

LE SALON BELGE

LE NUMERO

1^{fr} 50

VÉLOMOTÉURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

TOUS LES
VENDREDIS

Moto revue



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

LE PRESIDENT DALADIER ARRIVE A AIN-TOUNINE DANS LE SUD TUNISIEN
AVEC SON ESCORTE DE MOTOCYCLISTES DE LA GARDE MOBILE DE SATORY
SUR LEURS PUISSANTES RENE GILLET.

3

ouvrages

qui vous initieront
vous perfectionneront

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

Tout ce qui concerne
le fonctionnement, le réglage,
la pratique de la moto.

Abonnés : 12 fr. — Lecteurs : 14 fr
Frais de port : France : 2 fr ; Etranger : 4 fr

L'ART DE CONDUIRE

Sa lecture ne désillusionne pas le
lecteur qui désire réellement
apprendre ou se perfectionner.

Abonnés : 10 fr. — Lecteurs : 12 fr.
Frais de port : France : 2 fr ; Etranger : 4 fr.

L'ART D'ACHETER une voiture d'occasion

Toutes les ficelles révélées,
économisez des billets de banque
en lisant ce livre.

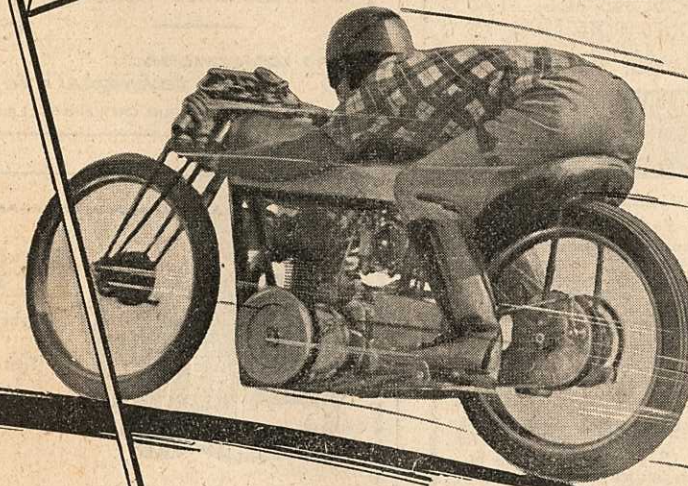
Abonnés : 16 fr. — Lecteurs : 18 fr.
Frais de port : France : 2 fr. ; Etranger : 4 fr.



LE FONDS DE COURSE MOTOCYCLISTE 1938 A ÉTÉ GAGNÉ AVEC...



L'HUILE OLAZUR



UN ÉLOQUENT PALMARÈS

RECORDS DU MONDE
Catégorie 250 cmc.

1° Le record du monde
des 2 heures, à 142 km.
710 de moyenne.

2° Le record du monde
des 3 heures, à 141 km.
758 de moyenne.

3° Le record du monde
des 500 km. à 134 km.
257 de moyenne.

Enfin, le record du monde
des 4 heures, à 133 km.
551 de moyenne.

Le 1^{er} Janvier 1939

Le coureur **MONNERET** sur Moto Prester-Jonghi,
graissée avec l'**Huile OLAZUR**, a remporté le 1^{er}
Fonds de Course Motocycliste. (150.000 Francs de prix.)

En 1937, **René DREYFUS** sur Delahaye avait rem-
porté également avec l'**Huile OLAZUR**, le 1^{er}
Fonds de Course Automobile d'un million.

En 1938, comme en 1937,

OLAZUR s'impose

OLAZUR, l'huile des coureurs donnera
le rendement maximum à votre moteur ;
elle ne calamine pas, elle ne gomme pas.

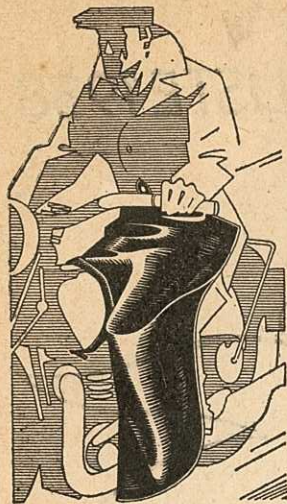
ADOPTÉZ-LA.

OLAZUR comme le surcarburant **AZUR** est un produit **DESMARAIS FRÈRES**

P.643

MOTORIST-SPORTS

41, Avenue des Termes
PARIS. XVII: ÉTOILE 22.37



TABLIERS de MOTO
TOILE CUIR FEUTRE ARMÉ
IMPERMÉABLE

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

CANADIENNES FOURRÉES 225 F
DEPUIS

CUISSARDS et SEATLESS

SPECIALISTE DES VÊTEMENTS DE CUIR

Rafale

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

Tous les accessoires de moto V. et W.

CADEAU UN STYLO GRATUIT expédié FRANCO
AVEC LES CATALOGUES
CONTRE 7 F EN TIMBRES
REMBOURGÉS PAR BON

BONS DE LA SEMEUSE ACCEPTÉS

depuis 52 fr. depuis 40 fr. depuis 25 fr.

TOUT POUR LA MOTO
STOCK de 100 TONNES de PIÈCES de TOUTES MARQUES

PIÈCES DRESCH
USINES DRESCHMOTOR
à CHAMARANDE (S.-et-O.)
19, rue Violet, PARIS (XV^e)

380 fr. CARBURATEURS
MAGNÉTOS, PISTONS
REVISION DE
MOTEURS et BOITES

300 fr. 100 MOTEURS COMPLETS 2 et 4 TEMPS
1.000 BOITES 2 et 3 VITESSES
DEVIS GRATUITS

40 fr. depuis 70 fr. 40 fr. le mètre 65 fr.

Echange de nos moteurs 4 temps 3 et 4 CV
contre JAP et ZURCHER usagés.

Pour le
Vélocoteur
pour la Mo-
tocycelette
LA SELLE
vraiment
SOUPLE
C'EST LA SELLE
REYDEL

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

AMAC

La nouvelle
POIGNÉE HEXAGONALE
renflée avec ailettes d'adhérence
qui équipe tous les guidons **AMAC**
Se monte sur tous les guidons

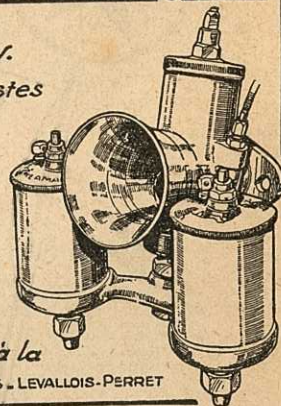
La Pièce : 12 FR.
Chez tous les motocistes

**SON CARBURATEUR
DES RECORDS
AMAC**

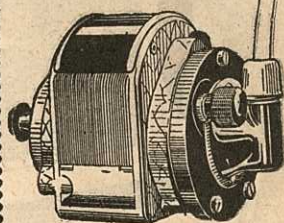
à la renommée mondiale

Tous renseignements
techniques à la

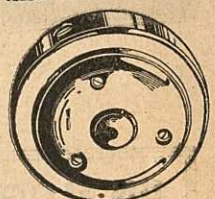
Soc. AMAC 40, rue de Villiers - LEVALLOIS-PERRET



Réparations



Magnétos, Volants magnétiques
toutes marques
Tout l'Équipement Électrique
Accus Fulmen



Établ. ALECAU (E. Seniquette)

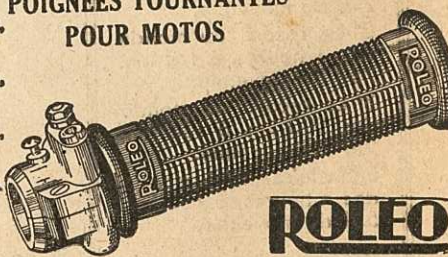
Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa

56, Avenue Jean Jaurès, ARCUEIL (Seine)
Maison de Confiance Tél.: Alés 06-98

TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS

Genouillères
Amortisseurs,
Repose-pieds,
Controles,
POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS

Outillage
« King-Dick »,
Clés à molette,
Clés à tubes
Dérive-chaines,
Pompes
et raccords
« Bluemels », etc.



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



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry, PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE ACOMÉ

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^o

FRANCE & COLONIES
48 fr. 23 fr. 14 fr.

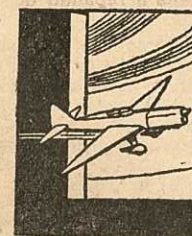
UNION POSTALE
66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Au-
riche, Belgique, Bulgarie,
Canada, Congo Belge, Es-
pagne, Hongrie, Luxem-
bourg, Maroc, Mexique,
Pays-Bas, Pologne, Portugal,
Roumanie, Serbie, Suisse,
Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS
64 fr. 43 fr. 26 fr.

MILITAIRE
23 fr. 12 fr. 8 fr.

Scepticisme



ES années passent et s'additionnent, mais elles ne nous empêchent pas de préférer la selle d'une moto aux coussins de la voiture. Combien de machines nous sont, au cours de près d'un tiers de siècle, passées par les mains. Eh bien, on nous demanderait actuellement d'indiquer la machine de nos rêves que nous serions bien embarrassés.

Nous avons connu des polycylindres bruyantes et brutales et des monocylindres délicates et peu économiques. Des mécanismes d'apparence rationnelle causent des ennuis incessants et par contre des solutions de fortune tiennent bon.

Nous sommes trop enclins à juger une machine d'après un catalogue ou un examen hâtif au Salon. Certains d'entre nous jugent au nom d'idées a priori, ce qui est une source d'erreurs. On constate à la longue que tous ces jugements n'ont pas grande valeur et que ce qui compte avant tout, c'est la réalisation. Et cela ne peut être estimé à l'œil. Pouvez-vous reconnaître à vue de nez la qualité d'acier employée ou la précision d'usinage? Et nous pensons non à une moto, mais à une voiture étrangère très populaire et dont le fini apparent était assez grossier, mais qui était d'une robustesse et d'une longévité vraiment extraordinaires.

C'est donc uniquement sur la route et après des milliers de kilomètres qu'on peut juger de la valeur d'une machine. Et la valeur pratique d'une marque ne se mesure pas toujours à l'originalité de ses conceptions. On reproche souvent à la clientèle motocycliste d'être, pour l'achat de ses machines, trop attachée à la tradition. Mais n'y a-t-il pas eu souvent, dans l'histoire du motocyclisme, trop de novateurs qui ont lancé des modèles très intéressants, mais insuffisamment éprouvés!

Moto Revue

SOMMAIRE :

Informations	54
14.000 kms à vélomoteur, par Robert Sexé	56
Nouvelles machines étrangères	58
Histoire d'un deux temps de course, par Regairaz	60
Le Salon Belge, par Georges Detaille	62
L'admission des deux temps, par Mellier	64
Influence de l'état du sol sur le dérapage	66
Questions-Réponses	67
Constructeurs fabricants	68
Clubs	69

Informations

♦ LA MOTO POPULAIRE ITALIENNE

L'Italie, suivant l'exemple de l'Allemagne, envisage la création d'une motocyclette populaire. Le général Vaccaro a fixé son prix maximum à 2.500 liras. Les conditions d'achat seront rendues aussi favorables que possible. La vitesse maximum serait de 75 kmh.

♦ UNE SOURCE DE REVENUS

La ville de Birmingham a encaissé en 1937 plus de 5.000 livres sterling provenant d'amendes infligées à des conducteurs ayant stationné dans les endroits interdits.

♦ LA MARQUE N.S.U. A L'ÉPREUVE D'HIVER ALLEMANDE

Trois 250 cmc. et trois sidecars 600 cc. N.S.U. participeront à l'épreuve d'hiver allemande, qui se déroulera dans la deuxième semaine de février. L'armée présentera également 15 machines de cette marque.

♦ LE MANX GRAND PRIX

Le Manx Grand Prix, ou T.T. des amateurs, se déroulera le mardi 12 et le jeudi 14 septembre.

♦ AUTOROUTE RUSSE...

Une autoroute reliant Minisk à Moscou sera terminée cette année.

♦ ...ET ALLEMANDE POUR LES RECORDS

Comme nous l'avons annoncé, l'autoroute de Dessau est spécialement prévue pour les records de vitesse, mais les tentatives n'auront pas lieu en janvier, comme il était prévu, à cause des circonstances atmosphériques peu favorables.

♦ ATTENTION A L'HUILE

Un nouveau fanion jaune et rouge a été admis par le « Royal Automobile Club » d'Angleterre pour signaler aux coureurs qu'un de leurs concurrents a répanché de l'huile sur la piste.

♦ LE VÉLOMOTEUR EN ALLEMAGNE

Durant les neuf premiers mois de 1938, on a enregistré en Allemagne près de cent mille vélomoteurs. La majorité d'entre eux sont équipés de moteurs Sachs.

♦ UN SYNDICAT DE COUREURS, EN SUISSE

Un syndicat de coureurs motocyclistes vient d'être fondé en Suisse. Le but de cette association sera de défendre le sport motocycliste et de contribuer à son développement.

♦ LA CIRCULATION AU JAPON

Le Japon posséderait actuellement un véhicule par 5 miles de route.

♦ QUEL MELI-MELO!

Pourquoi cette rage de l'Etat de distiller l'excédent de blé? C'est, paraît-il, que la Yougoslavie nous aurait livré du blé que les charançons ont rendu impossible à consommer, et qu'on s'est décidé à le distiller aux frais des automobilistes. Est-ce vrai? Nous n'en savons rien.

Une chose est certaine, c'est que nous devons nous saigner à blanc sans qu'on daigne nous le dire. Nous sommes bons à payer et c'est tout. Il n'y a partout que prétention, incompetence et gâchis.

♦ CARBURANT TOURISME

A partir du 1^{er} juillet prochain, le carburant tourisme devra présenter un nombre d'octane de 65 au lieu de 60. Le plomb tétraéthyle n'est autorisé que dans une proposition de 0,3 pour 1.000.

L'indice d'octane des supercarburants sera de 78.

Signalons qu'en aviation on utilise surtout le carburant B dont l'indice d'octane est de 85. Le carburant C (indice 100) n'est que peu employé.

♦ L'ESSENCE SYNTHÉTIQUE EN ALLEMAGNE

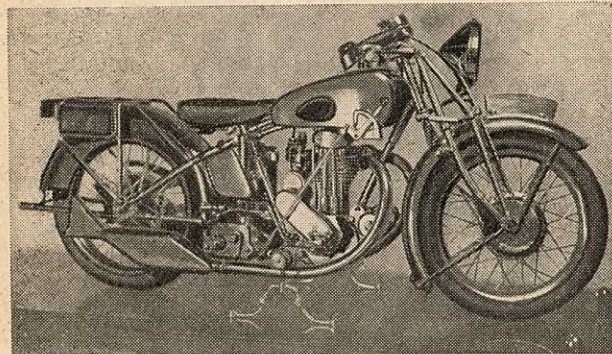
L'essence synthétique est bien loin de couvrir les besoins de l'Allemagne en carburants. Le Reich produit 1.200.000 de tonnes de carburants synthétiques, alors que ses besoins sont en temps de paix de 6.000.000 de tonnes et de 15.000.000 au moins en temps de guerre.

♦ A PROPOS DE SALONS

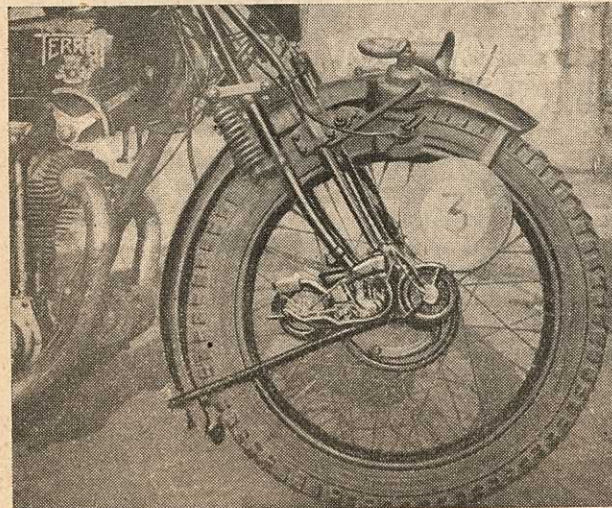
Le Salon de Berlin ne se déroulera pas du 16 au 23 février, comme il a été annoncé précédemment, mais du 17 février au 5 mars. Celui de Genève aura lieu du 3 au 12 mars, et celui de Paris du 5 au 15 octobre.

♦ LA MOTO LÉGERE ET LES ROUTES GLISSANTES

Notre confrère suisse *Touring*, dans un article sur les avantages d'utilisation de la moto en hiver, signale que les vélomoteurs sont les véhicules les mieux adaptés à la circulation sur route glissante. Nous sommes entièrement de cet avis.



Notre abonné M. Poquet a construit cette moto miniature dont le mécanisme fonctionne comme celui d'une moto normale. La photo de gauche donne une idée exacte de ses dimensions.



LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

De nombreux Prix pour l'Eliminatoire du Bol d'Or

La classique Epreuve que l'A.M.C.F. organise pour le dimanche 19 mars prochain, sur le circuit de 5 kilomètres de l'Autodrome de Linas-Monthéry, remportera comme les années précédentes un gros succès bien mérité.

Première grande épreuve de la région Parisienne, ces 6 heures de vitesse disputées par les « purs » de la moto, nous promettent bien en effet une lutte étonnante et pleine de péripéties du départ à l'arrivée.

Dans une telle épreuve, référence d'ardeur et de courage, chacun a à cœur de démontrer, et il en a le temps, ses qualités d'accrocheur et de conducteur. S'il est servi par une mécanique sans reproche, l'amateur peut accomplir une brillante performance, témoins celles de l'an dernier qui fournirent les résultats suivants :

Motos 500 cmc. : 1. Guérin (Motor-Club), 624 kms 221. Moyenne horaire : 104 kmh. 036. Record général.

Motos 350 cmc. : 1. Lhéritier (Motor-Club), 610 kms 329. Moyenne horaire : 101 kmh. 071.

Motos 250 cmc. : 1. Doignon (Sporting M.C.P.), 547 kms 604. Moyenne horaire : 91 kmh. 267.

Motos 175 cmc. : 1. Roulin Jean (A.M.C.F.), 515 kms 502. Moyenne horaire : 85 kmh. 917.

Motos 125 cmc. : 1. Chavanel (A.M.C.F.), 330 kms 880. Moyenne horaire : 55 kmh. 146.

Sidecars 1000 cmc. : 1. Tinoco (S.C.F.), 505 kms 357. Moy. horaire : 84 kmh. 226.

Sidecars 600 cmc. : 1. Lecourt (M.C.P.), 433 kms 003. Moy. horaire : 72 kmh. 167.

C'est aux soigneurs, aux aides, au ravitaillement, aux présidents de clubs, aux directeurs sportifs, qu'il convient

également d'aider par leurs conseils raisonnables et leurs concours compétents leurs jeunes poulains lâchés sur le circuit, pour totaliser des kilomètres qui forcent la victoire.

Tous les ans on assiste pour l'Eliminatoire à ce témoignage d'entente entre les intéressés et tous les clubs qui ont participé à cette belle lutte sportive et ont bien droit d'ajouter à leur référence d'activité le fleuron si estimé de la participation à la compétition motocycliste.

De nombreux Prix seront distribués

Les lauréats de cette course seront récompensés et un large mouvement se développe dans l'élément Motocycliste, qui sait bien reconnaître la valeur indiscutable d'une épreuve de vulgarisation comme l'Eliminatoire.

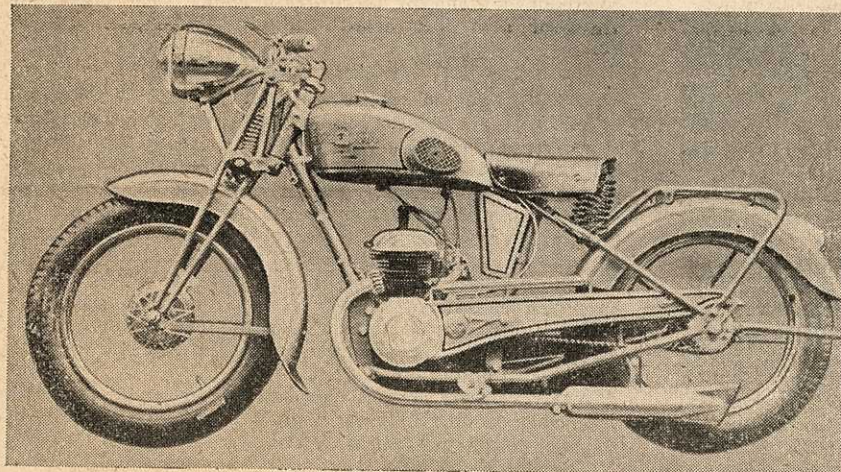
Des dons et des encouragements affluent à l'organisation pour récompenser les coureurs des 6 Heures des Amateurs. Après le beau geste à la sportive firme Terrot, offrant 8 coupes (une à chaque vainqueur de catégorie), citons des exemples spontanés et de grand cœur des champions motocyclistes reconnaissant le courage des jeunes.

Le champion Georges Monneret, détenteur du fond de course avec l'huile Olazur, réédite ses dons de 1938 et dote l'Eliminatoire, d'une prime de 100 fr., et d'un magnifique vélo Monneret, d'une valeur de 500 francs. Bravo Monneret, pour votre encouragement à trouver de futures vedettes.

R. Tinoco, le glorieux vainqueur du « Bol d'Or 1938 », offre deux superbes masques « Tinoco », en verre synthétique qui seront vivement appréciés de leurs heureux utilisateurs.

Voivenel, le spécialiste du sidecar et

La New-Map petit modèle



New-Map vient de sortir un nouveau vélomoteur de petite taille équipé de pneus de forte section. Comme les autres vélomoteurs de même marque, il est monté avec un bloc moteur Sachs. Prochainement, il sera décrit en détail.

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

champion bien connu, offre une superbe Coupe, dont l'attribution sera précisée ultérieurement.

Enfin, sur cette première liste, c'est aussi le sympathique Barthélemy, d'Assnières, qui offre deux enveloppes moto, réservées aux conducteurs des motos : 125, 175 et 250 cmc.

Et ce n'est pas tout, car l'on annonce des surprises qui augmenteront d'autant l'intérêt de l'épreuve.

Les règlements devant paraître sous quelques jours, les engagements seront ouverts dès le 6 février et clos le jeudi 9 mars prochain.

Engagements et renseignements chez M. Mauve, Directeur de la Course, 29, bd du Havre, à Colombes (Seine).

INFORMATIONS

(Suite de la page précédente)

♦ UN CYCLECAR MINIATURE A PRAGUE

Récemment, les habitants de Prague ont pu voir, sur une place de cette ville, un petit cyclecar de 98 cm. de haut, d'un poids de 100 kgs et mu par un moteur de 175 cmc. La vitesse d'utilisation de cette machine serait de 65 kmh.

♦ LES ACCIDENTS DANS LE CANTON DE VAUD

782 accidents se sont produits en 1938 sur les routes vaudoises, en Suisse, ce qui représente 118 accidents de moins que l'année passée. 93 d'entre eux furent causés par des motos, 9 par des sidecars, et 120 par des bicyclettes.

♦ LA MOTO, AUXILIAIRE DES P.T.T.

Au Quartier Latin, ces jours derniers, un motocycliste défonça une boîte aux lettres qui contenait encore quelques missives. On pu constater qu'elles auraient dû parvenir à leur destinataire en 1904 et 1905.

♦ LE DEPARTEMENT SPECIAL D'ETUDES SUBSISTE CHEZ NORTON

La firme britannique Norton, bien qu'elle ait renoncé à courir officiellement, n'en consacrera pas moins une partie de son activité à la construction de machines spéciales « Manx Racing » établie sur les principes des fameux rangers qui ont fait le prestige de la marque dans le monde entier. La clientèle sportive bénéficiera donc des efforts du bureau d'études des usines Norton.

♦ JOE CRAIG CHEZ B.S.A.

L'ex-directeur du service de courses de Norton aurait été engagé par la Birmingham Small Arms pour dessiner et mettre au point de nouveaux modèles. Son activité chez B.S.A. commencerait à partir du 1^{er} février prochain.

♦ LE TOURISME AUTOMOBILE EN SUISSE

13.176 véhicules à moteur sont entrés temporairement en Suisse en décembre 1938, dont 245 motocyclettes.

Pour toute l'année 1938, 15.845 motos ont pénétré dans la Confédération Helvétique. Ce chiffre représente 3,67 % de la totalité des véhicules automobiles de passage.



Pielikalnes
Collines de croix
en Lithuanie

14.000 kilomètres à vélomoteur (Suite)

DANS les épaisses forêts au Sud de Woru, il n'y a plus, sur d'interminables kilomètres, qu'une piste sablonneuse où les roues s'enfoncent dans le sable et la terre. Il faut donner tous les gaz, stabiliser, aider sa « Peugeot » par de vraies ruades, de violents coups de bottes (heureusement ferrées!). Les pires fondrières ont été recouvertes d'un assemblage de rondins, comme dans la Taiga sibérienne...

Mes « Dunlop » bondissent sur ces ébauches de routes qu'inventèrent les hommes de la préhistoire...

Le soir venu, on débouche, plutôt épuisé, sur la grande rue asphaltée de Valga, ville et gare internationale, coupée en deux par la frontière.

Demain, passé Cesis, nous retrouverons cette fameuse chaussée tzariste. A travers la prospère campagne Lettone, c'est maintenant vers Riga, grande ville d'Occident, un autostrade rectiligne où seul les relais à colonnades rappellent la poste aux chevaux des empereurs de Russie.

De Lithuanie en Slovaquie Au pays des croix

A travers Estonie, Lithuanie, au long de la chaussée qui les coupe comme d'une balafre, on transite aisément, mais sans voir grand chose...

Aussi, depuis que j'ai franchi la frontière lithuanienne, armé d'une carte détaillée, je questionne gendarmes et paysans : « Krysiu Kalnas ? » Cette poursuite des « collines de croix » m'amène en un dédale de chemins, au milieu des champs et prairies.

Enfin, je découvre un de ces monticules, hérissé de centaines de croix, grises et penchées, ex-votos plantés près du ruisseau sacré guérissant de la cécité.

Tous ces tumulus sont lieux saints depuis l'antiquité la plus reculée. Fidèles, jusqu'au XVI^e siècle! aux cultes naturistes, au feu sacré gardé par les vestales, autour de leurs Christs en bois les lithuaniens mettent l'éventail de rayons d'un Dieu solaire.

En haut d'un mât, à tous les carrefours, se dressent de vraies petites chapelles en bois sculpté. Contre les nuages venus de la Baltique, elles prennent d'étranges silhouettes de pagodes.

Vers Kaunas, file en ligne droite, toute neuve et dé-

serte, une transversale remplaçant la piste aventureuse d'autrefois.

Peu à peu, de cette préfecture russe aux maisons basses sort une vraie capitale dotée de ministères, d'universités, de palais monumentaux.

En ce pays du beurre, de la farine et des œufs, l'art de faire des beignets, des pâtés succulents atteint des hauteurs insoupçonnées. Et ces allées, les Champs-Élysées de Kaunas, avec toutes leurs pâtisseries, bars, restaurants, invitent au péché de gourmandise.

Averse sur les mauvais pavés de Mariampol; la pauvre petite ville allonge ses tristes échoppes, ses maisons de bois, barbouillées de plâtre. Il va être trop tard pour franchir la frontière. Et la vision d'une soirée en un bon hôtel de Prusse Orientale s'évanouit; salle des chasseurs ornée de trophées de chasse, où l'on serait si bien avec des journaux et des revues comme au club! Il va falloir coucher dans un ces antres à vodka, se disputer sans fin pour avoir des draps... sales!

En Prusse Orientale

A USSI, dès le matin, me voici devant le poteau à croix gammée, à Eydtkuhnen. Franchi l'ex-frontière russe, la campagne semble un jardin bien râtissé, où brillent les maisons neuves des colons. Et la première ville allemande, Stalluponen, étale avec gaité ses façades cossues, ses magasins qui semblent tous luxueux.

Et tout serait parfait si les routes secondaires n'étaient aussi misérablement pavées. Elles me mènent vers les lacs de Masurie. En cette fin d'août, les très grandes manœuvres emplissent cette région d'un branle-bas guerrier, de convois d'artillerie, de colonnes motorisées. Un peu partout des écriteaux défendent de s'éloigner de la route, de photographier...

A Ortelsbourg, brûlée par les Russes en 1914 et qui s'est relevée de ses cendres, plus coquette que jamais, tu dépenses en menus achats tes deniers « Touristen Marks ». Et bientôt tu es à la barrière polonaise. Mais, passé six heures du soir, la douane ne s'ouvre plus que pour les voitures diplomatiques.

Avez-vous jamais vu des motos portant cette fameuse plaque C.D.? Le corps diplomatique, sans doute, n'aime guère notre tourisme au ras du sol, ce contact intime avec

le génie du lieu... Les diplomates préfèrent les conduites intérieures bien closes, d'où l'on voit si mal le pays traversé...

Mais j'ai confiance en la courtoisie polonaise. Le téléphone marche, un receveur accourt en pédalant.

Une demie heure plus tard, je suis en Pologne, à Chorzele, où l'auberge ressemble, hélas! à celle de Mariampole...

Le chemin de Varsovie

P AUVRES campagnes, humbles isbas grises sous les chames verdies de mousse, petites villes à l'abandon! Ici, avant 1914, c'était l'empire Russe...

Sur leur pavé innomable, on retrouve ces marchés où s'enchevêtrent les carrioles, les blonds chevaux nourris de coups de fouet, les femmes pieds nus devant leurs paniers d'œufs et de légumes.

Crevé! On sort ses outils, braves soldats éprouvés en maintes campagnes. Et quand c'est fini, on fait l'appel, cherchant les disparus dans le sable et le gazon. « Manque personne, chef » semble dire l'importante clef anglaise.

La chaussée défoncée, toute usée par les jantes des charriots, aligne sa collection de nids de poules. Enfin, du pont sur le Bug, tu contemples les trains de bois qui descendent au fil de l'eau, des Carpathes à la mer.

Au milieu du long serpent noir, la cabane en rondins, le foyer où chauffe la soupe...

En Pologne, bien sûr, routes, petites cités, tout cela n'est pas encore très brillant, mais des chantiers, un peu partout, témoignent qu'un pouvoir vigilant s'efforce d'équiper le pays.

Varsovie, sur sa terrasse, tourne le dos à la Vistule. Le pont fanchi, tu plonges dans l'agitation fébrile du quartier juif; un peu d'air, enfin, sur cette place du château où le roi Sigismont, figé sur sa colonnade, porte toujours sa croix et brandit toujours son glaive...

Hôtels de la noblesse, colonnades de style empire, églises rococo, que l'on salue au passage, cette grande et vivante capitale possède un charme désuet. Près de la station centrale en construction, sur cette avenue Jerolimskai animée d'un flot d'automobiles, dans le bar où je me restaure, une lampe brûle au pied du tableau de la vierge.

Silésie Polonaise

B RAVES cochers varsoviens, à la casquette russe, à la plaque de police (mais oui!) pendant dans le dos, vous n'aurez pas ma pratique; de la place de Saxe à la Barrière de Mokotow, ces deux jours-là on ne voit plus que mon vélomoteur bleu.

Peu d'autos, en somme, la presse est sur les trottoirs où circule une foule silencieuse et sombre. Les innombrables cukiernas, les pâtisseries, attirent, et tous ces étalages de nourritures vous poursuivent partout comme une obsession.

Redoutables escortes des relations motoristes, sur leur 350 culbutées! elles vous forcent à des corridas qui menacent mon grand tour d'Europe d'une fin prématurée...

Le motocyclisme, la moto légère surtout, semble promise au plus vaste avenir, en Pologne, où l'automobilisme est fort peu développé, et où s'ébauche pourtant le réseau futur de magnifiques routes asphaltées.

Vers la Sibérie, l'agence « Peugeot » me promet une excellente chaussée! Pourtant, la légation de France-

m'assure qu'elle est loin d'être terminée! De toutes façons, les « grands routiers » étant plutôt rares, nous ne serons fixés qu'après l'avoir parcourue...

Ça commence tout à fait bien. Et jusqu'à Piotrkow, malgré quelques détours scabreux, je dois louer l'entreprise Italienne (Puricelli) qui lance à travers les campagnes cette bande lisse et noire, la bordant d'arbres, de bosquets, imposant à ses ponts, ses tranchées, le sceau dominateur de l'esthétique mussolinienne.

Mais le lendemain, il pleut à verse; précisément, je tombe en plein chantier où il me faut rouler dans le sable et la caillasse et bientôt les remblais, les tranchées ne sont encore qu'un simple tracé de piquets que l'on suit au long d'un sentier ondulant entre les troncs d'arbres.

Au premier village, je me réconforte comme je peux, en buvant ces verres d'eau chaude que l'on appelle Thé en Polonais!... et décide de m'aventurer dans le dédale des petites routes boueuses. Elle me mèneront, peut-être! à Czentochowa. Je finis par atteindre cette vaste bourgade aux maisons basses, grand village... de 125.000 habitants! Quelques cheminées, des verrières d'ateliers révèlent une grande activité industrielle, le textile, paraît-il.

Suivant des carrioles de pèlerins aux bâches ornées de fleurs, des processions villageoises chantant des cantiques sous leurs bannières, je monte, moi aussi, à la colline, au monastère fortifié. La basilique aux sept tours abrite une Vierge Noire, pèlerinage célèbre. Tons joyeux du costume national, jupes plissées aux bandes couleur de l'arc-en-ciel, agenouillements qui font comme des massifs de fleurs sur les dalles, ils émeuvent, ces témoignages d'une foi enthousiaste en Dieu et en la Pologne. Il m'est encore plus difficile de quitter Czentochowa que d'y entrer. Toutes les sorties sont barrées par des travaux, et je prends un peu au hasard la direction de l'ouest. Après 20 kilomètres plutôt pénibles, tout change brusquement. route, aspect des champs, des villages, comme si une main colossale avait remodelé en artiste le paysage. Une petite ville minière, pimpante malgré ses crassiers, semble venue de la Ruhr. Robert SEXE. (A suivre.)



Robert Sexé sur son vélomoteur Peugeot considérablement chargé.

NOUVEAUX MODÈLES

Deux intéressantes machines étrangères

NIMBUS

Le petit Danemark possède tout de même son industrie motocycliste. Il n'y a qu'une seule marque, il est vrai, mais sa production nous semble digne d'intérêt.

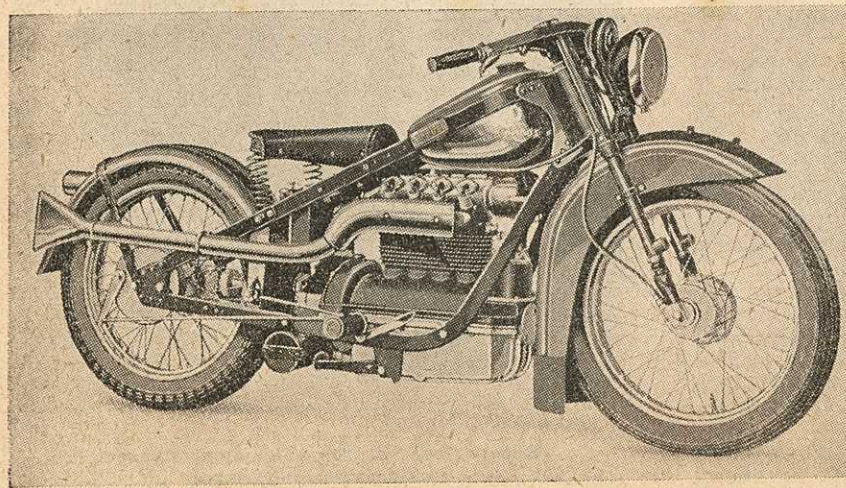
Voici bientôt vingt ans que Messieurs Fisker et Nielsen construisent une moto quatre cylindres, la Nimbus (et des aspirateurs de la même marque).

Aussi, disait-on autrefois, il y a deux sortes d'appareils Nimbus, ceux qui servent à soulever la poussière: des motos, et les autres, qui l'aspirent... Maintenant, sur les routes danoises asphaltées, il n'y a plus de poussière.

La Nimbus se présente toujours comme une grosse 750 aux quatre cylindres montés dans un cadre en tôle. La ligne en a été considérablement modifiée et atteint maintenant une élégance certaine.

Les quatre cylindres en ligne ne forment qu'un seul bloc que coiffe

Ci-dessous: Vue générale de la 750 cmc. 4 cylindres Nimbus Sport. On remarque le cadre en éléments matricés, la fourche télescopique, le réservoir fixé entre les éléments du châssis, les garde-boue enveloppants, le pneu AV strié et la prise de compresseur incorporée.



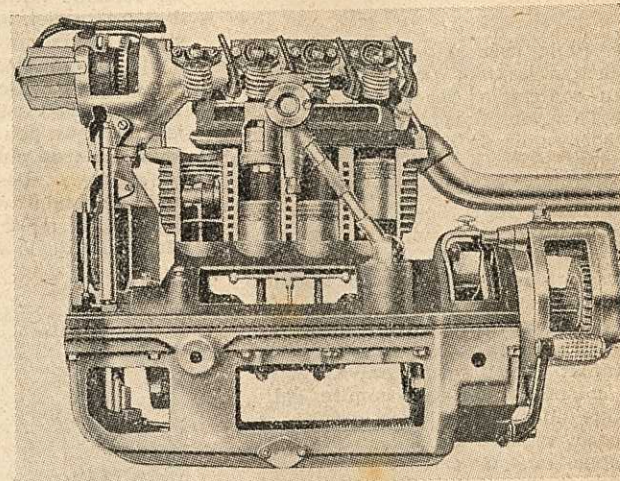
une culasse portant les soupapes en tête, inclinées, et entraînées par un arbre à cames.

Le modèle sport développe environ 22 chevaux.

La dynamo de l'allumage éclairage se trouve en haut du bloc et en bout d'arbre à cames.

Trois vitesses entraînent la roue arrière par un arbre de cardan genre barre de torsion comportant aux deux extrémités des éléments amortisseurs en caoutchouc.

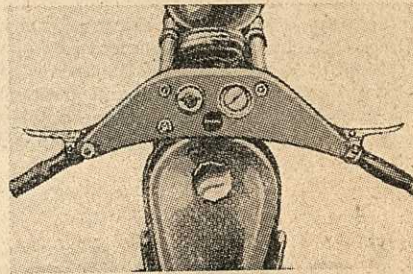
Le guidon, inspiré de certains anciens modèles de D.K.W. est constitué par un élément embouti formant tableau de bord.



La fourche avant, coulissante, possède une efficacité très grande, grâce au faible poids non suspendu, en ce cas la roue seule.

La moto Nimbus, fabriquée mainte-

Ci-dessous: Le guidon en tôle emboutie et le tableau de bord incorporé de la Nimbus. Le réservoir est muni d'un gros bouchon métallique. Remarquez la netteté de l'ensemble, le nombre réduit des leviers et commandes.



A gauche: Crevé du moteur 4 cylindres en ligne. Les ressorts de soupapes et les culbuteurs ne sont pas enfermés. L'arbre à cames en tête est commandé par arbre vertical. On distingue, à travers la boîte d'embrayage, les principaux dispositifs de cet organe. Le kick-starter est situé presque au-dessous.

nant en assez grandes séries, connaît maintenant dans tout le Danemark une vaste popularité que justifie pleinement son dessin si moderne et la qualité de sa fabrication. R. S.

On demande

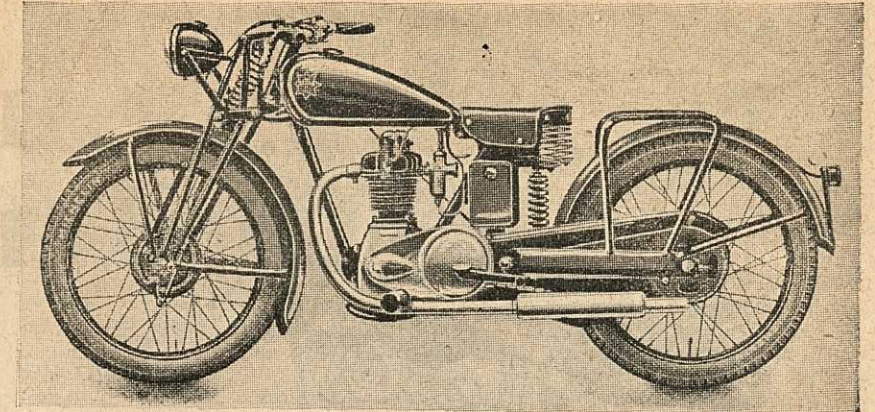
Y a-t-il parmi nos lecteurs un jeune ayant de bonnes notions du moteur (moto, auto), sachant un peu dessiner et qui pourrait faire un excellent apprenti, pour devenir rapidement dessinateur dans le genre de nos dessins de trait. Voir ou écrire à notre Direction.

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE. L'UNE EST TOUJOURS UTILE, L'AUTRE TOUJOURS NEFASTE

La 200 cmc. Altea vue du côté échappement. La suspension arrière donne un aspect particulier à l'ensemble. Remarquez l'emplacement de la batterie.

Une moto légère utilitaire en Italie

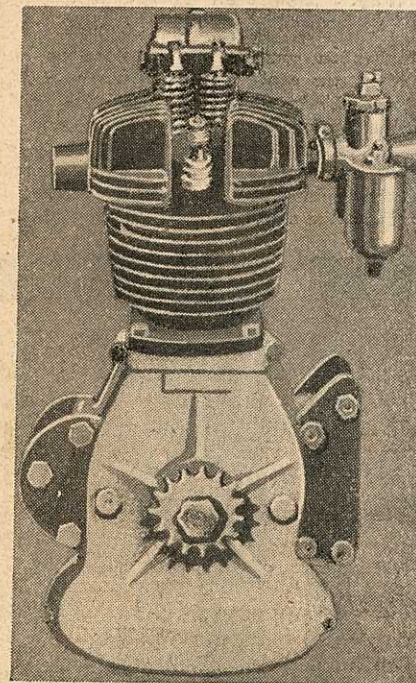
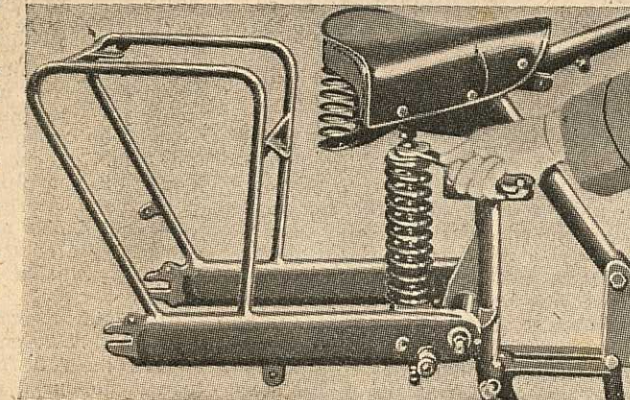
VOICI quelque temps, une annonce de notre confrère italien « La Moto » faisait grand mystère d'une nouvelle moto légère à moteur quatre temps, bien particulière par



A droite: Détail du cadre élastique Altea montrant le dispositif de réglage de la suspension.

Ci-dessous: le moteur à culbuteurs et soupapes verticales de la même machine. Remarquez les flasques en tôle servant à la fixation du moteur et la forme du carter nervuré.

Photos « La Moto »



son cadre élastique et d'un prix de revient assez réduit. Il s'agissait de la moto Altea, vendue 3.800 livres, dont nous allons examiner les caractéristiques.

Le moteur est un 4 temps monocylindre de 62 mm. d'alésage pour 65 mm. de course. C'est donc un moteur presque carré. Sa cylindrée est de 196 cmc. Il développe 6 CV à 4.500 tours, avec un taux de compression de 5 à 1. Sa vitesse d'utilisation est de 75 kmh. La puissance du moteur est calculée pour permettre le transport éventuel d'un passager.

En examinant ce moteur, nous constatons qu'il est muni d'une distribution par soupapes en tête et culbuteurs, mais nous sommes assez surpris de trouver là des soupapes verticales, qui exigent l'emploi d'une culasse plate peu favorable au rendement. La réserve d'huile est incorporée au carter. Notons également un carburateur à deux manettes, une bougie de 14 mm., et un équipement Magnéto-Dynamo Bosch.

La chaîne primaire est enfermée dans un carter bain d'huile en alu-

minium. La boîte Burman comporte trois rapports commandés à la main.

La partie cycle donne à la moto un aspect plutôt curieux et comporte une suspension postérieure, réalisée et brevetée par l'ingénieur Seiling. Cette suspension consiste en deux longerons articulés au bas du cadre proprement dit et reliés par une entretoise. Un gros ressort à boudin facilement réglable assure l'élasticité de la suspension, et c'est tout. Pas de montants supérieurs. Le porte-bagages en tubes n'est aucunement solidaire du cadre.

Cette disposition ne donne pas à la moto un aspect très homogène, et on a nettement l'impression qu'il manque quelque chose dans le dessin du cadre. L'articulation doit probablement être établie avec beaucoup de précision, sinon gare au flottement latéral.

Le reste de la machine: roues, fourche AV, freins, etc., est à peu près classique. Les pneus sont des Michelin de 25 x 3.

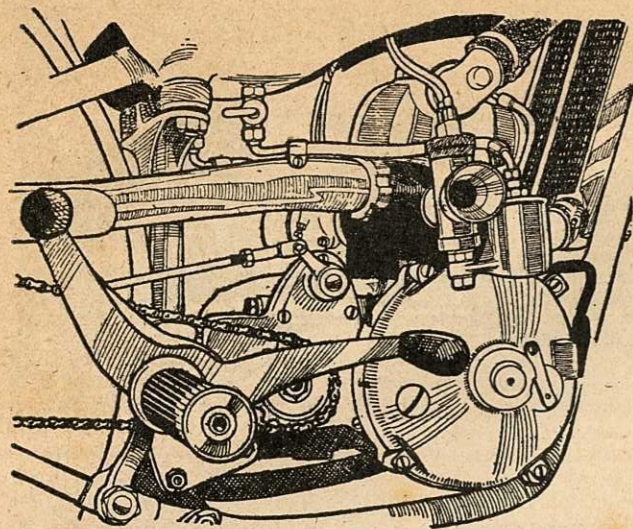
Il s'agit là d'une réalisation de moto populaire, et on ne peut comparer cette 200 cmc. aux rapides 175 gonflées qui firent longtemps la gloire de l'industrie italienne.

Il sera intéressant de connaître les résultats que donnera le cadre élastique. Son principe nous semble assez aléatoire, mais connaissant la personnalité de l'ingénieur Seiling, nous ne pensons pas que ce technicien de valeur risque sa réputation par une réalisation défectueuse.

Service Recours

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

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



3 Le troisième moteur D.K.W. de course. Remarquez l'échappement direct, le radiateur et la pédale de sélecteur de grandes dimensions. L'allumage se fait par volant-magnétique.

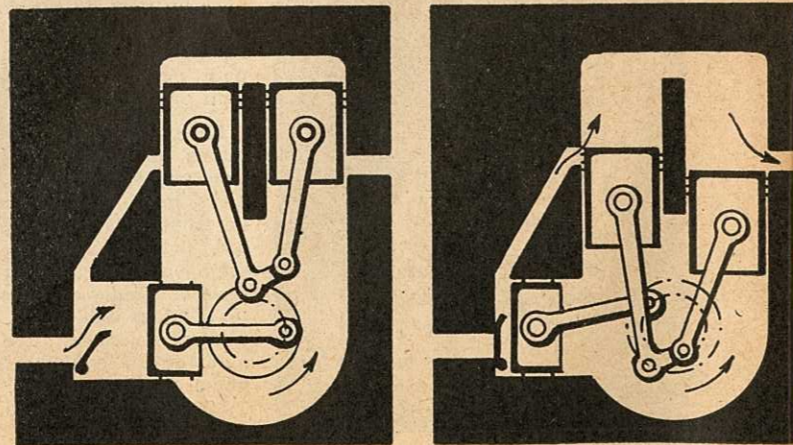
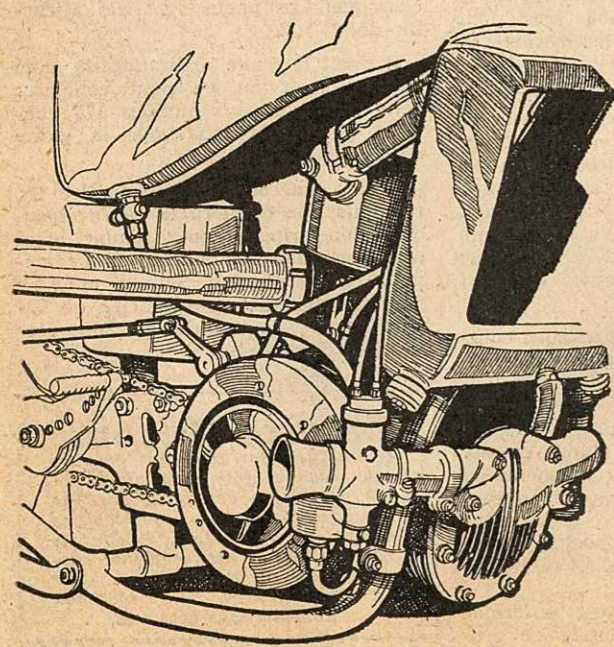
La chambre d'explosion est commune, les gaz entrent à la base d'un cylindre et les gaz brûlés sortent à la base de l'autre. On a d'autres avantages. Par exemple on peut donner aux orifices une plus grande section. On utilise des pistons plats ou des pistons bombés de forme régulière, et avec un vilebrequin à deux coudes, ou même en montant une bielle sur le côté d'une bielle maîtresse, on peut obtenir un décalage dans la marche des pistons. Tout naturellement, D.K.W. en vint à l'emploi du moteur en U, qui est le plus populaire auprès de ceux qui ont essayé de réaliser les deux temps à grande puissance spécifique. D'autre

part, le carter ne fut plus utilisé pour l'alimentation, mais au lieu d'employer la face interne du piston pompe pour assister en quelque sorte le piston moteur à faire le vide dans le carter et à refouler les gaz, la pompe fut seule utilisée pour l'alimentation. Le schéma que nous donnons en fait comprendre le fonctionnement. Il ne pouvait être question d'utiliser sur cette pompe une soupape ordinaire automatique qui, à cause de son inertie, n'aurait pas fonctionné aux régimes élevés, ni même une soupape commandée qui eut nécessité un mécanisme de commande fragile. On en vint donc à une forme de soupape

dont l'inertie est aussi réduite que possible, c'est-à-dire la soupape lamellaire composée de lames de ressorts: les lames, au repos, bouchent des fentes pratiquées dans une plaque et elles se soulèvent pour laisser passer le mélange. Remarquons que l'idée d'alimenter un moteur deux temps par une pompe indépendante n'est pas neuve, puisque le Bichrome de Lepape fit la course Paris-Bordeaux et que le moteur Chedru équipa, il y a plus de vingt ans, une petite voiturette qui eut son heure de célébrité. Quant aux soupapes lamellaires, il y a au moins un siècle qu'elles sont utilisées sur les grandes orgues!

Il y eut, disons-le en passant, un moteur D.K.W. en U alimenté par le carter, mais il fut bientôt remplacé par le moteur à pompe indépendante sur un autre modèle. Cette pompe était verticale et disposée en avant du carter et possédait son propre vilebrequin qui était entraîné par engrenages. Elle était encore à mem-

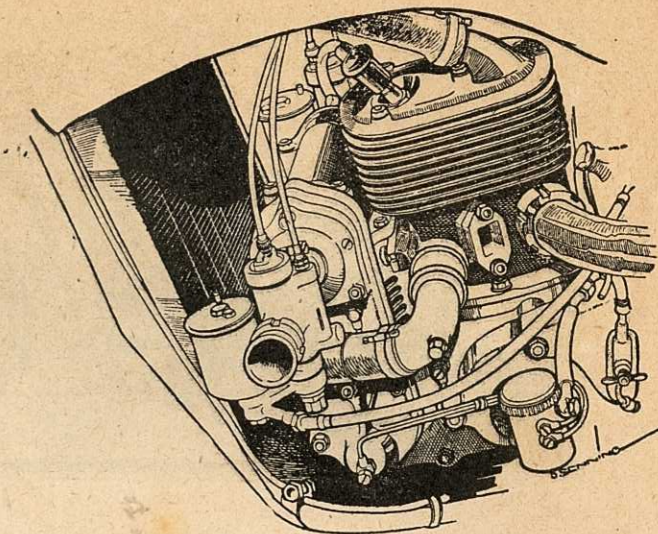
4 La quatrième réalisation comportait un moteur en U dont le schéma ci-dessous explique le fonctionnement et la marche des gaz. L'admission est réglée par une soupape lamellaire. Une extension de la tête de bielle du cylindre AR permet d'obtenir le décalage indispensable des pistons. La bielle du piston compresseur dispose d'un maneton séparé. Sur la vue extérieure du moteur, à gauche, on distingue le montage des carburateurs sur le cylindre d'alimentation.



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

HISTOIRE D'UN DEUX-TEMPS DE COURSE

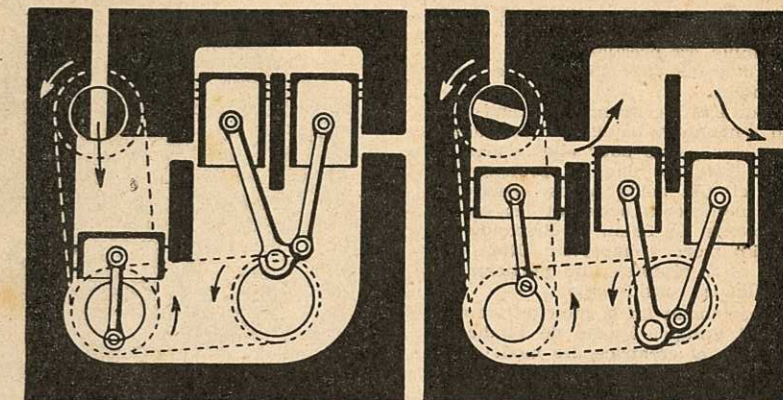
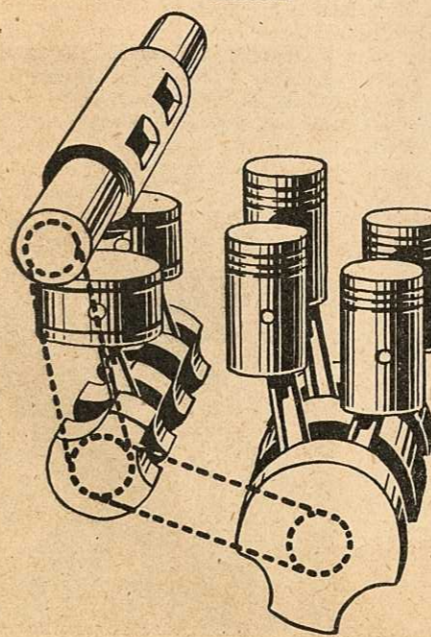
(FIN)



5 Le moteur de la 250 cmc. qui remporta d'innombrables victoires en 1937-38 et le Championnat d'Europe de sa catégorie, comportait un distributeur rotatif réglant l'admission. Le piston d'alimentation est de gros alésage et est actionné par l'intermédiaire d'une chaîne.

branes, la soupape lamellaire était remplacée par un distributeur rotatif. Et enfin, nous arrivons au moteur actuel qui possède un compresseur à piston disposé verticalement et qui a un vilebrequin indépendant. L'entraînement se fait par engrenages. La 250 D.K.W. tape le 170 kmh. Mais cela ne paraît pas encore suffisant à D.K.W., puisqu'actuellement une nouvelle machine est construite, c'est une quatre cylindres en carré. La cylindrée unitaire est de... 67 cc. On peut, il est vrai, considérer un deux cylindres en U comme un mono et dans le cas qui nous occupe, nous aurions alors une cylindrée unitaire de 134 cmc. Cette

6 Ci-dessous: La grosse nouveauté en matière de deux-temps de course est sans contredit le 250 cmc. quatre cylindres D.K.W. 1939. Apparemment, son principe est identique à celui du bicylindre de l'année dernière. Il comporte également un distributeur rotatif. Voici le détail des embellages, des pistons, et du distributeur.



nouvelle machine possède elle aussi une alimentation par pompes à pistons et à distributeur rotatif.

Le nouveau D.K.W. est-il la forme ultime du deux temps à grand rendement? Nous ne le croyons pas. Malgré le décalage des temps, il est difficile d'obtenir une véritable alimentation sous pression. On introduit une charge complète et c'est tout. Si on veut gaver ce moteur, on ne peut le faire entre le temps très court où les orifices d'échappement et ceux de transfert se ferment. Pour que le deux temps donne tout ce qu'on peut

en attendre, l'alimentation par injection sera nécessaire. Elle permettra alors d'opérer le balayage avec de l'air frais et d'utiliser des compresseurs rotatifs dont le rendement est meilleur que celui des pompes alternatives. Sans doute sera-t-on amené à utiliser pour l'introduction de l'air dans le cylindre un distributeur rotatif placé sur la culasse. Mais il ne semble pas que l'alimentation par injection soit encore au point, surtout pour de petits moteurs à très haut régime. REGAIRAZ.

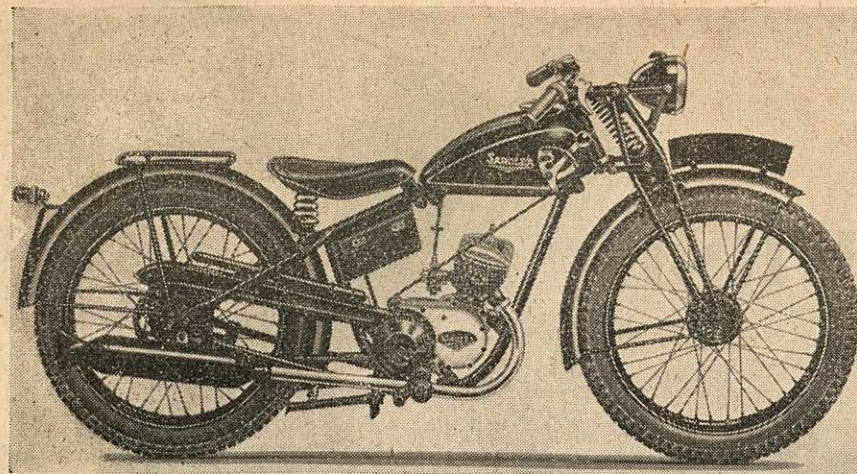
(Clichés Das Motorrad)

PRIME DE LA SEMAINE

Porte-Bougie moto
 Valeur: 15 fr. — Abonnés: 8 fr.
 Lecteurs: 11 fr. — Port: France: 2 fr. 50.
 Etranger: 4 fr. 75
 Quantité limitée



LE DIMANCHE. TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



A gauche : La nouvelle 125 cmc. Saroléa Utilitaire, bloc-moteur deux temps.

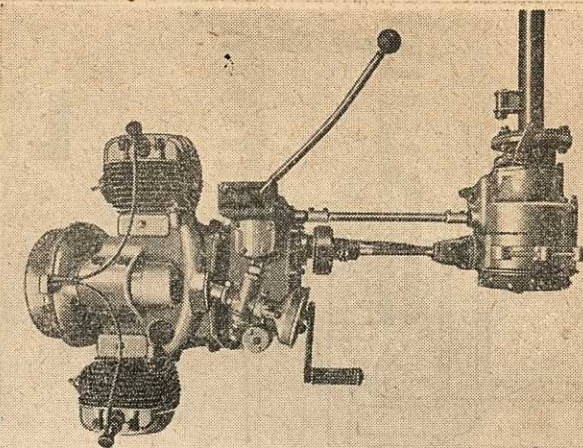
Ci-dessous : La 500 cmc. Supersport à soupapes en tête complètement enfermées. Remarquez le sélecteur et le carburateur à corps horizontal.

LE SALON BELGE

confirme les efforts poursuivis en Belgique pour la motorisation militaire.

A droite : le moteur et la transmission de la 1000 cmc. Saroléa flat-twin militaire. Remarquez, à côté de l'arbre, le dispositif de traction auxiliaire à la roue du sidecar.

Ci-dessous : La 500 cmc. « Touriste » à soupapes latérales est munie d'un sélecteur à double pédale.



Le Salon de Bruxelles, qui s'est ouvert mercredi, est probablement le plus vaste jamais organisé jusqu'à présent, puisqu'il occupe une superficie de 40.000 mètres carrés, s'étendant sur cinq grands palais de la défunte exposition.

L'ensemble est prestigieux tant par sa présentation que par l'intérêt des choses exposées.

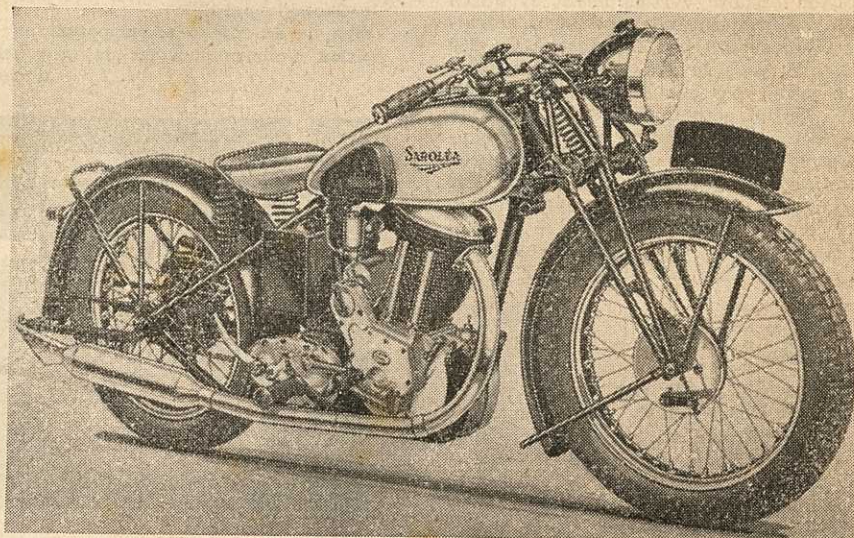
Les voitures occupent le grand hall central d'honneur, tandis que les motos, qui ont leur palais pour elles seules, se trouvent installées dans la prolongation de celui-ci. Les poids lourds, remarquablement nombreux, occupent les grands halls annexes. Le Salon de Bruxelles intéresse un marché important. Rien d'étonnant qu'il réunisse une participation internationale considérable.

Le département de la moto est remarquable. Il groupe, à côté de l'industrie belge active et créatrice, les modèles les plus en vogue des constructions anglaise et allemande. Tout comme l'an dernier, il est placé sous le signe de la motorisation militaire et groupe de nombreux modèles d'un haut intérêt destinés à l'armée. Entreprenons, comme à l'habitude, l'examen des stands et consacrons ce premier article à la participation de Saroléa.

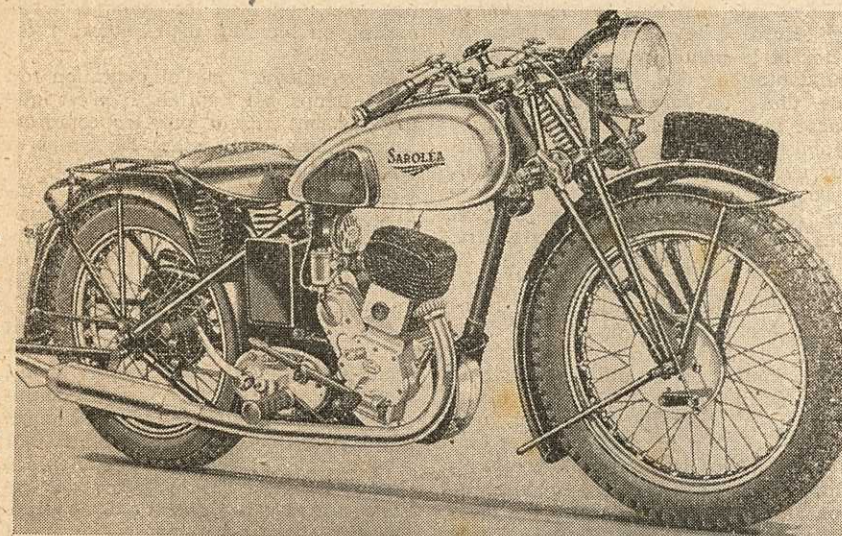
La doyenne des marques nationales occupe une place de choix au salon, tant par sa vieille et solide réputation que par les modèles réunis sur son stand.

A côté de ses excellents engins de tourisme et de sport, Saroléa expose un tout nouveau petit modèle « utilitaire » de 125 cmc. à bloc moteur 2 temps, 3 vitesses, fournis avec équipement électrique au prix de 3.700 francs belges. Complétons ces renseignements sur cette charmante petite machine en ajoutant qu'elle pèse 65 kilos, qu'elle peut atteindre la vitesse de 65 kmh., qu'elle est équipée de pneus ballon 25 x 3 et qu'elle ne consomme guère que 2 litres aux 100 kilomètres. Joignons à cela qu'elle a l'aspect d'une véritable moto.

Cette nouvelle venue est entourée des modèles sport de 350 cmc., 500 cmc. et 600 cmc. à soupapes en tête et culbuteurs complètement enfermés et graissés sous pression. Ces moteurs sont pourvus d'une culasse en alliage léger, d'un refroidissement parfait et d'un rendement élevé.



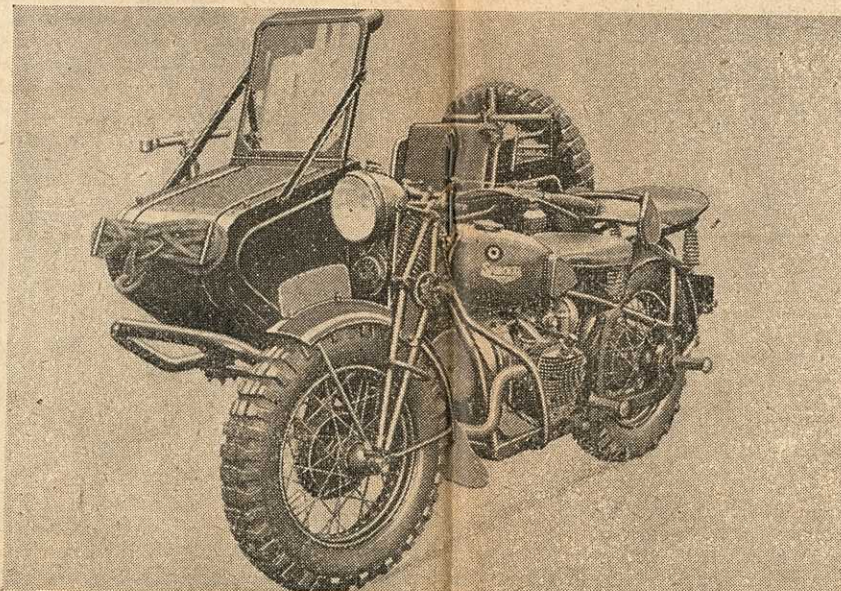
Ci-dessous : La 1000 cmc. à grande puissance type « Armée » accouplée à un sidecar spécial. On remarque le tube de renfort du cadre, formant pare-choc latéral, le double ressort de fourche, les pneus tous-terrain, le châssis de sidecar très robuste et la carrosserie renforcée.



Les machines touristes à soupapes latérales sont également réalisées dans les mêmes cylindrées de 350 cmc., 500 cmc. 600 cmc., dont les soupapes sont enfermées et graissées comme sur les modèles rapides.

Les soupapes sont logées dans une cavité venue de fonderie avec le cylindre et communiquant par un conduit approprié avec le carter. Aussitôt le moteur en marche, les projections d'huile des volants arrivent dans la chambre des soupapes sous forme de vapeurs lubrifiantes. Les soupapes, ressorts et guides sont ainsi largement graissés. Il en résulte un fonctionnement silencieux et une résistance à l'usure considérablement accrue.

Les modèles « Saroléa » à 4 temps sont établis avec le cylindre incliné vers l'avant, le réservoir à huile incorporé dans le carter du moteur et le graissage automatique par circulation d'huile. Sauf pour sa petite moto légère, Saroléa reste fidèle à la boîte de vitesses séparée. Dans ce cas, la double chaîne est enfermée dans un carter à bain d'huile, ce qui lui assure un graissage et une protection parfaite augmentant sa durée et rendant les réglages très rares.



Saroléa utilise des boîtes à 4 vitesses pour ses 500 et 600 cmc. La commande de vitesses s'effectue par levier à main au réservoir ou par pédale de sélecteur. Ce dernier, complètement dans la boîte, est d'une grande facilité de manœuvre.

Parmi les modèles de Saroléa en usage à l'Armée Belge, citons la 350 cmc. « Touriste » dite d'écolage, la 600 cmc. « Touriste » dite « Eclairer », la 600 cmc. et enfin la nouvelle 1000 cmc. 2 cylindres flat-twin, type H, à grande puissance. Ces deux dernières sont destinées au sidecar.

Présentée pour la première fois, la 1000 cmc. 2 cylindres, type H, possède un moteur à 2 cylindres opposés, à soupapes latérales faisant bloc avec la boîte de vitesses. Le réservoir à huile se trouve dans le fond du carter et le graissage s'effectue sous pression par pompe à engrenages noyée dans l'huile. Les culasses sont en métal léger et les soupapes sont complètement enfermées. L'embrayage est à disques multiples travaillant à sec. La transmission s'effectue par couple conique et par arbre relié à la boîte par l'intermédiaire d'un bloc amortisseur en caoutchouc.

La boîte donne 3 vitesses avant et une

marche arrière. Cette puissante 1000 cmc. possède en outre un réducteur de vitesse du type planétaire à 3 satellites. Placé après le couple conique, il allège le travail du moteur, de la boîte de vitesses et de la transmission, en donnant une nouvelle gamme de trois vitesses avant et une vitesse arrière spécialement calculée pour l'usage en « Tous Terrains ». Sa commande combinée avec celle du changement de vitesse, s'effectue par le même levier de ce dernier, avantage précieux permettant des manœuvres très rapides et très faciles. En marche normale sans réducteur, les pignons de ce dernier sont immobilisés et l'ensemble tourne d'un bloc. En cas de dérangement, le véhicule dispose toujours des trois vitesses avant et de la marche arrière normale. La roue du sidecar est motrice.

Ce robuste et puissant véhicule peut atteindre une vitesse de 80 à 85 kmh. et son rayon d'action est d'environ 200 kilomètres. Il a montré ses dispositions sur tous terrains en gravissant en charge des rampes abruptes de 50 à 60 %, ceci grâce au réducteur de vitesses. Cette machine est équipée pour franchir des gués profonds jusque 50 centimètres. C'est une belle création qui fait honneur à la construction de Saroléa et qui ne manquera pas de retenir l'attention des spécialistes comme du gros public.

G. D.

VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

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

Tous renseignements à notre

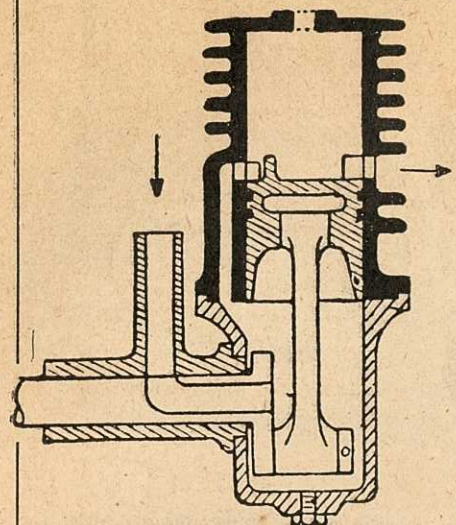
«Service Touristique»

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

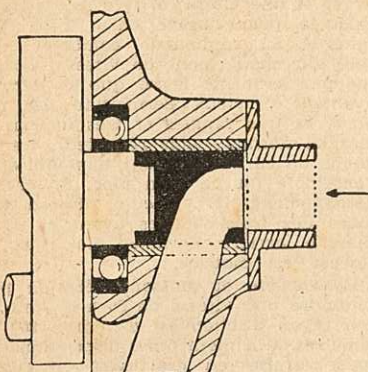
L'ADMISSION

des moteurs à 2-temps

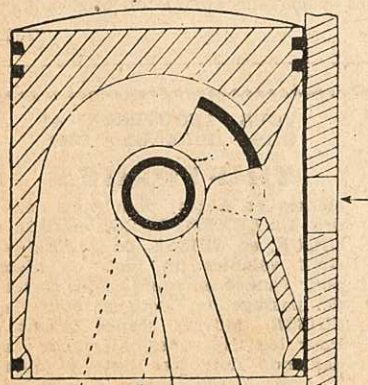
L'alimentation est un des points les plus délicats à résoudre dans l'établissement d'un deux temps aussi parfait que possible. C'est pourquoi on a cherché à régler l'admission de façon plus précise que par le carter pompe au moyen de systèmes divers.



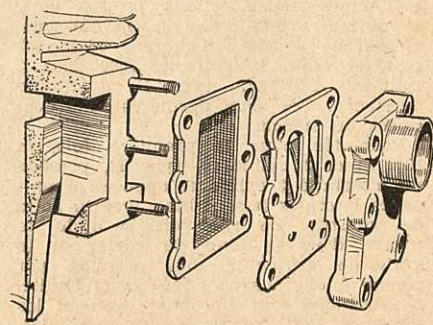
Distributeur réglant l'admission sur le petit moteur Ixion. On utilise directement l'arbre du vilebrequin, mais cela ne l'affaiblit-il pas ?



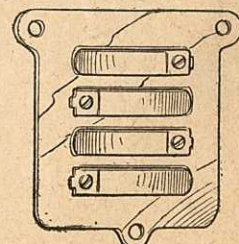
Le distributeur rotatif de la 350 cmc. deux temps Gillet-d'Herstal « tour du monde » est placé et commandé en bout de vilebrequin.



Essai de distributeur commandé par les oscillations du pied de bielle.
(Clichés Das Motorrad.)



Détail de la membrane distributrice du moteur deux temps autrichien Titan.



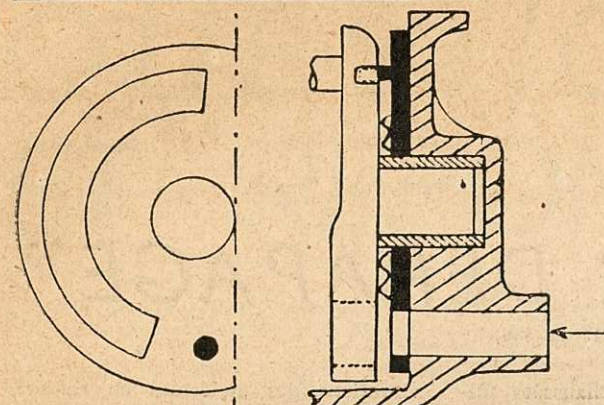
La membrane distributrice d'un ancien moteur D.K.W., de principe analogue à celui du Titan.

La plupart des deux temps, pour ne pas dire tous les deux temps livrés à la clientèle, utilisent le carter et le piston comme une pompe d'alimentation. Le piston remonte, puis, dans le dernier quart de sa course montante, il découvre l'orifice d'admission et met ainsi le carburateur en communication avec le carter. Il se produit une dépression qui aspire les gaz frais. Mais attention, si nous avançons le point d'ouverture, nous retarderons d'autant le point de fermeture et nous refoulerons ainsi une partie des gaz que nous avons admis. Aussi, dès le début des deux temps, a-t-on essayé d'assurer un meilleur remplissage en utilisant toute la remontée du piston pour l'aspiration du mélange et en lui barrant la route s'il veut revenir en arrière. On a tenté d'obtenir ce résultat avec une soupape automatique, mais malheureusement une soupape ordinaire est relativement lourde et son inertie est telle qu'elle ne peut ni s'ouvrir, ni se fermer assez vite. Retard à l'ouverture et à l'échappement réduiront l'efficacité du carter pompe et on n'aura pas un meilleur rendement que s'il n'y avait pas de soupape. On a donc cherché des systèmes de soupapes ayant une

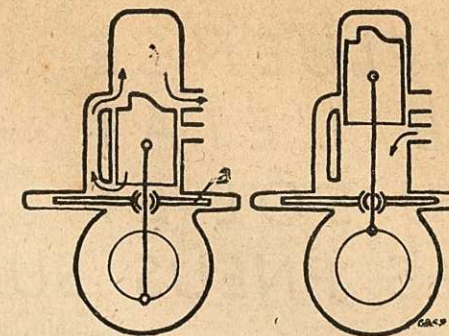
moindre inertie. Deux systèmes sont possibles : ou bien les soupapes à lamelles, ou bien les distributeurs rotatifs.

Ce problème de l'alimentation du deux temps est capital. Il n'est que difficilement résolu par les compresseurs. Même en décalant les temps et en fermant l'échappement avant le transfert (ou l'admission) il est difficile d'éviter des pertes de gaz considérables. La seule solution, c'est l'alimentation par injection, mais que de difficultés à surmonter avant d'obtenir des résultats satisfaisants.

Un deux temps qui fonctionnerait à un régime constant serait relativement aisé à construire, mais il en est bien autrement pour nos deux temps qui fonctionnent à des régimes constamment différents. Mais après tout, il n'en est pas autrement des moteurs à quatre temps. L'énorme écart des régimes est la cause essentielle de toutes les difficultés que nous éprouvons à réaliser un moteur à explosion assez simple pour s'adapter aux régimes les plus divers. Tout comme pour un quatre temps, il nous faut compter avec l'inertie des gaz et prolonger d'autant plus l'admission que le régime est plus rapide et que les gaz



Distributeur rotatif à plateau démasquant les ouvertures en temps voulu.
(Cliché Das Motorrad.)



Sur le deux temps Peugeot Huber, une sorte d'écran mobile réglait l'admission.

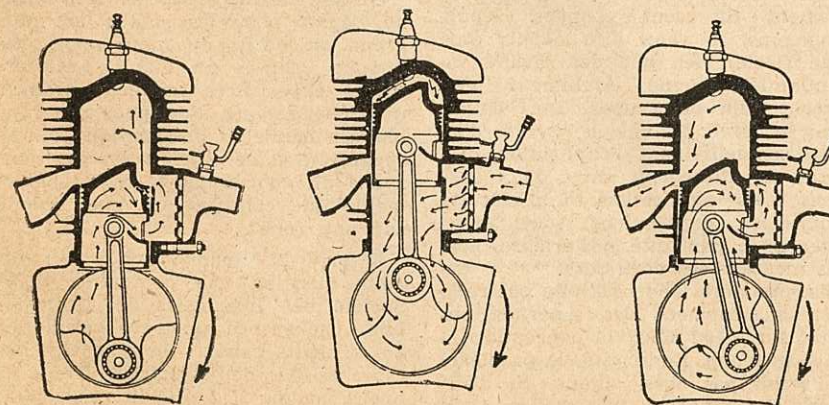
ont emmagasiné une plus grande énergie cinétique. De toutes manières nous ne parviendrons pas à réaliser un remplissage suffisant au moyen du carter pompe. L'espace, le terrible espace nuisible est là. On s'est efforcé de le réduire par de multiples artifices. Mais on ne peut le supprimer et il est bien difficile d'indiquer avec une suffisante exactitude quels sont ses effets sur le fonctionnement du moteur ; le fonctionnement pratique est très différent du fonctionnement théorique. La dépression due à l'échappement peut parfaitement se faire sentir dans le carter par l'intermédiaire du canal de transfert et s'ajouter à celle due à la remontée du piston. Tout cela reste extrêmement obscur. Il y a également des phénomènes de résonance, surtout à l'échappement et ils sont cause sans doute de chutes de puissance à certains régimes.

Sur une 350 deux temps, D.K.W. essaya d'utiliser une soupape à lamelles. Tubulure d'admission et canal de transfert étaient communs. Au mo-

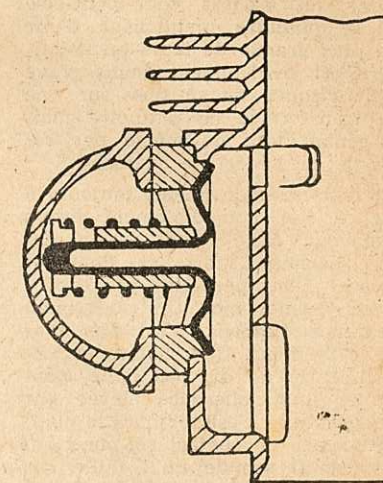
ment du transfert, les gaz frais léchaient le fond du piston et étaient dirigés par un écran vers le canal de transfert.

Actuellement les soupapes à lamelles, malgré leur faible inertie, tendent à disparaître devant les distributeurs rotatifs. Un organe automatique n'a jamais un fonctionnement très précis et on préfère un organe commandé. On peut utiliser un arbre creux entrant au moment voulu en communication avec la tubulure d'admission. On peut, d'après la forme du canal et de l'orifice de la tubulure, arriver à déterminer la durée d'ouverture. Ce système se trouve sur un petit moteur auxiliaire. On peut aussi utiliser deux disques dont l'un est fixé sur le carter et l'autre entraîné par l'arbre moteur. L'étanchéité n'est pas très difficile à assurer. L'admission se fait quand deux ouvertures pratiquées dans les disques se trouvent en présence. Enfin, un distributeur cylindrique rotatif est une autre possibilité.

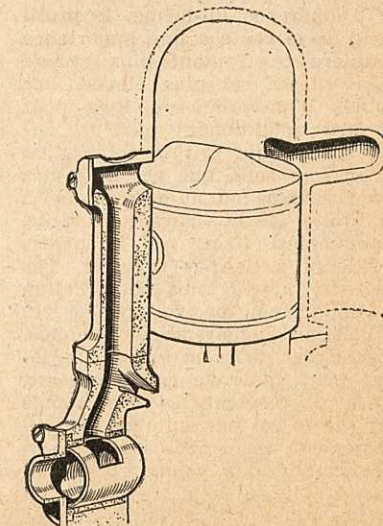
MELLIER.
(à suivre)



Le principe de fonctionnement du D.K.W. à membrane distributrice. Les flèches en indiquent la marche des gaz. On remarque la forme intérieure du piston, facilitant le transfert.



Le moteur Grade comportait une soupape sur l'admission. Ce deux temps deux cylindres jumelés équipait un curieux cyclecar.
(Cliché Das Motorrad.)



Sur le deux temps Select, un distributeur rotatif réglait l'ouverture du canal de transfert.

INFLUENCE DE L'ETAT DU SOL ET DES PNEUS SUR LE DERAPAGE

(Suite, voir les n° 817 et 828)

Le Coefficient d'Adhérence

(Suite)

Certes, les usagers vont peut-être aussi se plaindre maintenant d'une usure plus grande de leurs pneumatiques. C'est évidemment moins grave que de risquer de se tuer sur une route transformée en patinoire, mais c'est gênant tout de même par ces temps de cherté de vie excessive.

Les fabricants de pneus, toujours à l'ouvrage, ont immédiatement prévu ce nouveau cas et ont étudié des pneus spéciaux. Mais les Ponts et Chaussées n'ont peut-être pas encore dit leur dernier mot. Un revêtement d'apparence rugueux n'est pas toujours le meilleur. Une surface paraissant lisse, je ne dis pas polie, peut présenter une adhérence élevée par temps de pluie : c'est toujours le nombre de zones de contact sol-pneu qui intervient. Il semble qu'il faille des rugosités de 1/10 à 1 m/m de diamètre pour assurer les conditions optima d'adhérence : le revêtement se présentant alors comme de fines aspérités normales à la surface de la route et ayant les dimensions ci-dessus.

En dehors de la valeur du coefficient d'adhérence lui-même, le profil en long de la route a une importance particulière et d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Les inégalités d'un profil en long peuvent être additionnées par un appareil spécial qui fait la totalisation dans un seul sens, que ces inégalités soient au-dessus ou au-dessous de la ligne droite idéale figurant la route. On peut ainsi fixer, par kilomètre, des valeurs à ne pas dépasser. Par expérience, nous connaissons l'effet, soit à moto, soit en voiture, de ces inégalités sur l'adhérence du véhicule. En particulier, dans un virage, un dérapage peut s'amorcer sur une bosse, puisqu'à ce moment la roue appuie moins sur le sol par suite de son rebondissement, alors que la force centrifuge conserve la valeur correspondant à la vitesse et au rayon du virage. Les roues indépendantes sur les voitures, complétées par des amortisseurs convenablement réglés, ont atténué cet inconvénient.

Il serait enfin souhaitable que les

services des Ponts et Chaussées fassent régulièrement des relevés du coefficient d'adhérence sur les routes livrées à la circulation, afin de s'assurer que leur « glissance » ne varie pas trop avec l'usure, surtout par temps de pluie. En effet, au-dessous de 0,5, l'usager doit prendre des précautions et il faudrait à ce moment le signaler et entreprendre la réparation sans retard. Certains revêtements devraient en outre être rigoureusement proscrits, et je crois que cela est observé depuis quelque temps, tel l'asphalte comprimé sans tapis qui donne à sec un coefficient de 0,78, mais n'assure plus que 0,19 sur sol mouillé, ce qui est terriblement dangereux.

Nous allons maintenant étudier quelques théories sur le frottement et revenir à la pratique par la considération du dérapage en courbe, ces deux questions pouvant d'ailleurs avoir certains points communs, comme nous allons le voir.

Les Frottements

Le frottement entre deux corps solides n'est pas comparable à l'adhérence d'un pneu sur le sol. C'est pourquoi on a pu commettre des erreurs importantes en voulant soumettre le second cas aux lois du premier. Les lois sur le frottement proprement dit sont connues depuis longtemps, je veux dire depuis plus d'un siècle, bien que des savants de l'antiquité comme Archimède s'en fussent déjà préoccupés. Sans entrer dans le détail des calculs, voyons d'abord sommairement l'explication moderne du frottement entre deux surfaces (cette explication, ou plutôt les tentatives d'explications, sont toutes récentes et, par suite, postérieures aux lois mentionnées ci-dessus).

La première idée n'est-elle pas celle d'un engrenement des aspérités des deux surfaces ? C'est la conception la plus ancienne. En réalité, le problème ne serait pas aussi simple. Et d'ailleurs des surfaces très polies (poli moléculaire) présentent un coefficient de frottement comparable à celui de surfaces ne présentant pas un poli aussi parfait. Pour M. Brillouin, par exemple, le frottement résulterait de

vibrations des molécules en contact, vibrations qui engendreraient l'élévation de température des surfaces. Quelle que soit la nature du frottement, on voit la différence existant entre l'adhérence pneu sol et le frottement.

En outre, le problème est encore plus différent dans le cas du sol mouillé. En ce qui concerne le pneumatique, nous avons vu qu'une pellicule liquide pouvait isoler le pneu du sol, réduisant ainsi considérablement l'adhérence. On pourrait croire que c'est là un phénomène analogue à l'interposition d'un lubrifiant entre deux solides et qui constitue le principe même du graissage de nos machines. Mais l'élasticité du pneu lui permet d'épouser dans une certaine mesure, la forme des aspérités de la route (aspérités dont nous avons établi qu'il était utile qu'elles soient fines, nombreuses et normales à la surface pour la bonne adhérence) ; si ces aspérités sont lisses, une certaine quantité d'eau peut subsister entre elles et le pneu et l'adhérence n'atteindra pas la valeur maximum recherchée. Pour les solides en frottement, au contraire, le contact est plus intime et si de faibles surfaces sont en contact, il y a déchirement de la pellicule.

On sait de même que le frottement au départ pour les solides est plus grand au début du mouvement que lorsque celui-ci est établi. Les dernières expériences semblent prouver qu'il n'en est pas ainsi pour une roue bloquée munie de pneumatique (on se rapportera à ce sujet à ce que nous avons dit concernant le solide déformable que constitue un pneu monté sur une roue).

D'après M. Reddon qui a fait sur cette question une conférence à la Société des Ingénieurs de l'Automobile, l'adhérence pneu-sol résulterait de plusieurs causes : engrenement des aspérités des deux surfaces (route et pneu) comme il a été dit plus haut ; frottement liquide plus ou moins parfait et surtout frottement sur les arêtes.

(à suivre)

F. BOITARD.

QUESTIONS ET REPONSES

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

? Moto Saroléa type 24 T, n° du moteur 100869, 500 cmc. latéral.
1° Réglage de la distribution.
2° Pignon moteur, combien de dents ?

3° Pignon roue, combien de dents ?
4° Carburateur Amac, licence Amal D. N° du gicleur ?

5° Quelles bougies faut-il employer ?
Etant donné que la machine chauffe et tire mal, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir m'indiquer le réglage de la distribution en millimètres.

MARING,
Morsbach (Moselle)

R 1° AOA : 10 mm. 7 avant PMH ; RFA : 18 mm. après PMB ; AOE : 20 mm. avant PMB ; RFE : 5 mm. après PMH.

2° Pignon moteur : 15 dents pour le solo, 13 pour le sidecar.

3° Boîte de vitesses : 19 et 34 dents. Roue arrière : 42 ou 44 de préférence.

4° Gicleur 130 pour l'essence, 140 pour le poids lourds, 150 pour le sidecar ; boisseau des gaz n° 5 ; aiguille au cran du milieu.

5° Nova 8, Gurtner Platino Ceram, Champion B3, Gergovia F.

? Pourriez-vous me renseigner au sujet des formalités nécessaires pour transformer un permis militaire en permis civil.

J. COINTE, Gap.

R Renvoyez le permis militaire à la Préfecture du département et faire toutes les formalités comme pour l'obtention du permis de conduire. La carte rose est adressée par la Préfecture sans avoir d'examen à passer.

? Gnome-Rhône type D3, attelée à un side Roy.

1° L'avance à l'allumage et la bougie à employer.

2° Le jeu aux soupapes.

3° Quel gicleur employer, et sa dépense aux 100 kms avec side.

4° Huile à employer.

5° Vitesse maximum avec side (machine en bon état).

6° L'essence à employer.

LETORT, Paris.

? Je possède un vélomoteur deux temps, deux vitesses Motobécane, quand je mets des gaz, le moteur ne s'emballer pas, on sent que le moteur n'est plus nerveux comme il était avant.

P. DELHAYE, Reims.

R Il est probable que votre moteur est calaminé. Nettoyez le fond du piston, du cylindre, les lumières d'échappement, et il retrouvera sa vigueur d'autrefois.

Voyez aussi si votre carburateur n'est pas déréglé, si vous n'avez pas de rentrée d'air par les joints des pipes d'admission et d'échappement, à l'embase du cylindre et au carter moteur. Dégraissez tubes d'échappement et silencieux. Vérifiez le calage du volant magnétique qui doit être de 4 mm. avant P.M.H.

? Moto F.N. bloc moteur. Indication du type M70-D BL, n° du moteur 16839, puissance 4 CV, allumage, dynamo rupteur, batterie Bosch B142.R.S.26.

Pourriez-vous me donner l'explication du fonctionnement du conjoncteur disjoncteur, parce que depuis quelques temps, la dynamo ne charge pas l'accu normalement.

BUGIELS Adolphe,
Berre-l'Étang (B.-du-Rh.)

R Quand la dynamo ne tourne pas assez vite, la tension du courant qu'elle produit est inférieure à celle de celui emmagasiné dans les accumulateurs et le courant s'échapperait vers la dynamo. Les accumulateurs se déchargeraient. Le circuit est alors automatiquement interrompu par le disjoncteur. Cet appareil se compose d'un petit électro-aimant parcouru par le courant de la dynamo et d'un petit ressort à lames portant un grain platiné. Lorsque le courant débité est assez intense, l'électro-aimant attire la petite palette. Le grain platiné vient en contact avec une vis et le courant passe. Quand le courant devient trop faible, la palette s'écarte et le courant est coupé.

? Possédant une motocyclette Alcyon type AP, n° d'ordre 825.340, 5 CV, à culbuteurs, année 1935, je serais désireux de connaître :

1° Le calage de la magnéto.
2° Réglage de la distribution en mm.
3° Jeu aux soupapes.
4° Bougie à employer.
5° Réglage carburateur.
6° Vitesse maximum, la machine étant en parfait état mécanique et la consommation en essence.

OBATON Louis,
Ronchin (Nord).

R 1° Allumage : au PMH tout au retard, ou 10 à 12 mm. pleine avance.

2° Calage distribution : AOA : 2 mm. ; RFA : 13 mm. ; AOE : 23 mm. ; RFE : 7 mm.

2° 2/10 partout.
4° Nova 7, Gurtner S1, Champion B2, Gergovia FF.

5° Vous ne précisez pas la marque de votre carburateur : Voici celui de l'Amac 6/001 : Gicleur 130, aiguille au 3^{me} cran, volet n° 3. Si vous avez un carburateur Gurtner M25 D, gicleur 46, volet n° 6, aiguille au cran du haut.

6° La vitesse doit se situer aux environs de 120 kmh., la consommation vers 5 litres.

Prime de la Semaine

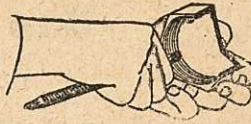
Votre machine doit être propre, « Moto-Revue » vous offre en prime cette semaine le

CHIFFON LAS STIK

Ce chiffon, imprégné d'un produit spécial, nettoie et polit sans effort : émail, peinture, nickel, chrome, etc. Abonnés : 10 fr. — Lecteurs : 16 fr. Port : France, 2 fr. ; Etranger, 4 fr.

" LE SUPER FILON " refait avec précision

Breveté S.G.D.G. Fr. Etangrer Tous les pas de vis INTÉRIEURS et EXTÉRIEURS
INTERNATIONAL-WHITWORTH-SELLERS (U.S.). — Chaque outil comprend dans sa série les
huit pas principaux INTÉRIEURS et EXTÉRIEURS. — PRIX IMPOSE : 95 frs
Renseignements et gros au **FILON Impasse Guéméné** PARIS Joindre timbre réponse
Compte Chèques Postaux. Paris 2098-20



Acheteur sidecar Bernardet à droite ou autre marque. Gabriel, 92, avenue de Verdun, Issy-les-Moulineaux.

Monet 175 cmc. Villiers, piston plat, 3 vit. éclair, parfait état 2.400 fr.

Motobécane 350 cmc. culb. superclub véritable ét. nf, ss gar. 4.800 fr.
Reprises en compte motos ou sides, 12, mois de crédit. Marc, 98, av. Philippe-Auguste, Paris.

Crédit 12 mois. Reprises. Achat.

OCCASIONS :

Monet-Goyon 4 CV culb. 4 vit. sélect. 4.500 fr.
Terrot 4 CV culb. chrom. parf. 3.000 fr.
Terrot 5 CV 38, monobloc, 4 vit. 5.000 fr.
Gnome-Rhône CV 2 luxe, impec. 5.800 fr.
Fourche Motos, 8, av. de St-Ouen, Paris, 18^{me}.

Peugeot 515 HL mod. luxe 1938, 500 culb. 4 vit. sél. carb. Amac. poign. tourn. garant. compt. O.S., roulé 650 kms, pr cse maladie, 7.500 fr. R. Martin, 2, r. Pierre-Joigneaux, Bois-Colombes (Seine).

CHEZ DORIDANT

Avec crédit 12 et 15 mois :
Side B.S.A. 600 cmc. culb. 4 vit. Bernardet Aéro impeccable 7.600 fr.
Side Terrot 500 cmc. 4 vit. sélect. ét. nf 6.500 fr.
Side Gnome D4 Bernardet sport neuf 4.600 fr.
Motobécane 500 cmc. culbut. supers S. 3.600 fr.
Terrot 350 cmc. culb. supers. S. 2.900 fr.
3 Peugeot 350 cmc. P. 111, P. 110, P. 109
3 vélomoteurs MR Sachs récents 2.900 fr.
Prester 950 fr.
Terrot 1.300 fr.
Et tous les derniers modèles motos et vélomoteurs Terrot, Motoconfort, Gnome, Monet, Prester, Peugeot sont livrables de suite au magasin exposition, 121, av. d'Italie, Paris, 13^{me}. Expéditions rapides Paris et province.

Alcyon 4 CV culb. équipée, prix 3.200 fr.
Marc. 4 CV culb. Jap Staub, prix 2.000 fr.
Vélomoteur Prester Aubier-Dunne 1.200 fr.
Vélomoteur Monet-Goyon 2 vit. nf 2.500 fr.
Grazzini, 16, rue du Marché Popincourt, Paris.

700 fr. side Buffler à droite genre Bernardet. Leclai, 56, r. de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

CHROME - CUIR



38, Rue du Château-d'Eau PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37

Magasin et ateliers au 1^{er} Ouvvert tous les jours, sauf dimanche

Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames.
Fabrique de vêtements de cuir.

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

Réclamez le chez votre agent

Prix 75 et 110 fr.

IMITE MAIS PAS EGALE
Catal. illustré sur demande

Pour vos achats, réparations et mises au point, voyez le spécialiste **V. BERTIN** 9 bis, Chaussée du Pont BOULOGNE-SUR-SEINE (Pont de Saint-Cloud) Agence officielle Motobécane, Motoconfort Sidecars Bernardet Vente à crédit Echange. Pièces détach. Accessoires

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



ROY

C'est pour vous, Madame le maximum de confort la suprême élégance

C'est pour vous, Monsieur la garantie de la fabrication l'agrément de la conduite la modicité du prix

LES SIDECARS ROY

36, rue de Bordeaux - 134, Avenue Gambetta Maisons-Alfort (Seine) - Tél. Entrepot 29-70

Terrot 350 cmc. lat. 1.000 fr et 2.000 fr.
Terrot 350 culb. 2.500 fr.
Vélomot. Terrot Prester et Dax dep. 800 fr. Wagner, 19, rue Lambert, Paris.

Motobécane vélomot. Boîte de vitesse, débray. éclairage, compteur, impec. 6, rue de Rotterdam, Paris, 12^{me}.

SUPERBES OCCASIONS

500 cmc. grd sport Motobécane 4.500 fr.
500 cmc. grd sport Motobécane nouv culasse sous garantie 7.800 fr.
350 cmc. grd sport Motobécane sous gar. 4.500 fr.
Vélomoteurs 2 et 3 vités, à partir de 1.400 fr. Long crédit, reprises toutes marques, Barthélemy, 1, bd Voltaire, Asnières.

Venez tous voir la nouvelle 350 cc. superculasse Motoconfort, 4 vit. sélect. écl. garantie un an, vit. 125 kmh. au prix de 7.950 fr. toute équipée. Prime à tout acheteur, chez Bianco, 92, av. de Verdun, Issy-les-Moulineaux. Vente à crédit. Reprises. Tél. Michelet 22-39.

Darmont 3 vit. et marche AR capote parf. ét. 4.600 fr. Repr. moto, etc., 15, r. Haxo, 20^{me}.

Je recherche : 1^o Ner-A-Car à friction ou autre, même mauv. ét. 2^o Harley-Davidson flat-twin époque env. 23-24. Laval, 6, r. Admyrault, La Rochelle.

Motoconfort grd sp. Superculasse, 5 CV culb. 1939, 10 m. de garant. usine, tte chrom. nve, eq. compt. vend 3.000 fr. Au-dessous du tarif. Crédit. Reprise. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

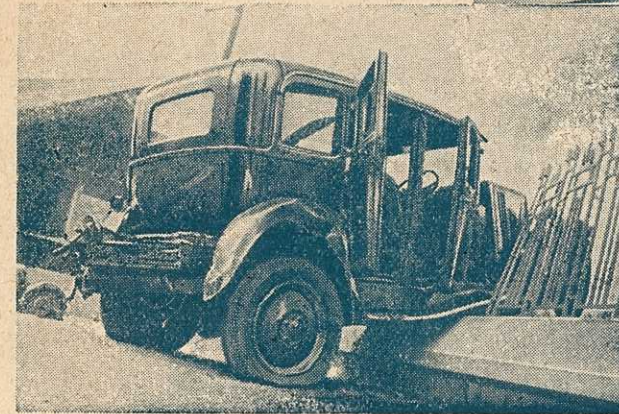
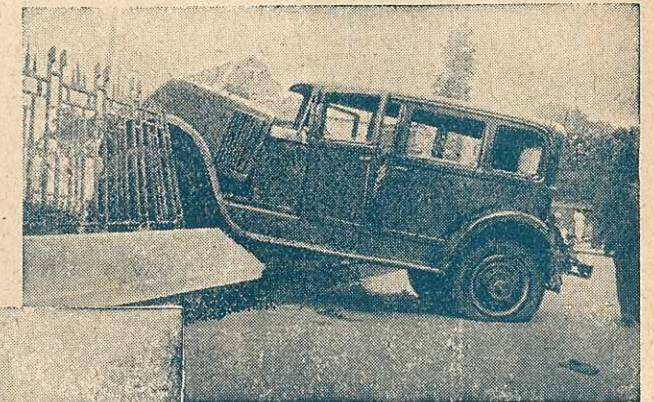
Carrosserie side sport à enlever bas prix, 6, rue Rotterdam, Paris, 12^{me}.

SIDECARS
F.N. 5 CV M90 ent. révisé, av. side Bernardet, ét. de nf, gar. 6 mois 5.450 fr.
Monet-Goyon 5 CV culbut. mot. Mag avec side Bernardet, toute beauté, parf. ét. mécanique 5.800 fr.
Reprise en compte. Toutes motos, 12 mois de crédit. Marc, 98, av. Philippe-Auguste.

A vendre vélocar ét. nf 2.500 fr. comptant. Ecr. M. Germon, à Montmac, par Thourotte (Oise).

Acheteur comptant toutes motos même accidentées. André, 6, rue de Rotterdam, Paris, 12^{me}.

CE QUI IMPORTE



C'EST D'ETRE ASSURE 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, TELLES QUE : L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCE A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOL, BRIS DE GLACES, DEGATS DES EAUX, etc...

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

REALESAGE - CHEMISAGE - RECTIFICATION
E^{ts} M. MINOT
35, Rue Brunel - PARIS - GAL. 50-72
TOUT POUR LA MOTO - TARIF SUR DEMANDE

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

