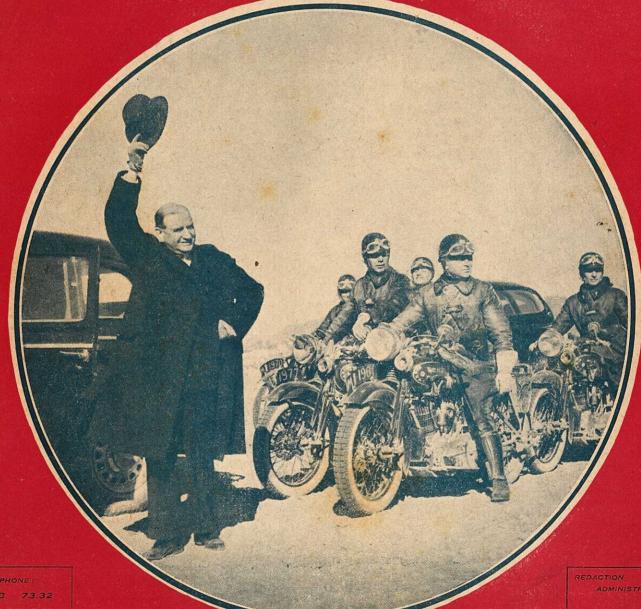
LE SALON BELGE

LE NUMERO

1 fr. 50

VÉLOMOTEURS MOTOS SIDECARS CYCLECARS



4 LIGNES GROUPEES C./C. POSTAL : 297.37

12. RUE DE CLÉRY PARIS (2°)

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.

CONTRACTOR

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

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

Abonnes: 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.

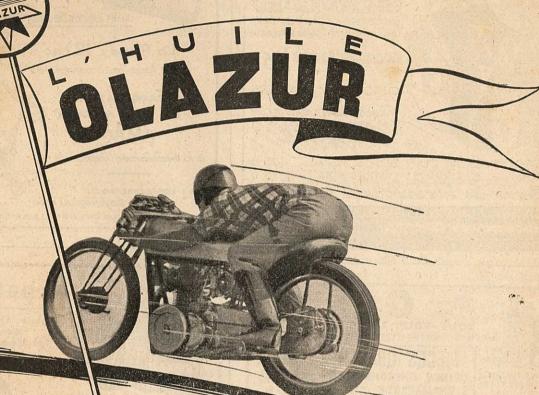
L'ART D'ACHETER une voiture d'occasion

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

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



LEFONDS DE COURSE MOTOCYCLISTE 1938 A ÉTÉ GAGNÉ AVEC...



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 1er Janvier 1939

Le coureur MONNERET sur Moto Prester-Jonghi, graissée avec l'Huile OLAZUR, a remporté le 1" Fonds de Course Motocycliste. (150.000 Francs de prix.) En 1937, René DREYFUS sur Delahaye avait remporté également avec l'Huile OLAZUR, le 1" 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. ADOPTEZ-LA.

OLAZUR comme le surcarburant AZUR est un produit DESMARAIS FRÈRES

P.643

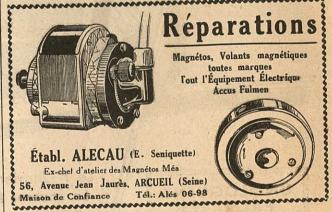




Echange de nos moteurs 4 temps 3 et 4 CV contre JAP et ZURCHER usagés.











REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE
12, rue de Cléry, PARIS (2°)

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

Moto

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDL FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE ACOME

Allemagne, Argentine, Auriche. Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS 84 fr. 43 fr. 25 fr MILITAIRE

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 à 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!

1020to Revue

SOMMAIRE:

| SOMMAIRE | |
|--------------------------|----|
| Informations | 54 |
| 14.000 kms à vélomo- | |
| teur, 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 TTALIENNE

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 lires. 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

♦ LA MARQUE N.S.U. A PEPREUVE 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.

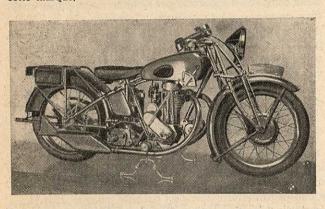
♦ ...ET ALLEMANDE

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 favora-

♦ 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 répandu de l'huile sur la piste.





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

♦ LE VELOMOTEUR 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

• 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 possèderait actuellement un véhicule par 5 miles de route.

• QUEL MELI-MELO!

Pourquoi cette rage de l'Etat de distiller l'excédent du 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

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, incompétence et gâchis.

• CARBURANT TOURISME

A partir du 1er 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 SYNTHETIQUE 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 28 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 LEGERE 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

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

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

27 IANVIER 1939

Première grande épreuve de la région Parisienne, ces 6 heures de vitesse disputés par les « purs » de la moto, nous promettent bien en effet une lutte émotionnante 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 hms 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

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 encouragement affluent à l'organisation pour récompenser les coureurs des 6 Heures des Amateurs. Après le beau geste à la sportive firme

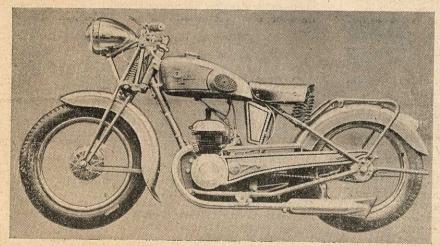
Terrot, offrant 8 coupes (une à chaque vainqueur de catégorie), citons des exemples spontanés et de grand cœur des champions motocyclistes reconnaissant le courage des jeunes.

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.

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'Asnières, 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 réglements 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 racers 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.

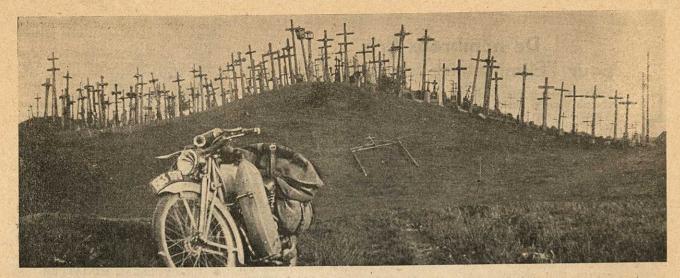
♦ JOE CRAIG CHEZ B.S.A.

L'ex-directeur du service de courses de Norton aurait été engagé par la Birmingham Small Arm's pour dessiner et mettre au point de nouveaux modèles. Son activité chez B.S.A. commencerait à partir du 1er 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 crolx en Lithuanie

14.000 kilomètres à vélomoteur (Suite)

ANS 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

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 XVIe 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 silhouet-

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-Elysées 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 crnée 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

USSI, dès le matin, me voici devant le poteau à A 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 gaîté ses facades 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

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 Chorzelle, où l'auberge ressemble, hélas! à celle de Mariam-

Le chemin de Varsovie

P AUVRES campagnes, humbles isbas grises sous les chames verdis de mousse, patitos villes chames verdis 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 an-

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 Jerozolimskai 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

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

Ca 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'ar-

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, peutêtre! 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, pa-

Suivant des carrioles de pèlerins aux bâches ornées de fleurs, dse 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, pélerinage 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, sem-Robert SEXE. (A suivre.) ble venue de la Ruhr.



Robert Sexé sur son vélomoteur Peugeot considérablement chargé.

Deux intéressantes machines étrangères

NIMBUS

58

E 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 mar-

Aussi, disait-on autrefois, il y a deux sortes d'appareils Nimbus, ceux qui servent à souleveé 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 compteur 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.

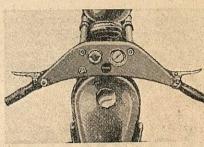
Trois vitesses entraînent la roue arrière par un arbre de cardan genre barre de torsion comportant aux deux extrémités des éléments amortisseurs en caoutchouc.

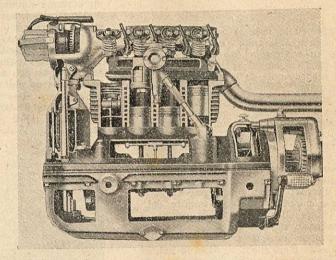
Le guidon, inspiré de certains anciens modèles de D.K.W. est constitué par un élément embouti formant tableau de bord.

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

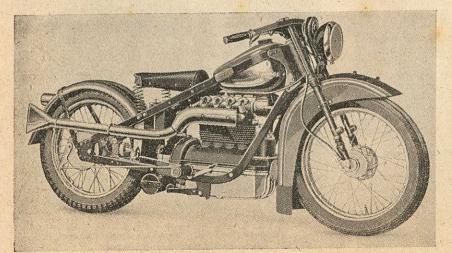
La moto Nimbus, fabriquée mainte-

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 audessous.



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

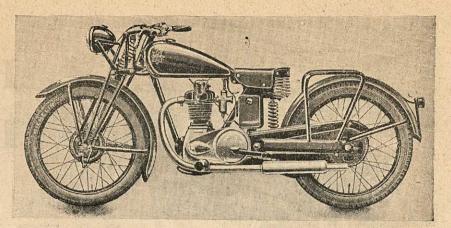
Y a-t-il parmi nos lecteurs un jeune ayant de bonnes notions du moteur (moto, auto), sachant un peu dessiner et qui pourrait faire un excellent apprenti, pour devenir rapidement dessinateur dans le genre de nos dessins de trait. Voir ou écrire à notre Direction.

moneconsons

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

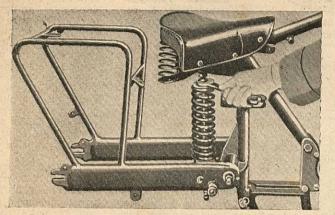
OICI quelque temps, une annonce de notre confrère italien « La Moto » faisait grand mystère d'une nouvelle moto légère à moteur quatre temps, bien particulière par



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 lires, 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 aluminium. 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 25×3 .

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 på être victimes. Consultations gratuites. ummunimment

HISTOIRE D'UN DEUX. TEMPS DE COURSE

Le troisième moteur D.K.W. de course. Remarquez l'échappement direct, le ra-

diateur et la pédale de sélecteur de grandes dimensions. L'allumage se fait par volant-magnétique.

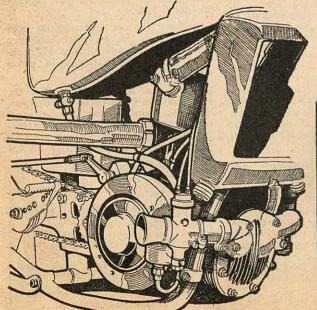
La chambre d'explosion est commune, les gaz entrent à la base d'un cylindre et les gaz brûlés sortent à la base de l'autre. On a d'autres avantages. Par exemple on peut donner aux orifices une plus grande section. On utilise des pistons plats ou des pistons bombés de forme régulière, et avec un vilebrequin 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 le deux temps à grande puissance spécifique. D'autre

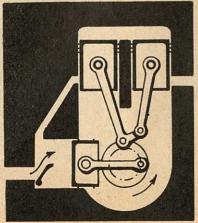
part, le carter ne fut plus utilisé pour l'alimentation, mais au lieu d'employer la face interne du piston pompe pour assister en quelque sorte le piston moteur à faire le vide dans le carter et à refouler les gaz, la pompe fut seule utilisée pour l'alimentation. Le schéma que nous donnons en fait comprendre 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

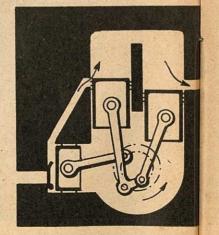
dont l'inertie est aussi réduite que possible, c'est-à-dire la soupape lamellaire composées de lames de ressorts: les lames, au repos, bouchent des fentes pratiquées dans une plaquette et elles se soulèvent pour laisser passer le mélange. Remarquons que l'idée d'alimenter un moteur deux temps par une 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 or-

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-

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 distinque le montage des carburateurs sur le cylindre d'alimentation.

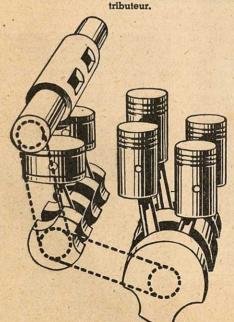






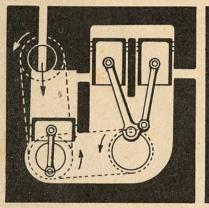
branes, la soupape lamellaire était remplacée par un distributeur rotatif. Et enfin, nous arrivons au moteur actuel qui possède un compresseur à piston disposé verticalement et qui a un vilebrequin indépendant. L'entraînement se fait par engrenages. La 250 D.K.W. tape le 170 kmh.! Mais cela ne paraît 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

Ci-dessous: La grosse nouveauté en matière de deuxtemps 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 embiellages, des pistons, et du dis-



Le moteur de la 250 cmc. qui remporta d'innombrables victoires en 1937-38 et le Championnat d'Eu-

rope 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.



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

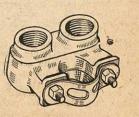
en attendre, l'alimentation par injection sera nécessaire. Elle permettra alors d'opérer le balayage avec de l'air frais et d'utiliser des compresseurs rotatifs dont le rendement est meilleur que celui des pompes alternatives. Sans doute sera-t-on amené à utiliser pour l'introduction de l'air dans le 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 REGAIRAZ.

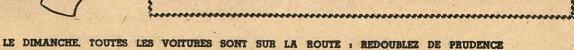
(Clichés Das Motorrad)

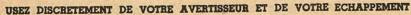


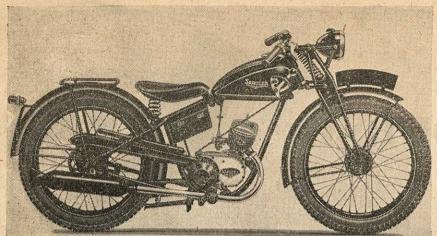
Porte- Bougie moto

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









LE SALON BELGE

confirme les efforts poursuivis en Belgique pour la motorisation militaire.

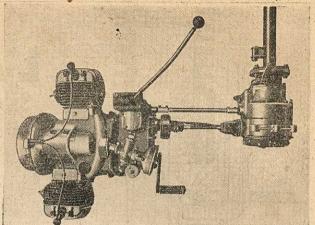
A gauche: La nouvelle 125 cmc. Saroléa Utilitaire, bloc-moteur deux temps.

27 JANVIER 1939

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

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.



E 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.

62

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

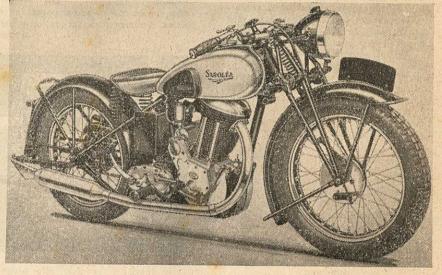
Les voitures occupent le grand hall central d'honneur, tandis que les motos, qui ont leur palais pour elles seules, se trouvent installées dans la prolongation de celui-ci. Les poids lourds, remarquablement nombreux, occupent les grands halls annexes. Le Salon de Bruxelles intéresse un marché important.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

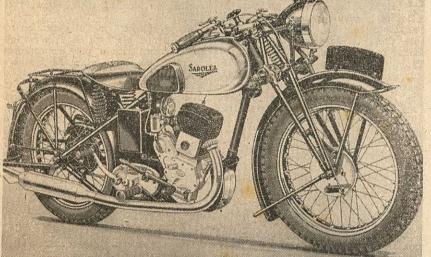
La doyenne des marques nationales occupe une place de choix au salon, tant par sa vieille et solide réputation que par les modèles réunis sur son stand.

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 × 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 confplètement enfermés et graissés sous pression. Ces moteurs sont pourvus d'une culasse en alliage léger, d'un refroidissement parfait et d'un rendement élevé.



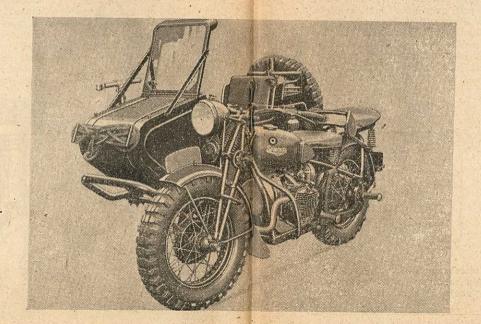
Ci-dessous: La 1000 cmc, à grande puissance type « Armée » accouplée à un sidecar spécial. On remarque le tube de renfort du cadre, formant parechoc latéral, le double ressort de fourche, les pneus tous-terrain, le châssis de sidecar très robuste et la carrosserie renforcée.



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 « Eclaireur », 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 que 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 FROUVEREZ A NOS BUREAUX DES

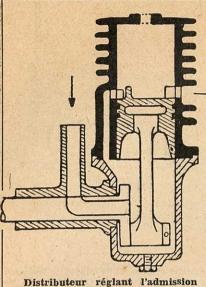
TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG, en BEL-GIQUE, en SUISSE, en ALLEMA-GNE valables un mois ou pien 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.

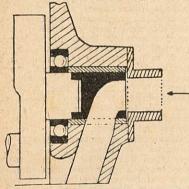
Tous renseignements à notre

"Service Touristique"

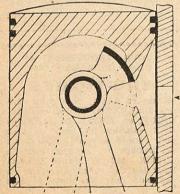
A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.



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 vilebre-



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

L'ADMISSION

des moteurs à 2-temps

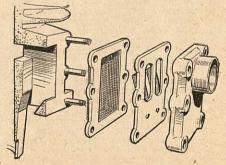
L'alimentation est un des points les plus délicats à résoudre dans l'établissement d'un deux temps aussi parfait que possible. C'est pourquoi on a cherché à régler l'admission de facon plus précise que par le carter pompe au moyen de systèmes divers.

A 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 gime est plus rapide et que les gaz

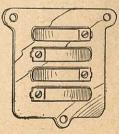
moindre inertie. Deux systèmes sont possibles : ou bien les soupapes à lamelles, ou bien les distributeurs rota-

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.

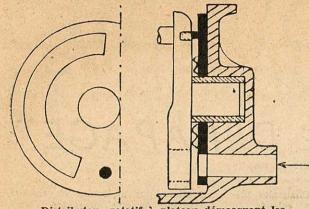
Un deux temps qui fonctionnerait à un régime constant serait relativement aisé à construire, mais il en est bien autrement pour nos deux temps qui fonctionnent à des régimes constamment différents. Mais après tout, il n'en est pas autrement des moteurs à quatre temps. L'énorme écart des régimes est la 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 ré-



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



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



27 IANVIER 1939

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

ment du transfert, les gaz frais léchaient le fond du piston et étaient

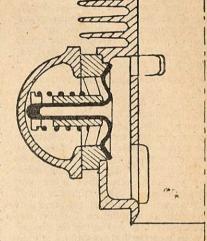
gie cinétique. De toutes manières nous ne parviendrons pas à réaliser un remplissage suffisant au moyen du carter pompe. L'espace, le terrible espace nuisible est là. On s'est efforcé de le réduire par de multiples artifices. Mais on ne peut le supprimer et il est bien difficile d'indiquer avec une suffisante 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 celà 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.

ont emmagasiné une plus grande éner-

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-

dirigés par un écran vers le canal de transfert.

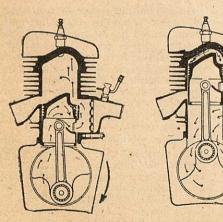
Actuellement les soupapes à lamelles, malgré leur faible inertie, tendent à disparaître devant les distributeurs rotatifs. Un organe automatique n'a jamais un fonctionnement très précis et on préfère un organe commandé. On peut utiliser un arbre creux entrant au moment voulu en communication avec la 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.

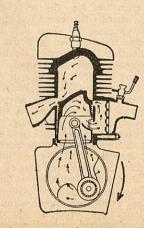


Sur le deux temps Peugeot Huber, une sorte

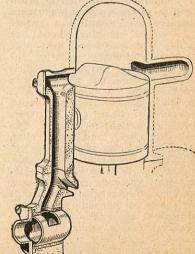
d'écran mobile réglait l'admission,

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





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.



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

DES PNEUS SUR LE DERAPAGE

(Suite, voir les nos 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 réfection 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 dan-

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 aivoir certains points communs, comne nous allons le voir.

Les Frottements

E 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 dife 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 engrènement 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. Brilloin, 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 frot-

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 pel-

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: engrènement 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.

(d 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 cheque-postal ou mandat-postal.

Moto Saroléa type 24 T, nº du moteur 100869, 500 cmc, latéral.

1º Réglage de la distribution. 2º Pignon moteur, combien de

dents? 3º Pignon roue, combien de dents?

4º Carburateur Amac, licence Amal D. Nº du gicleur?

5º 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)

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

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

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

4º Gicleur 130 pour l'essence, 140 pour le poids lourds, 150 pour le sidecar; boisseau des gaz nº 5; aiguille au cran

5º 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.

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

Gnome-Rhône type D 3, attelée à un side Rou. 1º L'avance à l'allumage et la

bougie à employer.

2º Le jeu aux soupapes.

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

4º Huile à employer.

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

6º L'essence à employer.

LETORT, Paris.

R 1º Avance, ture: 14 mm. Bougie Nova 8, Gurner Platino-Ceram, Lodge C3, Gerner Platino-Ceram, Si le cylindre 1º Avance, manette pleine ouverest ovalisé et remonte l'huile, Gurtner auto-décrassable AD, ou Gilardoni 130.

2º Jeu aux poussoirs : admission : 1/10, échappement: 2/10 et demi à 3/10 à froid.

3º Gicleur 110-115, aiguille au 3me cran. Consommation en bon état mécanique: 5 litres environ.

4º Huile: Castrol XL par temps normal, XXL en été, CW en hiver.

5° 80 kmh. environ.

6º L'essence tourisme convient très

Motoconfort 350 cmc. culbuteurs. tupe T 4 C. Veuillez me donner les différents réglages de cette moto.

> M. NOURAUD, La Rochelle.

Calage distribution: AOA: 15° ou 2 mm.; RFA: 70° ou 23 mm. 4; ou 2 mm.; RFA: 10 ou 20 mm. 1; RFE: 24° ou 5 mm.

Jeu aux soupapes : Le moteur étant tiède, les culbuteurs ne doivent pas avoir de jeu apparent et les tiges doivent tourner librement, les deux soupapes étant fermées

Allumage: au PMH, manette tout au

Réglage carburateur Amac 5/012 : Gicleur 100, aiguille au 2me cran, volet nº Si vous n'utilisez pas d'épurateur d'air, gicleur 105.

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. mmmmmmm

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

P. DELHAYE, Reims.

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

Vovez 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. Décrassez 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 M 70-D BL, nº du moteur 16839, puissance 4 CV, allumage, dynamo rupteur, batterie Bosch B 142.R.S. 26.

Pourirez-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'Etang (B.-du-Rh.)

Quand la dynamo ne tourne pas assez vite, la tension du courant assez vite, la tension du course qu'elle produit est inférieure à celle de celui emmagasiné dans les accumuliateurs 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, nº d'ordre 825.340, 5 CV, à culbuteurs, année 1935, je serais désireux de connaître :

1º Le calage de la magnéto.

2º Réglage de la distribution en mm.

3º Jeu aux soupapes.

4º Bougie à employer. 5º Réglage carburateur.

6º Vitesse maximum, la machine 'étant en parfait état mécanique et la consommation en essence.

OBATON Louis, Ronchin (Nord).

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

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

2º 2/10 partout.

4º Nova 7, Gurtner S1, Champion B2, Gergovia FF.

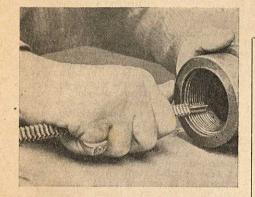
5º Vous ne précisez pas la marque de votre carburateur : Voici celui de l'Amac 6/001: Gicleur 130, aiguille au 3me cran, volet no 3. Si vous avez un carburateur Gurtner M 25 D. gicleur 46, volet nº 6, riguille au cran du haut.

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

Le Super-Filon. pour la restauration des pas de vis

68

Petites causes, grands effets, dit-on quelquefois. Au point de vue mécanique, ce proverbe est également très juste si nous évoquons les conséquences possibles de la détérioration d'un pas de vis. Cet incident peut entraîner une longue suite d'opérations fastidieuses et onéreuses si le manque d'accessibilité ne permet pas le passage de la filière ou du taraud. Et lorsqu'un particulier ne possède même pas ce genre d'outils, quel fâcheux contre-temps. Dans une entreprise quelconque, c'est la perte,



Le Super-Filon remplace avantageusement le taraud dans la restauration des pas de vis intérieurs.

dans certains cas de plusieurs heures de travail, donc d'une certaine somme d'argent.

Et dire qu'il existe un remède simple et pratique à la portée de tous : Le Super-Filon, outil à main de précision, guère plus encombrant qu'une lime, remplace filières et tarauds et se frave un passage dans les endroits les moins accessibles. Le Super Filon existe dans tous les pas (International, Whitworth, Sellers, etc., etc.), et refait les filets avec tout le soin nécessaire.

Chaque outil comprend dans sa série les huit pas principaux intérieurs et extérieurs. Le Néo-Filon comprend les 8 pas extérieurs et les 4 gros pas intérieurs et est de principe analogue.

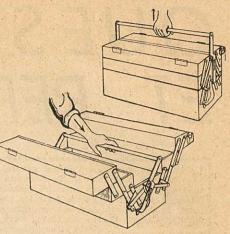
Etant donnée son utilité indiscutable, le Super Filon devrait se trouver dans la trousse de tout mécanicien.

La boîte à outils «Éclair»

Les artisans qui doivent transporter leur outillage dans différents lieux considèrent le transport de ce matériel comme une opération fastidieuse. Cer-

tains outils son lourds et encombrants. D'autres de moindre volume, sont délicats et coûteux, et leur perte ou leur détérioration serait très onéreuse pour leur possesseur. Que faire? Un spécialiste a étudié la question et nous présente une boîte à outils de conception assez particulière. Elle comporte 5 compartiments et 11 cases, pouvant recevoir les outils encombrants comme ceux de haute précision. Les compartiments sont reliés entre eux par des articulations, et le tout est prévu pour le maximum de robustesse et de légèreté. La poignée s'éclipse complètement lorsque la boîte est ouverte ou fermée, de sorte qu'aucune pièce ne fait saillie au-dessus de la boîte.

La boîte à outils « Eclair » est prévue pour l'utilisation d'une bretelle. Son transport est donc aisé, et elle permet d'emporter sans risque de perte, de



27 IANVIER 1939

La boîte à outils Eclair ouverte et fermée.

temps, de vol ou de détérioration un véritable atelier en réduction.

La boîte à outils « Eclair » semble convenir particulièrement aux automobilistes, garagistes, mécaniciens, électriciens, plombiers, dépanneurs, etc... etc...

Le conducteur traduit en justice peut-il se défendre lui-même

(Suite du précédent numéro)

UR ces faits ainsi déformés, on raisonne nécessairement de façon abstraite et théorique. On devine que l'opinion du Juge, confortablement installé sur son siège, avec tout le temps de peser le pour et le contre de l'opportunité de telle manœuvre, est rarement la même que celle du conducteur qui, crispé à son volant ou à son guidon, ne dispose que de quelques fractions de secondes pour prendre une décision d'où peut dépendre sa vie ou celle des autres personnes.

C'est bien autre chose encore lors que, comme il arrive souvent, le juge n'est pas conducteur lui-même et n'a de la sorte aucune expérience de la conduite automobile!

C'est pourquoi le monsieur le plus assuré risque fort de perdre son assurance lorsqu'il se trouve dans le prétoire sous l'œil plus ou moins narquois des magistrats, des avocats, des avoués, des huissiers, et d'un public tout prêt à rire à ses dépens.

Les arguments les mieux balancés s'enfuient de sa mémoire. La plupart du temps d'ailleurs, ils ne cadrent plus avec ce qui a été dit quelques minutes auparavant. Il faudrait tout reviser et réadapter et cela de façon pour ainsi dire instantanée. C'est bien évidemment impossible à un profane. Seul un professionnel saura exploiter immédiatement un témoignage favorable, trouver l'argument qui répond à une déposition hostile, opérer s'il le faut et sans qu'il y paraisse un changement de front complet.

L'expérience permet de dire que jamais la défense d'un inculpé par luimême n'est opportune. La plupart sont lamentables. Quelques-unes sont gro-

Je n'hésite donc pas à donner très sincèrement ce conseil à mes lecteurs : Si vous n'avez pas un assureur qui s'occupe de votre défense, n'ayez pas la prétention d'essayer de vous défendre vous-même. Chargez-en votre avocat. puisqu'aussi bien c'est son métier et qu'après tout il n'y a qu'en politique où les compétences sont considérées comme inutiles:

Un dernier conseil: N'allez pas expliquer votre affaire à l'avocat la veille de l'audience. Allez-y immédiatement après le fait qui motive votre visite. Il y a peut-être des mesures à prendre, des déclarations à faire qu'il serait trop tard de prendre ou de faire ensuite.

Et ne dites pas en terminant: « Vous êtes orfèvre, Monsieur Josse », car avant de vous dire : « Prenez un avocat », je vous ai dit : « N'en prenez pas si votre assureur vous en donne un », parce que si un est nécessaire, deux est trop.

L. GARDENAT.

Chu,05

MOTO-CLUB DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST. — Dans son assemblée générale du 12 janvier, le M.C.B. a élu le comité pour 1939. Président : M. P. Wright ; vice-présidents : Pasquer et Charmaille; secrétaire général : Pierre Soubrie; trésorier : André Soubrie ; président C.S. : Pargade ; président C.T.: Brouillon.

MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS. - Sortie très réussie, où la bonne humeur ne cessa de régner malgré le retour sous la pluie. Un bon déjeuner réunit une quinzaine de camarades, qui décident de se retrouver dimanche 29 janvier où la sortie se fera sur Triel-sur-Seine : Responsable Bastoën, Départ à 9 heures au siège, 22, impasse St-Sébastien.

Itinéraire : Porte Maillot, Nanterre, N. 190, St-Germain (regroupement), angle de la route N. 13, sortie de St-Germain, Poissy, Triel. Déjeuner Hôtel de Bellevue, chez Péroni, 27, rue du Général-Galiéni.

2me départ à 13 heures, porte Maillot. Rendez-vous au restaurant. Après-midi, promenade sur les hauteurs de l'Hautil par la C.C. 2, route pittoresque, ainsi que la C.C. 22, Retour par le même itinéraire que le matin.

Tous les motocyclistes isolés sont amicalement invités à participer à nos sorties, où la camaraderie fait de notre club une vraie famille motocycliste.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège, 22, impasse St-Sébastien, 11me.

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. - Sport-Tourisme-Camping. — Il se devait, pour le nouveau comité du sporting, de présenter un programme groupant les désirs de tous.

Sportifs, la saison d'entraînement va bientôt commencer, n'attendez pas au dernier moment pour vos licences. Quand aux touristes et aux cam-

peurs, tenez vous bien; le sporting vous prépare quelques bonnes sorties avec des « rallyes clochers » dont les souvenirs et surtout de nombreux prix resteront longtemps en mémoire, et ce n'est pas tout... mais chut!

La sortie de dimanche dernier, à Villiers-sur-Marne, malgré le temps maussade, a réuni un grand nombre de mem-

Dimanche 29 janvier, sortie sur Meauphe-le-Château. Rendez-vous à 13 h. 30, porte de St-Cloud (aux « Trois Obus »), par Versailles, prendre la direction de Trappes, à l'entrée de cette ville, tourner à droite vers Houdan, à 6 kms au carrefour de la Grand-Croix, prendre à droite la direction de Meauphe-le-Château (ruines historiques).

Jeunes sportifs à qui manque la connaissance des pistes de vitesse, et des beaux circuits routiers, venez ; le S.M.C.P. se fera un plaisir de vous faire courir.

Quand à vous, jeunes et vieux motards solitaires, qu'attendez-vous pour venir partager avec nous toutes les joies des belles ballades où l'amitié, la camaraderie et la gaîté se disputent la première place; renseignements tous les mercredis à 21 heures aux réunions amicales qui ont lieu au siège social, 1, place de la Bastille. Arc. 16-39.



M.C. DE PARIS. Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. - Pluie et vent, tel fut le lot des participants, nombreux, à la sortie du dimanche, sur Sens. Ce fut, malgré cela, une sortie fort agréable, qui commença par un accueil amical du Moto-Club de Sens, jeune

club plein d'ardeur qui délégua plusieurs de ses membres pour venir, malgré le mauvais temps, au-devant du M.C. Paris, dont ils avaient appris la sortie par Moto-Revue.

Un excellent déjeuner, une visite du musée et de la cathédrale et un retour sous la pluie battante terminèrent cette journée, qui prouva une fois de plus que les motards du M. C.P. sortent par tous les temps. Au cours du repas, un flacon de parfum offert par l'ami Carabidjean fut tiré au sort par l'élément féminin et gagné par Mme Bovière.

Dimanche prochain: Sortie sur St-Léger-les-Yvelines. Départ: Porte Maillot à 8 h. 30. Regroupement à St-Cyr, puis prendre la R.N. 10 jusqu'à Le Perray, dans ce pays, prendre à droite le G.C. 61 vers les Bréviaires et St-Léger. Le restaurant sera fléché

Motocyclistes isolés: Vous serez toujours cordialement reçus aux sorties du M.C. Paris.

Réunions tous les mercredis à 21 heures, au siège, 52, rue de Bondy et renseignements tous les jours à la permanence (chez Halhoute), 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

MOTO-CLUB DE VILLEFRANCHE. — Ce club a créé en 1935 la section Moto-Ball, parti avec 2.300 fr. d'espèces en caisse et une équipe de dévoués motards, le M.C.V. fête aujourd'hui sa réussite : matériel conséquent pour la pratique de son sport favori, deux équipes de joueurs, et comme palmarès en 1938 :

2º du Championnat de France (région Centre);

Demi finaliste de la Coupe de France ;

Détenteur du challenge du Meilleur Club de Moto Ball de France.

Grâce à un véritable esprit de club, une camaraderie à citer en exemple, le M.C.V. a réussi, et à percé dans une région très pauvre en clubs. Nous devons donc adresser des félicitations en bloc à tous les joueurs licenciés de 1932, qui sous le capitanat de Revin ont fait une admirable saison. Aux sympathiques dirigeants qui voit leur travail ingrat récompensé par l'honneur que rejaillit sur eux du fait de la réussite de leur club. Un mot spécial toutefois pour M. Mayol, directeur sportif du club et organisateur hors pair, Mme et M. Derory, secrétaire et trésorier infatigables; M. Desmules, président actif, délégué à la fédération. Pour 1939, l'entraînement a commencé le samedi 21 janvier. Quelques rentrées sont à enregistrer, notamment de son ancien joueur. A. Givord (Julot pour les initiés), qui va tâcher de retrouver sa forme de 1936 et 1937. Quant aux jeunes, espérons qu'ils atteindront bien vite la valeur de leurs aînés. Ceci dit, le Moto Ball est loin d'être mort à Villefranche. Vive le M.C.V.

BENZOMETANE Surpuissance - Economie

REVOLYTE

rénove les accus Chaque produit 10 fr. au lieu de 12, contre mandat à BENZOMETANE 23. avenue Charles-Humblot COLOMBES (Seine)

MOTOCYCLISTES!

Pour vos réparations mise au point. rayonnage. redressages des cadres... équipement électrique réalésage

IL VOUS FAUT :

UNE MAISON SERIEUSE. UN OUTILLAGE MODERNE. des TECHNICIENS hors pair

ADRESSEZ-VOUS DE CONFIANCE AUX

A PLUS PUISSANTE OR GANISATION FRANÇAISE

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





Saint-Denis Motos

Echange et réparations toutes marques Accessoires et pièces détr Emile PINOY 26. rue Ernest-Renan. 26

NEUF - OCCASION

SAINT-DENIS (Seine) Tél. Plaine 16-76

Motos C. L. UTILIA Ties cylindrées de 100 à 50 cc Moteur L.M.P

Les Établiss" C. L. UTILIA 10, rue Achille-Martinet - PARIS-18° Montmartre 22-49

fabriquent ou réparent tous cadres et fourches motos - Réalésage de cylindres - Réparation de magnétos - Cintrage de tubes - Pignons de chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles Pièces p' meteurs LMP AUBIER JACK-SPORT CHAISE - Boite BRIDIER, STAUB, etc.

Catalogue access, aux Agents

VOTRE LEGER Concessionnaire exclusif 4, Grande-Rue, St-Maurice Ent. 20-59 Toutes pièces détachées.

Réparations

Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

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 annonciers sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes: 1º Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %. 2º Ecrire sur la largeur en haut: la rubrique et le nunéro dans lequel elle doit passer; 3º 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 gretuites remboureant au delà de son priz d'abonnement.

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le ver-sement de 10 francs, peuvent obtenir une fiche du Service Permanent des Occasions Cette fiche reste en permanen-ce dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est va-lable 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.

Pour vendre, acheter, échanger, consulter d'abord

A. DUBOIS

ex-chef Service Réparation Monet-Goyon rue Aristide-Briand, 56 ex-Record. Bol d'Or 175 cc LEVALLOIS BORGO LES PISTONS DES RECORDS Rectification

> des cylindres Tous modèles de Pistons 34, AVENUE DU ROULE

NEUILLY - SUR - SEINE

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

AVIATION grande marque des

manteaux de cuir vous offre des PRIX DE GROS Manteaux cuir 1er choix 299. Blousons 85. × et tous autres articles.

53, Rue Battant, 53 BESANCON (Doubs)

Catalogue franco

Avertisseur à deux sons

par compresseur d'air

350 trs

Montres

pour

guidon

Phares

orientables

Couvre

bougie

Tout l'Equipement électrique AUTOS, MOTOS

Stock complet

Accessoires - Pièces détachée récarations, toutes marques Chez le Spécialiste M.FIEVEZ 188,r.dela Roquette, Paris - Roq.66-59

MOTOS A VENDRE

CREDIT 12 MOIS

Je solde un beau stock de vélomoteurs dernier modèle. Prix intéressants.

Occasions vendues avec ga-

Terrot 4 CV lat. dern. mod. peu roulé 4.000 fr. Gnome-Rhône Supermajor 4 vit. sélect. ét. nf 6.000 fr. Saroléa 5 CV culb. 4 vit. sélect. 5.800 fr. F.N. 5 CV culb. éq. ét. imp. prix 4.500 fr. B.S.A. 5 CV culb. Et. Bleue. éq. trs bon ét. 7.500 fr. Motobécane 5 CV culb. 4 vit. sélec. équip. 6.500 fr. B.S.A. spéciale 5 CV équip. très rapide 7.500 fr.

R.S.S.E. Terrot deux modèl. peu roul. 7.500 fr.

SIDECARS Bernardet sp. très propre, propr. 2.000 fr.

SIDECARS ET MOTOS

Terrot 5 CV culb. side Bermardet 4.500 fr. Monet-Goyon 5 CV culb. Mag, boîte Sturmey, side Bufflier

A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Ouvert le dimanche).



CLINIQUE DES CADRES |

Réservoirs et Roues Téléphone Péreire 20-68 MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois Ne pas confondre, bien noter no 16



Réglable immédiatement de 25 à 135 k Il est supérieur au meilleur Modèle pour porte-bagage et sans porte-bagage

Driv : 350 frs

MOTOS M.R.

et Kick type

Vitesses Passe-

Side-Cars et Bernardet

Exposition de tous les modèles 1939 chez:

LATSCHA. 16, rue Aug.-Bailly - ASNIERES Tél.: GRES. 17-93

Pièces détachées pour Motos HARLEY-DAVIDSON Endian Établ' H FILLIAT 8, r. Victor-lingo, Levauois, Tél. Péreire 06-27 Notices d'entretien - Tarifs Gratults

B.S.A.

UNE

SIMCAFIAT

livrable de suite chez : Imbernotte, concessionnaire:

1, rue des Acacias,
Station officielle, 60 à 68, avenue de la Défense. Facilités d'échange et de

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

SIDECARS

Le plus beaux sides d'occaion, Echange, Credit. ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides ACHAT TOUTES MOTOS

Révil, ex-Palais de la Moto, des Ternes, angle bd ereire, Paris.



accessoires pour la protection du motocycliste en hiver portent la marque V, et W. 5, rue

Franklin Pré Saint-Gervais (Seine)

E. HORDELALAY

BOL D'OR



350 cmc, sidecar RECORD BATTU Du vélomoteur 4 temps, à la 500 Superculasse Livraison immédiate — CREDIT

SIDECARS IMPERIAL 79, Rte de Fontainebleau, ATHIS-MONS

Tel. : JUVISY 336 - A 1/4 h. de Paris, Aut. FJ Pte Italie (desc. Bel'e-Étoile)

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

PIECES DETACHEES

RÉPARATIONS BELLES OCCASIONS

25, rue Duret, 25 -- Paris(16') - Tél. Passy 82-20

Banlieusards jusqu'à 50 kms, Marc Piaulet ira à domicile chercher votre machine si vs ne pouvez l'amener. Ne compte que ses frais d'essence. Faites réparer votre moto avec garantie, chez Marc Piaulet, 89, av. de Choisy, Paris. Tél.

B.M.W. 200 cmc parf. état, 3.000 fr. ou éch. ctre 500 cmc. samedi matin, 29, rue de Vil-liers, Neuilly-sur-Sèine.

Gob. 19-30.

Vends deux Monet-G. 350 lat. et 175 2 tps, les 2 équip. prix tr. intér. Pinkstein, 76, av. J.-Jaurès, 19me.

Motobécane 350 culb. sup. club, 3.200 fr. 9, rue Gambetta, Clamart, soir apr. 6 h. Sam. tte journée.

500 Jap b. Albion 4 vit. sélecteur, équip. compl. Guy, 6, rue Brogniart, Choisy-le-Roi (Seine)

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

B.S.A. 5 CV Etoile Bleue av. side, état garanti. Imbernotte, 1. rue des Acacias, Paris.



Casque « Lux »

ROULEZ EN TOUTE SECURITE AVEC LE CASQUE L'N Homologué par l'U.M.F.

Adopté par tous les champions, les principales brigades motorisées et les services publics

En vente dans toutes les maisons de sport

GROS: F.N. 8, fbg Poissonnière, PARIS Commence

PNEUS

600x55 tringle 25x3,00 26x3,50 -27x4,00 —

PNEUS SPECIAUX pour DIRT-TRACK et MOTO-BALL DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu 387, Rue de Vaugirard, 387 PARIS (XVº)

Vaugirard 41-42

31 Cours Emile Zola

Un connaisseur se paie un Cyclône

147, BOULEVARD NEY, 147 Porte de Saint-Ouen MAUCOURANT Recordman 125-175 cmc.

Spécialiste du Vélomoteur Vente. Echange. Réparations Faites-lui confiance

VOIVENEL

agent général des sidecars IMPERIAL

Agences: MOTOSACOCHE. MOTOBECANE, motos et tris NEW-MAP Vente à crédit sans premier versement Reprise en compte des anciens modèles

VOIVENEL 34 r. de Charonne, PARIS annonen annonen annonen anno

Vélomoteurs Prester et Mo-uxe 2.000 fr.
Terrot 4 CV ét. remarquable, B.S.A. 500, Etoile Empire, cme neuve 8.200 fr.

SIDECARS
Terrot 5 CV side Bernardet av. side Bernardet .. 6.500 fr.

Terrot 175 cmc. gagnant Bol 'Or, Record battu, ét, neuf, Rudge 250 cmc. gagn. nomb. Grds Prix état neuf

Vélocette 350 cmc, K.T.T. 150 culasse bronze, état neuf Saroléa 500 Racing très rap cme nve 6.800 fr.

VOITURES

Amilcar 7 CV cond. intér. 4 ét. remarq. Darmont spécial toute beaué 4.500 fr Renault 6 CV 4 places, tôlée Pache, 33, rue de Gergovie. Ouvert le dimanche, Ség. 51-67.

Terrot 350 lat. peu roulée, réserv. chrom. fourche, ressort central, éclair. 2.500 fr. Meyer, de Bourg-la-Reine, Sceaux (Seine).



Expéditions province.

vous présente dans LA PLUS VASTE EXPOSITION Tous les nouveaux modèles

MOTOBECANE et sidecars BERNARDET

Pour votre travail et vos loisirs retenez avec un 1er Versement de 100 francs VOTRE MOTOBECANE 4 temps SANS PERMIS

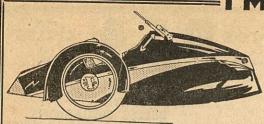
le plus économique des vélomoteurs ECHANGES — REPRISES — REPARATIONS

COMPTANT — CREDIT

Ouvert dimanche matin

Atelier: 1, Boulevard Voltaire ASNIERES 88, Rue du Château





Le Sidecar qui s'impose par sa technique et sa ligne qui a fait école sur le marché. A confirmé cette saison sa supériorité dans toutes les épreuves d'endurance et régularité.

Constructeurs: Ets MARMONNIER, 21 bis, rue Martin-Combret, VILLEURBANNE (Rhône). Tél.: V 73-21

Agent pour Paris: VOIVENEL, 34, rue de Charonne (11º) Agents de Genève (Suisse): COURAJOD et BELLONE, 46, Rue de Carouge, 46

Une moto neuve s'achète à Suresnes-Moto, 21, bd de Verà Suresnes, Agence Gnome-Rhône, Motobécane, Monet-Goyon, Reprise et achat de motos ttes cylindr.

Moto et side B.S.A. YB 13, rix 11.000 fr. B.M.W. 750 cmc. side G. R. B.M.W. 750 cmc. side G. R. Bernardet ... 14.000 fr. Gnome-Rhône et side Précision ... 12.500 fr. Saroléa 500 cmc. 6.000 fr. Douglas 500 cmc. 6.000 fr. Et 50 autres modèles à partir de 500 fr. tir de 500 fr.

Expédition en province. Tr. long crédit. Ouvert le dimanche. Luc, 59, av. Emile-Zola,

Terrot 500 Monobloc équip. 3.300 fr. Harley side, pas prix. Richard, 12, r. de Presles, 15^{me}.

SIDECARS

Side seul à vendre 750 fr. Wargnier, 20, r. St-Georges, Paris, 9me.

- A WOITURES

UNE GEORGES IRAT s'achète chez

FRANÇOIS 6, Rue Saint-



à la 500 cmc. 200 motos et autos occasion Reprises

> Echanges Réparations

VENTE A CREDIT

Stock complet acces, et pièces détach. 92, av. de Verdun. 92 ISSY-LES-MOULINEAUX Tél.: Michelet 22-39



78. av. des Ternes, 78

PARIS (17°)



AU CADRE RÉNOVÉ

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

Tous les Vélomoteurs 2 temps - 4 temps MOTOBÉCANE - TERROT Crédit - Reprises - Échange

Moto - Bastille 6, Boulev. Richard-Lenoir PARIS (XIe)

SAINT-PAUL MOTOS

Reprise et réparations toutes Marques Tous accessoires - Mise an point par spécialistes

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



Achetez

chez M. LE ROY Recordm. Bol d'Or 250 cc. 1, r. de Lagny, Vincennes Mét. Béraud Dau. 32-22 Ouvert dimanche matin Vente à crédit

BEPREZ Rue Armand Sylvestre
COURBEVOIE

Téléph. : DÉFENSE 07-01 Grand Choix de Motos Neuves Motoconfort, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon, Peugeot, Sides Bufflier etc. - Vé'omoteurs, tandems et Cycles, - Motos occasion révisées garantie 6 mois, - Vente, Achat, Echange, Reprises, Réparations, COMPTANT - CREDIT, Catalogue Franco sur demande



CHEZ FROMENT

ou lure des maintenant le nouveau Vélomoteur 3 vitesses

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. et garanties. Reprises ttes motos et sidecars en compte. Cré-dit. Escure, 12, rue de Patay, Paris, 13me.

5 CV Peugeot 2 pl. carross. sport spéciale, 1.000 fr. Meyer, 79, av. de Bourg-la-Reine, Sceaux (Seine).

Voiture F.N. cabriolet 8 CV volture F.N. cabriolet 8 CV culbuteurs, 3 pl. en parfait ét. mécanique, prix 3.000 fr. Lats-cha, 16, r. Auguste-Bailly, As-nières. Métro: Levallois. Gré. 17-93.

Petites voitures d'occas. 5 à 8 CV, de 3.000 à 8.000 fr., revis. et garant, reprises ttes motos et sidecars en compte: long crédit. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9me. Trud. 83-96.

ÉCHANGES

Si vous voulez échang, votre moto ctre une voiture neuve, adressez-vous au Concessionnaire Simca qui vous consentira les conditions de crédit les plus avantageuses, 71, rue de Dunkerque (près Gare du Nord).

Part. vend ou éch. 500 Dollar état neuf, ctre pet. voit. ou vélomoteur Rivière, 13, rue d'Aubervilliers, 18me.

****************** ON DÉSIRE ACHETER

J'achète ttes motos, sides et voitures, même accid. Me déplace en province. Pol. 50, r. Pernety. Métro Pernety, Paris, 14me. Ségur. 26-67.

Cherche voiture C. I. 5 à 8 CV, bon ét. Ecrire photo Gaby, 53, rue Blanqui, Choisy (S.).

J'achète ttes pièces Aubier-Dunne et ts vélomoteurs, même accidentés. G. Allary, 142, avenue de Fontainebleau. Le Kremlin-Bicêtre (Seine). Tél. Italie 15-61.

Roues AV et AR, freins à tambour, écartem. 160 à l'AR, jante de $19 \times 21/2$. Artaud Michel, à St-Anthème (P.-de-Dôme).

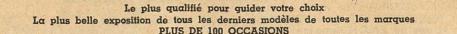
Automobilistes, Motocyclistes!

Ne déculassez plus votre moteur pour dé-calaminer, Ajoutez à l'essence : CARBOHYD en comprimés.

Suppression complète de la calamine et du cliquetage. Départs instantanés, meilleures reprises et tenue en côte; 10 à 20 % d'économie d'essence garantie.
Contre ce bon d'essai (M.R.9.) et 10 timbres

à 90 centimes, vous recevrez deux boîtes de tablettes pour cent litres de carburant et une documentation complète.

CARBOHYD, 111, Bd Magenta, Paris (10°).



Une Visite chez MONNERET s'impose

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

MONNERET, 106. Avenue Aristide-Briand. 06 -- MID NTROUGE

J'achète comptant motos sidecars et ttes motos anglaises. 73. quai du Point-du-Jour, Bil-

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

Part. cherch. 175 ou 250 2 tps récente, paie compt. Ecr. Auspits, 13, Galerie Vivienne, 11^{me},

Seul Fourche-Autos-Motos, 8, av. de St-Ouen, Paris, 8me (Métro La Fourche), vous paiera de suite votre moto ou auto aux plus hauts cours.

Je cherche 500 FN avec ou sans sidecar, Maestri, 28, r. Ri-vay, Levallois-Perret.

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

Particulier cherche 350 lat. Ecr. Pelisse, 74, av. Edison, Paris. 13me, Revendeurs s'abst.

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

J'achète comptant ttes motos, sidecars et motos anglai-ses. 21. bd de Versailles. Su-

J'achète ttes motos, sides cyclecars, voitures même accid. Delaire, 33, rue Gergovie, 14.

DIVERS

Occ. cheminée prus. em. noir, 100 fr. Radiateur élect. 1 Kw. état neuf. Léost, 32, r. du Caire, Paris.

Le nouveau et fameux moteur JAP équipe la

MARC-JAP 5 CV Grand Sport

500 cmc. Culbuteurs. — Culbuterie et soupapes enfermées et lubrifiées. — Carter See. — Graissage par circulation. Allumage par magnéto. — Boîte anglaise 4 vitesses, — Sélecteur au pied. — Guidon Amac, poignées tournantes. Carburateur Amac. — Réservoir essence de 22 litres. — Pneus 26×3,25 AV, 26×3,50 AR. — Vitesse: 140 km. solo, 110 km. sidecar. - Entièrement équipée avec éclairage électrique, accus., klaxon.

La moins chère du marché. 8.500 La mieux finie. L'ensemble avec Side Sport 10.750 Sa 500 culbuteurs IAP, 3 vitesses, éclairage

électrique, à Avec Sidecar Sport, à

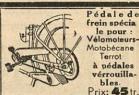
- Reprises de toutes motos ou sides.

12 MOIS DE CRÉDIT

Magasin ouvert tous les jours jusqu'à 19 heures, même le samedi.

Catalogue contre 2 fr. 50 en timbres postes. MARC, 98, avenue Philippe-Auguste, PARIS (11e) (Métro Philippe-Auguste)

MÉCANICIEN - SPÉCIALISTE 5, Rue Félix Faure, VINCENNES près gare Marchandises Tél. DAUmesall 00-32 ACHATS - ÉCHANGES - RÉPARATIONS TOUTES MARQUES-ACCESSOIRES et PRÈCES-DÉTACHÉES ♣ Dépannage rapide - Soudure autogène



bles. Prix: 45 tr En vente construc. et agents Pour tous renseignements: ALGY 12, rue Villeneuve Alfortville (Seine

le pour

JEAN

vainqueur de nombreuses épreuves tourisme et vitesse vous présente la nouvelle

350 Superclub Motobécane

visible et livrable de suite

11. Rue d'Ermont 11, SANNOIS

A vendre d'occasion matériel camping sac à dos armature 50 fr. — Hamac portatif et réchaud incandesc, bon état. -Sac couchage duvet vif 180x75 fermeture éclair. Perc. Vielor (jamais servi), Reneld, 20, pl. des Vosges, Paris, 4me.

A vendre canoë Canadien 4 M 50, px 1.000 fr. Maestri, 28 Rivay, Levallois-Perret.

DERNIERE HEURE

175 Dax 1.500 fr. Ramboux, 80, r. du Fort de l'Est, St-De-

Vélomot. Prester-Jonghi nf, essais à vol. bes. arg. 1.800 fr. S'ad. Vitalis, 12, r. Esquirol.

Ech. p. T.S.F. 7 l. ctre vélo-mot. Jambil, 2, pl. Pinel.

Gnome CV 2 cse bble empl. 3.600 fr. S'ad. Garage, 101, r. de Sèvres, 7me,

Vends ou éch. ctre side réc. ou voiture sp. ma 500 compét. Terrot ent. chrom, roulée 2.000 kms. Tarbouriech Mons. La. Trivalle (Hérault).

Cyclecar Benjamin 5 CV 4 cyl. 3 vit. marche AR écl. dém. 2 pl. 1/2, parf. ét. de marche, Simonet, Chartrettes

UNE MARQUE UNE GARANTIE **IOTEURS PRESTER-JO**

S'ACHETENT AUX ETABS BONNET MAISON de CONFIANCE
172, Avenue EDOUARD-VAILLANT BILLANCOURT (seine)
18 MOIS de CREDIT BONNET BILLANCOURT (seine)
300 à la COMMANDE TOUS LES NOUVEAUX MODÈLES EN MAGASINS Catalogue franco - OUVERT LE DIMANCHE - Métro Billancourt



Téléph. ITAlie 30-90

1re Ex-æquo Paris-les Pyrénées-Paris 38 (Coupe chall. Tourmalet) Livraison rapide de tous les modèl. Occas. gar. - CREDIT - Echanges Réparations - Mise au point.

46, bd Lamouroux, Vitry-sur-Seine



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 INTERIFURS et EXTERIEURS. — PRIX IMPOSE : 95 frs Renseignements et gros au FILON Impasse Guémenée PARIS Joindre timbre réponse



Acheteur sidecar Bernardet à droite ou autre marque. Ga-briel, 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.

OCCASIONS:

Monet-Goyon 4 CV culb. it. sélect. 4.500 fr. Terrot 4 CV culb, chrom. Terrot 5 CV 38, monobloc, 4 Gnome-Rhône CV 2 luxe, Ouen, Paris, 18me.

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.

Pour vos achats, réparations et mises au point, voyez le la la NCHE

IMITE MAIS PAS EGALE
(1011, 4 vit. sélect. ed. garante
(179,50 fr. toute équipée. Prime
à tout acheteur, chez Bianco,
92, av. de Verdun, Issy-lesMoulineaux. Vente à crédit.
Reprises. Tél. Michelet 22-39. 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 f.r 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. 3 Peugeot 350 cmc. P. 111, P. ents 2.900 fr. Prester 950 fr.

Terrot 1.300 fr. Et tous les derniers modèles motos et vélomoteurs Terrot, Motoconfort, Gnome, Prester, Peugeot sont livrables de suite au magasin exposition, 121, av. d'Italie, Paris, 13me. Expéditions rapides Paris et

Alcyon 4 CV culb. équipée, rix 3.200 fr. 2.000 fr. Vélomoteur Prester Aubier-Dunne 1.200 fr.

Vélomoteur Monet-Goyon 2
vit. nf 2.500 fr.

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

38. Rue du Château-d'Eau PARIS (10') Tél. : BOTzaris 73-37 Magasin et ateliers au 1er Ouvert tous les jours, sauf dimanche

Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames.

Fabrique de vêtements de cuir.

LE TABLIER « CHROME-CUIR » EST ADOPTE PAR reprises toutes marques, Bar-LA POLICE DE LA ROUTE thélemy, 1, bd Voltaire, As-Réclamez le chez votre agent

A A. GENESTE, ex direct.

Toutes marques

MOTOS et VOITURES

Vente - Achat - Echange

Reprises

Comptant - Crédit

OCCASIONS REVISEES

71, rue Blanche, PARIS, 9me

de Dufayel-Autos

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

SUPERBES OCCASIONS

500 cmc. grd sport Motobé-cane nouv culasse sous garanie 7.800 fr. 350 cmc. grd sport Motobécane sous gar. 4.500 fr. Vélomoteurs 2 et 3 vites à partir de 1.400 fr. Long crédit, nières.

Venez tous voir la nouvelle IMITE MAIS PAS EGALE fort, 4 vit. sélect. écl. garantie

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

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

Motoconfort grd sp. Super-culasse, 5 CV culb. 1939, 10 m. de garant. usine, tte chrom. nve, ég, 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 Rottembourg, Paris, 12me.

SIDECARS

F.N. 5 CV M 90 ent. revisé, 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. nique 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 Rottembourg,

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

le maximum de confort

la suprême élégance

C'est pour vous, Monsieur

la garantie de la fabrication

l'agrément de la conduite

LES SIDECARS ROY

la modicité du prix

REALESAGE - CHEMISAGE - RECTIFICATION

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

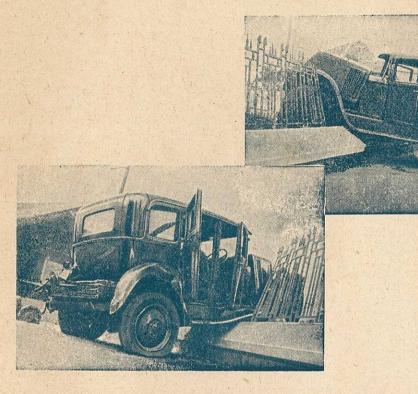
Echange. Pièces détach..

Accessoires

E'S M. MINOT 35, Rue Brunel - PARIS — GAL 50-72 TOUT POUR LA MOTO — TARIF SUR DEMANDE TOUTES

Visibles au Service des Occasions de 49. Avenue Grande-Armée - PARIS MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

CE QUI IMPORTE



C'EST D'ETRE ASSURE A UNE BONNE COMPAGNIE

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'IN-TERMEDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERES SANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE, TELLES OUE : L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc.

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

LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES

PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS



939D

MOTO-REVUE

120 pages utiles Des renseignements précieux
Les adresses des principaux
fournisseurs spécialisés
Le calendrier sportif...

etc... etc...

AUTRES RENSEIGNEMENTS Magnéto ou Distributeur

employée

BAREME DE LA PISTE ROUTIERE

DE 9.181 m. 37 de l'Autodrome de Linas-Montlhéry (au 1/5° de seconde)

AUX PRINCE DE PARIS

Graissage c

Marque
Adresse du constructeur
N°

Dynamo

Marque
Adresse du constructeur
Type
Démarreur

Marque
Adresse du constructeur
N°

Type
Carrosserie

Type
Nom du carrossler
Carmiture intérieure

Abonnés: 6 fr.

ENVOI PAR POSTE RECOMMANDEE 7.75

Lecteurs: 8 fr.

ENVOI PAR POSTE RECOMMANDEE 9.75