

26<sup>e</sup> ANNEE N° 819  
18 NOVEMBRE 1938

*Le salon de Londres*

# MOTO REVUE

TOUS LES  
VENDREDIS

LE NUMERO

1<sup>fr</sup> 50

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLE CARS



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.J.C. POSTAL : 387.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

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

A LA COUPE DE L'ARMISTICE, UN CONCURRENT DANS LE GUE D'OSNY, OU LE NIVEAU DE L'EAU RENDAIT LE PASSAGE PRATIQUEMENT IMPOSSIBLE.



# **CE QUI IMPORTE C'EST D'ETRE ASSURE A UNE BONNE COMPAGNIE**

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'INTERMEDIARE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE, TELLES QUE :  
L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...

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

**LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES**

————— PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS —————

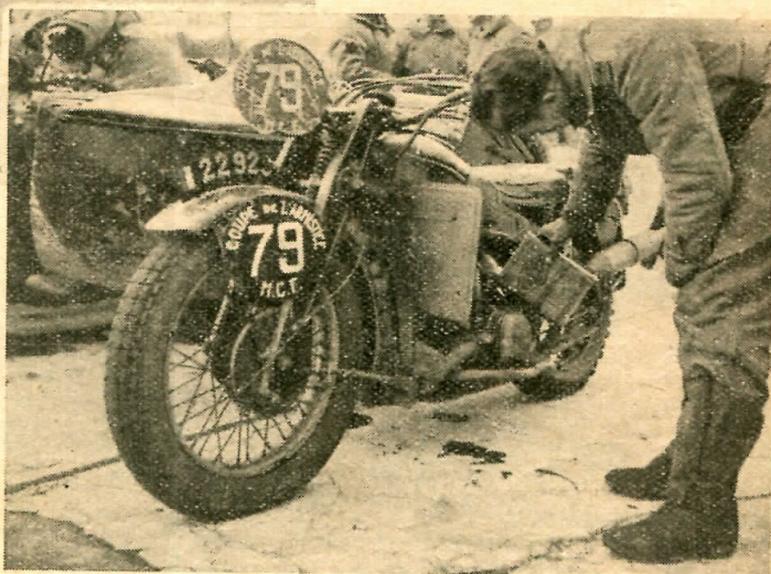
# La Coupe de l'Armistice

(Parcours St-Germain, Pontoise, Mantes, Rambouillet, Versailles,  
Montlhéry, 236 kms)

entreprise avec la collaboration des

**HUILES** **YACCO**

a remporté le plus brillant succès



YACCO, l'Huile des Records du Monde, qui détient 85 % des Records du Monde Automobile, est également détenteur en Motocyclette de tous les Records du Monde de distance, toutes catégories, et des Records du Monde des 12 heures et 24 heures.

**YACCO**

L'HUILE DES RECORDS DU MONDE

# Coupe de l'Armistice

30 Partants - 10 Arrivants

## 1<sup>er</sup> Sidecar 350 cmc ADNET

sur  
**Motoconfort**  
Sportclub

Side Carpio à roue indépendante

Agent de MOTOCONFORT  
45, Cours de Vincennes, 45  
PARIS

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

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

**PIÈCES DRESCH**  
USINES DRESCHMOTOR  
à CHAMARANDE (S.-et-O.)  
19, rue Violet PARIS (XV<sup>e</sup>)

380 fr. CARBURATEURS, MAGNÉTOS, PISTONS, RÉVISION DE MOTEURS et BOÎTES

100 MOTEURS COMPLETS 2 et 4 TEMPS  
1.000 BOÎTES 2 et 3 VITESSES

DEVIS GRATUITS

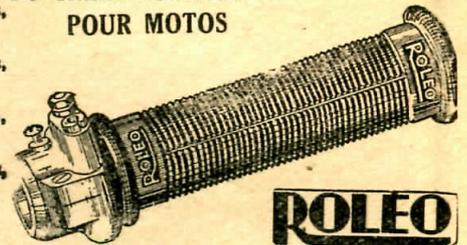
300 fr. 40 fr. depuis 70 fr. 40 fr. la mètre 65 fr.

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

## TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS

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

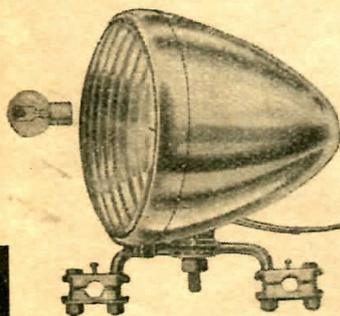
Outillage  
« King-Dick »,  
Clés à molette,  
Clés à tubes,  
Dérive-chaînes,  
Pompes  
et raccords  
« Bluemels », etc.



**ROLEO**

Établ. ROLLET, 64, rue de la Folie-Méricourt, PARIS-XI<sup>e</sup>  
Catalogue des accessoires sur demande

## Les EQUIPEMENTS



Pour Véломoteurs  
Motos  
Vélos

# Novi



son' les meilleurs ...

Novi 12, Chemin-des-Vignes  
PANTIN (Seine)

## Toute la Moto

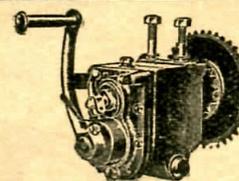
TERROT - GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE

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

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

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

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



PLUS DE RÉPARATIONS COUTEUSES  
changez votre vieille boîte pour une  
**STURMEI-ARCHER**  
Conditions avantageuses avec reprise  
**Etabl. M. MINOT**

35, Rue Brunel, 35 - PARIS  
Téléph. : GALVANI 50-72

Pistons, Segments, Soupapes, Axes, Bielles,  
Galets, Roulements, Guides, Pignons de chaîne et d'intérieurs de boîte. Toutes  
pièces détachées pour toutes marques de motos.

RÉALESAGE DE TOUS CYLINDRES MOTOS ET AUTOS  
Remise en état de tous embellages motos, Révision génér. de tous moteurs et boîtes

**OCCASIONS**  
TOUTES  
MARQUES

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

# Coupe de l'Armistice 1938

250 kilomètres en terrains variés

La Motocyclette

# TERROT

remporte une triple victoire et s'adjuge le

## Challenge des Constructeurs

« La plus haute récompense par équipe »

Catégorie 175 cmc.  
— 250 cmc.  
— 500 cmc.

**ers** GICQUEL, client de M. Dubois, Agent TERROT à Levallois.  
— CHARRIER, Agent TERROT à Pantin.  
LE ROY, Agent TERROT à Vincennes.  
tous sur motos TERROT

Le même jour, TERROT remporte la

## COUPE DE FRANCE DE MOTO BALL

avec le Racing Moto-Ball-Club Vitryat



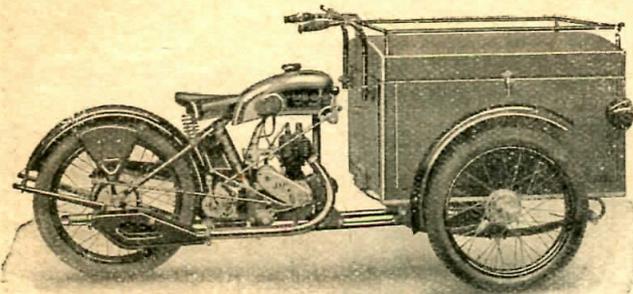
Le Roy passe le premier dans le terrain varié de Satory

Catalogue franco : Etablissements TERROT, DIJON  
Succursales à PARIS : 30, Avenue de la Grande-Armée, 30

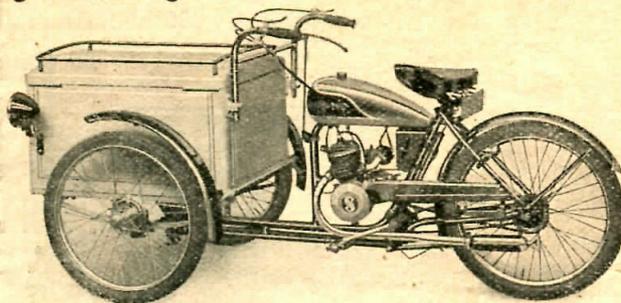
# COMMERÇANTS

— Vous augmenterez votre chiffre d'affaires —  
 — et diminuerez vos frais généraux en utilisant —  
 pour vos Transports ou Livraisons les **TRIPORTEURS...**

# NEW-MAP



Type TM1 à moteur SACHS 2 vitesses  
 Charge utile 100 kgs



Type TM2 à moteur « JAP 3 CV »  
 Charge utile 200 kgs

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

### CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

LYON - 124, Avenue Lacassagne ...  
 MARSEILLE - 17, Rue du Village..  
 TOURCOING - 13, Rue du Printemps.  
 LILLE - 95, Rue Nationale .....  
 NICE - 17, Rue Honoré-Sauvan ....

USINES  
 SORACI  
 DEGRYSE  
 MERLIN  
 MURAIRE

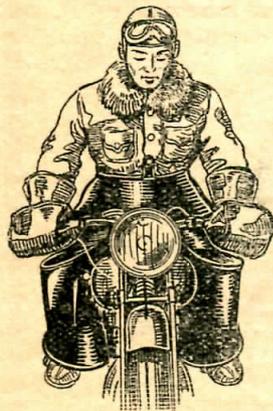
PARIS - 12, Rue Jean-Nicot .....  
 34, Rue de Charonne ....  
 TOULON - 6, Place d'Armes .....  
 CANNES - 11, Rue Achard .....  
 NANCY - 48, Rue de la Commanderie

FROTEY  
 VOIVENEL  
 AUDEMAR  
 GIOANNI  
 LEFEVRE

## MOTORIST-SPORT

41, Avenue des Ternes, 41, PARIS (17°)

Tél. : Etoile 22-37



Tabliers de Moto  
 en toile cuir feutre  
 armé. Article solide  
 garanti

Canadienne fourrée  
 depuis : 225 fr.

Blousons de cuir  
 depuis : 175 fr.

Raglan de cuir  
 type aviateur

Stomgard à 3 épaisseurs

Equipements de ski

Le plus grand choix de Cuissards, Seatless,  
 Imperméables, Gants

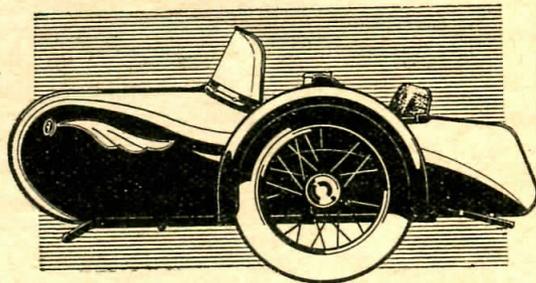
Couvre-Selles en caoutchouc alvéolé  
 Tous les accessoires de moto V. et W.  
 Serre-têtes, Casques protecteurs « Motorist »  
 depuis ..... 75 fr.  
 Sacoches de cuir doublé : la paire 39 et 70 fr.



**CADEAU UN STYLO GRATUIT** expédié FRANCO  
 AVEC LES CATALOGUES  
 CONTRE 7 F en timbres  
 REMBOURSE PAR BON  
 Bons de la SEMEUSE acceptés

## COUPE DE L'ARMISTICE

# SIDE-CARS PRECISION

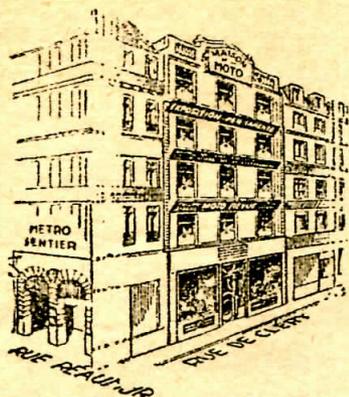


Cafégorie 600 cmc

1<sup>er</sup> Vanderschrick  
 Champion de Belgique

**FN - PRECISION**

Side-cars PRÉCISION, 39 bis, rue Martre  
 CLICHY



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE

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

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

# MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI FONDE EN 1913

DIRECTEUR FONDATEUR CAMILLE LACOME

## ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

32 N<sup>os</sup> 26 N<sup>os</sup> 13 N<sup>os</sup>

FRANCE & COLONIES  
48 fr. 22 fr. 16 fr.

UNION POSTALE  
68 fr. 24 fr. 20 fr.

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

AUTRES PAYS  
54 fr. 45 fr. 35 fr.

MULTI-PAYS  
25 fr. 12 fr. 8 fr.

## Earls Court



**D**AS de Salon à Paris cette année. Du coup, Earls Court, successeur de notre cher vieil Olympia, a la vedette. Hélas, abstention des constructeurs français, et cela est bien regrettable, car en Angleterre on tourne, pour ainsi dire, autour du motocycle ultra léger, le vélomoteur, et nous avons dans ce domaine, réalisé des chefs-d'œuvres. Et croit-on d'aventure que telle de nos machines de sport serait incapable de trouver des débouchés sur le marché anglais? Il y a chez nous une tendance au découragement que les stupidités accumulées par nos hommes politiques depuis une vingtaine d'années peuvent excuser.

Que nous apporte l'exposition de Londres? Il est difficile de le savoir au bout de si peu de temps. Evidemment, l'examen d'une machine comme la nouvelle 4 cylindres Brough Superior est pour nous d'un gros intérêt, mais réfléchissons un peu. Une machine de 30.000 francs ne peut convenir qu'à un faible nombre d'acheteurs; nous ne pouvons tous acquérir, même après transposition dans le domaine motocycliste, des Rolls, des Bentley, des Hispano ou même des Delahaye, des Bugatti ou des Talbot. C'est donc la machine moyenne qui doit nous renseigner sur l'évolution de la technique nos voisins. Or cette machine moyenne ne présente avec ses aînées que d'assez faibles différences. Les soupapes sont enfermées et cela n'est pas plus une nouveauté, à l'heure actuelle, que les quatre vitesses ou le sélecteur au pied. De nouvelles suspensions arrière, il est vrai, mais cela coûte le plus souvent 1.500 ou 2.000 francs et beaucoup de motocyclistes aimeront mieux se taper le derrière que de dépenser une telle somme. Aussi bien la suspension arrière est elle plus étudiée en fonction de la tenue de route que du confort, et nous voyons ce paradoxe: des suspensions AR pour des machines de compétitions et non pour des machines de tourisme.

Nous avons éprouvé un vif plaisir à visiter le Salon Anglais, car nous avons examiné de la saine et belle mécanique, mais nous avons l'impression que la tradition continue à régner en maîtresse.

## SOMMAIRE :

La moto en Europe.	886
Informations . . . . .	887
La Coupe de l'Armistice . . . . .	889
A travers le Bled Algérien, par C. Chabrier . . . . .	892
Le Salon de Londres, par H. P. Borestroke . . . . .	894
Tribune libre . . . . .	898
Technique actuelle, par R. G. . . . .	899
Constructeurs-fabricants . . . . .	900
Clubs . . . . .	901

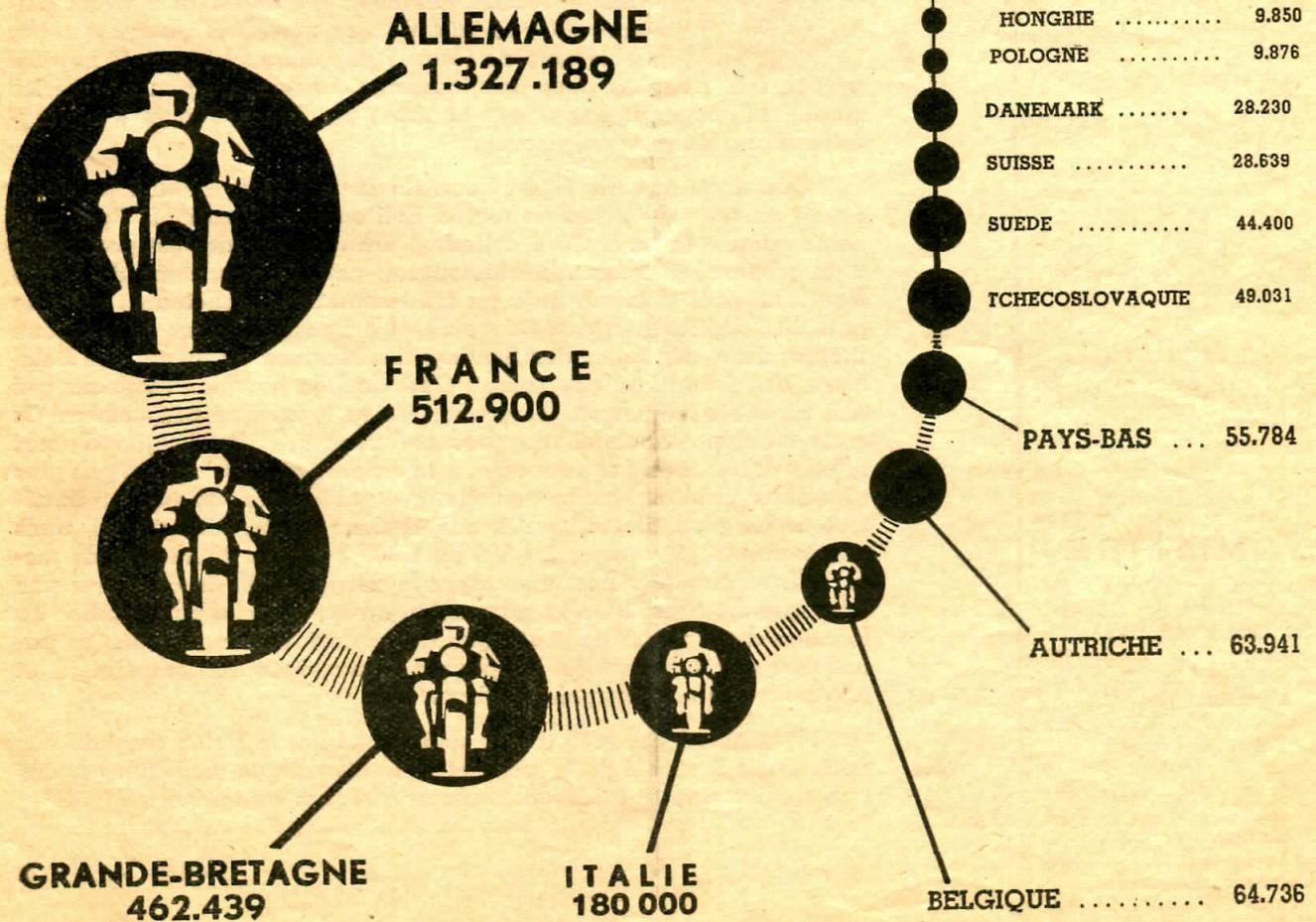
Moto Revue

# LA MOTO EN EUROPE

Nous avons fréquemment donné des statistiques partielles sur le nombre de motos circulant dans le monde.

Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner cette nomenclature générale qui comporte tous les pays d'Europe.

•	ILES FAROE .....	7
•	ALBANIE .....	35
•	AÇORES .....	127
•	MONACO .....	150
•	ISLANDE .....	150
•	YUGOSLAVIE .....	400
•	MALTE .....	461
•	GRECE .....	700
•	GIBRALTAR .....	1.100
•	ROUMANIE .....	1.300
•	LITHUANIE .....	1.380
•	BULGARIE .....	1.550
•	DANTZIG .....	2.000
•	ESTHONIE .....	2.035
•	LETTONIE .....	2.500
•	IRLANDE DU NORD ..	3.010
•	IRLANDE .....	3.107
•	PORTUGAL .....	4.300
•	FINLANDE .....	6.045
•	NORVEGE .....	9.773
•	HONGRIE .....	9.850
•	POLOGNE .....	9.876
•	DANEMARK .....	28.230
•	SUISSE .....	28.639
•	SUEDE .....	44.400
•	TCHECOSLOVAQUIE ..	49.031



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

# Informations

## ◆ UNE MOTO MINIATURE ORIGINALE

Un électricien anglais vient de construire la plus petite motocyclette du monde. Longue de 25 cm. à peine, cette moto est équipée d'un moteur à culbuteurs d'une cylindrée de... 1 cmc. Il paraît que cette machine fonctionne, à l'instar des motos normales.

## ◆ LE SENS DE LA CIRCULATION EN SUEDE

A la suite du congrès international de l'A.I.A.C.R. à Stockholm, en juin dernier, les délégués des groupements automobiles scandinaves ont décidé de se réunir à Oslo le printemps prochain.

La question de la circulation sera à l'ordre du jour, car la Suède est un des rares pays où la circulation à gauche a été maintenue, mais on serait désireux que la circulation à droite y fut instituée. Les délégués des pays voisins apporteront leur avis à ce sujet.

Tout laisse supposer que cette réunion contradictoire sera très animée.

## ◆ CONTRE LES RECORDS EN 250 CMC.

La lutte Benelli-Guzzi pour les records du monde en 250 cmc. se prépare activement. Les pilotes de Guzzi, Pagani et Tenni, essayaient dernièrement à Monza leurs 250 cmc. à compresseur et tournaient à 190 de moyenne pendant un temps assez long. Rossetti et Soprani sont également prêts. Qui l'emportera ?

## ◆ LA ROSE D'HIVER

Le formidable rallye italien sera organisé la 9<sup>me</sup> fois à l'occasion du Salon de Milan, le 22 janvier prochain.

## ◆ MORT DE WILLY HENTZE

Le coureur officiel de N.S.U., Willy Hentze, est décédé des suites d'une fracture du crâne relative à un accident de la circulation.

## ◆ LA PRODUCTION DE PETROLE OUTRE-RHIN

Neuf sources de pétrole ont été découvertes dans le sous-sol allemand. Pour 1938, la production germanique d'essence dépasse 600.000 tonnes.

## ◆ LE PETROLE AU BRESIL

Les autorités brésiliennes ont établi une taxe intérieure de 3 milreis par tonne sur le pétrole brut et la plupart de ses dérivés. La taxe sur ces produits importés sera perçue par la douane au moment du dédouanement. Cependant, le pétrole brut destiné à être raffiné au Brésil est exempt de la taxe.

## ◆ LA MOTOCYCLETTE EN AFRIQUE DU NORD

113 motocyclettes neuves ont été vendues en Tunisie pendant les neuf premiers mois de cette année, parmi lesquelles 107 motos françaises et 6 étrangères. En voici le détail par marques :

Alcyon : 1 ; A.J.S. : 4 ; Diamant : 1 ; Durandal : 1 ; Gillet : 2 ; Gnome-Rhône : 2 ; Koehler : 7 ; Lourser : 1 ; Magnat-Debon : 32 ; Monet-Goyon : 10 ; Motosacoche : 1 ; Motobécane : 5 ; New-Map : 2 ; Peugeot : 19 ; Terrot : 54.

## Il n'en reste plus du tout

LE « NUMERO-ALBUM » DU SALON ETANT COMPLETEMENT EPUISE, AUCUNE COMMANDE NE POURRA PLUS ETRE ACEPTEE.

## ◆ LA CIRCULATION EN SUISSE

La circulation motocycliste helvétique totalise 27.472 unités, ce qui représente une diminution de 4,2 % par rapport à 1937.

## ◆ CYNISME

Les victimes des amateurs de voitures et motos à bon compte vont être satis-

faits ! La police a calculé que le montant des véhicules automobiles disparus en 1938 s'élève à 145 unités et estime que c'est là un chiffre réconfortant !

## ◆ POUR SANCTIONNER L'EXCES DE VITESSE, EN ANGLETERRE

En Angleterre, le conducteur coupable d'excès de vitesse se voit infliger une amende proportionnelle à la vitesse à laquelle il marchait. Voici un exemple dans le cas d'une vitesse limite de 30 kmh. : Jusqu'à 45 miles, 5 livres d'amende, et au-dessus, 20 livres.

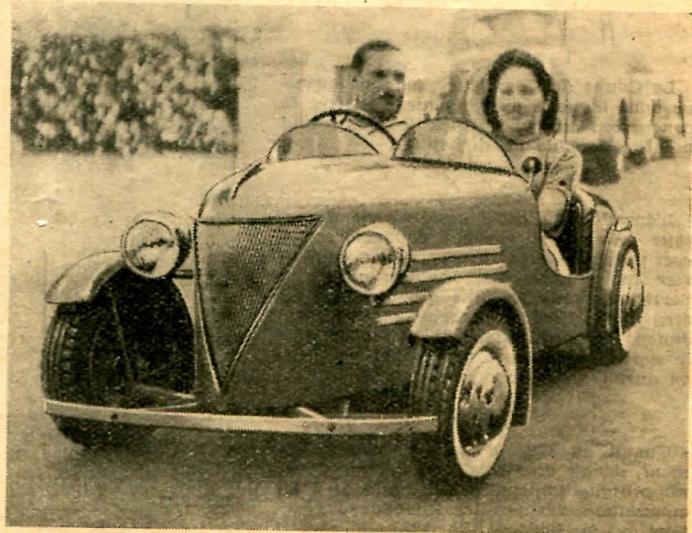
## ◆ UN PRECURSEUR

On nous apprend d'Amérique, la mort de M. Charles E. Duryua, qui le premier construisit dans ce pays une voiture à pétrole et fut, également, le premier à se servir de pneumatiques.

## ◆ ECHANGES STANDARD

Le prix sans cesse plus élevé des réparations est un gros obstacle à la diffusion de l'auto et, à un moindre degré, de la moto. Il n'est pas douteux, d'autre part, que la main-d'œuvre qualifiée se fait rare. Il est donc probable qu'on en viendra de plus en plus à l'échange standard dès que des réparations importantes seront nécessaires. Si les réparations sont centralisées dans l'usine mère, elles s'effectueront rapidement avec un matériel bien approprié. Considérez combien il est aisé de remplacer aujourd'hui un compteur ou une montre et cela grâce à l'échange standard.

Voici l'un des nouveaux cyclecars dont nous avons annoncé la création. C'est le Je-mott, construit à Cannes, équipé d'un Sachs 100 cmc.



# LA COUPE DE

## Organisée avec le concours

A Satory, Hordelalay (Side 600 Impérial) butte dans un trou d'où il aura peine à sortir. Il finit second de sa catégorie.



Seul Bourguin, avec son équipage Gnome-Rhône-Bernardet, avec side à roue motrice, parvint à passer le Gué sans descendre de machine. Tous les autres furent obligés de mettre pied à terre (?) et de pousser. Heureux ceux qui réussirent à s'en sortir par leurs propres moyens, sans faire appel à l'aide des commissaires ou se faire hâler à la corde.

× × × -

Lamontagne, amateur du Motor-Club, qui courait en catégorie 175 avec un vélomoteur, ne s'embarrassa pas de complications mécaniques. Il prit tout simplement son vélomoteur sur l'épaule et passa à pied.

Cela fit scandale. Pourquoi? Est-il donc plus normal de passer en se faisant tirer et pousser par des camarades plutôt que de se débrouiller par ses propres moyens?

× × ×

Les plus malheureux dans ce Gué furent certainement les possesseurs de sidecars de course qui disparaissaient complètement sous l'eau.

× × ×

Les organisateurs eux-mêmes contem-

Au Gué d'Osny, un concurrent militaire se fait hâler.

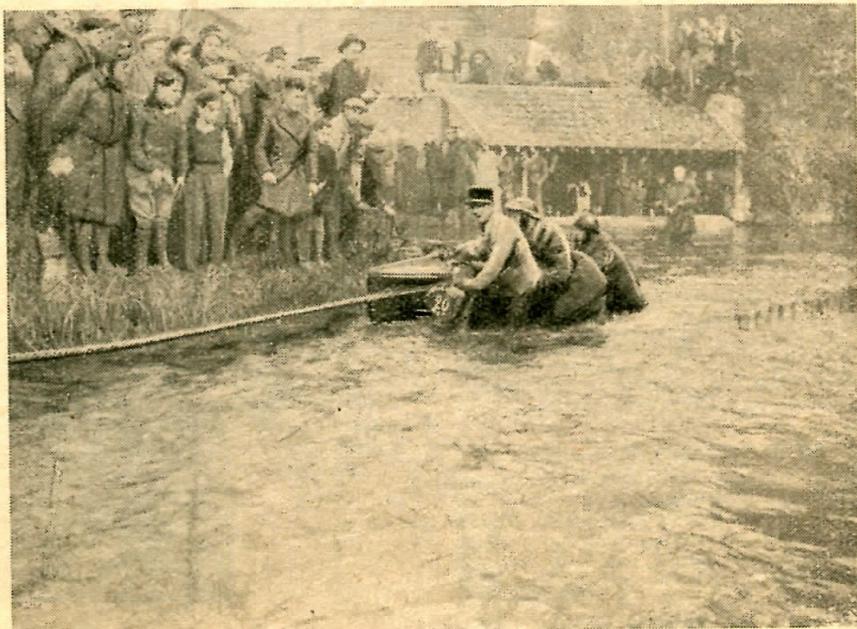
La Coupe de l'Armistice est une épreuve dans laquelle on s'ingénia à mettre le concurrent aux prises avec le plus grand nombre possible de difficultés.

• × × ×

L'épreuve de cette année était digne, sous ce rapport, de ses devancières. A ceci près que le temps s'est plu à contrarier les projets des organisateurs. Les parties de tous terrains qui auraient dû être fort difficiles s'il avait plu un peu, étaient devenues relativement faciles avec le superbe temps sec qu'en d'autres lieux on aurait salué avec joie.

× × ×

Quand au Gué d'Osny qui, normalement, devait être très dur, il était devenu presque impossible par suite de l'accumulation des feuilles tombées des arbres qui les bordent. Sa profondeur était en effet de près de 60 centimètres.



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

# L'ARMISTICE

## Cours des huiles YACCO

A Satory, Adnet, sur Sidecar 350 cmc. Motoconfort, premier de sa catégorie.

plaignent le « bain » d'un air navré et étaient sur le point de supprimer le passage du Gué. Deux officiers présents insistèrent pour que le programme fut appliqué rigoureusement.

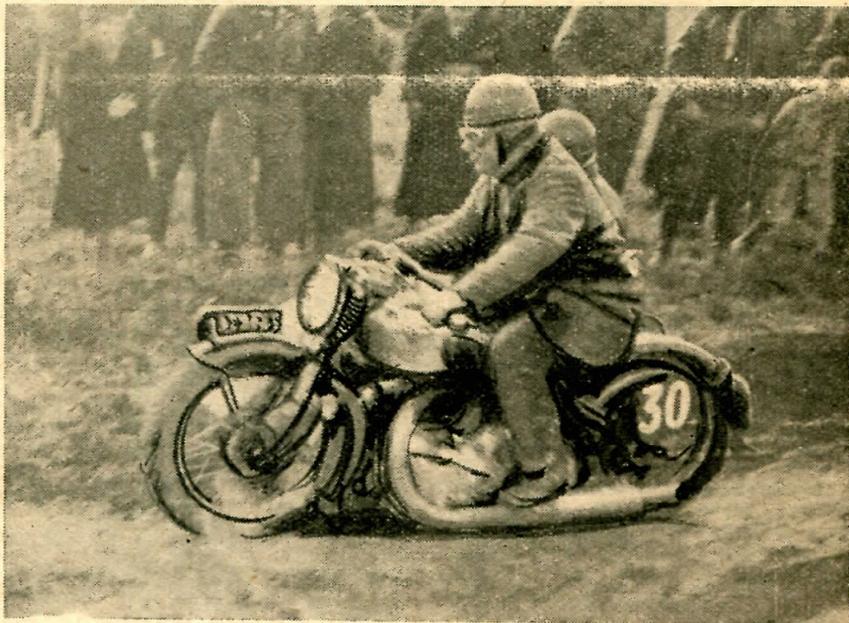
Au sortir du Gué, la plupart des concurrents étaient obligés de travailler assez longuement sur leur machines pour les remettre en état après cette désastreuse équipée. C'est probablement ce qui a causé le plus grand nombre de retards dans le parcours.

× × ×

Si le principe de l'aide pour sortir de l'eau était admis, il eût été bon de former une petite équipe de secours. Au lieu de cela, deux malheureux militaires se sont appuyés la corvée d'un bout à l'autre. Les spectateurs n'osaient pas aider, de peur d'être cause de pénalisations pour les concurrents.

× × ×

Après du gué d'Osny, tous les autres accidents de terrain paraissent jeux d'enfants. L'abreuvoir de la Plagne ne présentait d'autre difficulté que sa sortie boueuse et glissante,



Au Gué d'Osny, A. Saint-Léger (M.C.F.) suivi d'un concurrent militaire dont le moteur fume terriblement.

Et nous voici sur le terrain de Satory. Que de souvenirs nous rattachent à cet endroit !

C'est ici qu'est née en 1927 la motorisation de l'armée. C'est ici que Moto-Revue, prenant la tête du mouvement, organise devant un groupe d'officiers supérieurs une démonstration destinée à leur faire apprécier le rôle que peut jouer la moto dans l'armée. Le projet que présentait alors notre organe, est devenu réalité. Après s'être modestement servie de la moto, l'armée amplifie son utilisation. Après le service normal qui lui est tout d'abord demandé, les exigences se font plus grandes. Et maintenant, pour soumettre ses pilotes à un entraînement intensif et se rendre compte des possibilités de son matériel, voici que l'armée se mêle aux compétitions sportives.

× × ×

Les concurrents arrivent dans les terrains de Satory. Il n'est pas bien mé-



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



Au Gué d'Osny, un militaire en mauvaise posture. Qui ne le serait pas avec tant d'eau ?

### LES CLASSEMENTS

#### CIVILS

Motos 500 cmc. — 1. Le Roy (Terrot), 19 pts.

Motos 350 cmc. — 1. J. Mabilie (M.C.F.), 35 pts.

Motos 250 cmc. — 1. Charrier (Terrot), 24 pts.

Motos 175 cmc. — 1. Gicquel (Terrot), 19 pts ; 2. Lamontagne (Motor-Club).

Sidecars 750 cmc. — 1. Bourguin Gnome-Rhône), 36 pts.

Side 600 cmc. — 1. Vanderschrick (Précision), 8 pts ; 2. Hordelalaye (Impérial), 22 pts ; 3. Lecourt (M.C.P.), 43 p.

Side 350 cmc. — 1. Adnet (Motoconfort), 34 pts.

Challenge des Constructeurs : Terrot.  
Challenge Rousselet : Mabilie (M.C.F.).

#### MILITAIRES

##### OFFICIERS (Sidecars)

1. Lt A. Maurice (4<sup>e</sup> RDP), sans péna-

chant, mais l'énerverment, la fatigue, commencent à se faire sentir. Rares sont ceux qui ont assez de réflexes pour choisir le passage le moins mauvais. Il suffirait pourtant d'un peu d'attention pour repérer le passage possible et éviter d'aller échouer au fond d'un trou ou de se caler sur une bosse.

Mais presque tous avaient déjà été pénalisés, il fallait faire vite. Et chacun, croyant ainsi gagner du temps, fonçait tête baissée, avec plus ou moins de bonheur.

× × ×

Notons la grosse impression produite par le champion belge Vanderschrick (Précision). Entraîné aux épreuves en terrains variés qui sont plus courantes en Belgique que chez nous, il s'est montré plein de virtuosité.

× × ×

Le Roy (Terrot), toujours calme, courait d'une façon générale plus réfléchi que ses concurrents. A noter que, passé le premier à Osny, il n'avait pas bénéficié, comme ceux qui le suivaient, d'une aide extérieure.

× × ×

Adnet (Motoconfort), terriblement handicapé par son side sport, mal adapté à ce genre d'exercice, se tira fort bien d'affaire.

Signalons que l'on peut voir actuellement à son magasin certain vélomoteur Prester-Jonghi qui se signala particulièrement à l'attention des spectateurs.

Bourguin à Satory. Il conduisait un sidecar à roue motrice Gnome-Rhône-Bernardet et finit premier de sa catégorie.



De bée (Terrot) pousse sa machine hors du Gué.



**Le vélomoteur est-il l'engin le plus pratique en tous-terrains ? On pourrait le croire à voir l'aisance avec laquelle Lamontagne (Motor-Club) sort du gué d'Osny.**

lisation ; 2. Lt H. Debrus (12<sup>e</sup> E. Train), s. p. ; 3. Lt M. Delecourt (19<sup>e</sup> E. Train), s. p. ; 4. Lt J. Langlois (1<sup>er</sup> RDP), s. p. ; 5. S.-Lt A. Astoul (6<sup>e</sup> Cuir.), s. p. ; etc.

#### SOUS-OFFICIERS (Sidecars)

1. Adjud.-Chef N. Deburggraeve (3<sup>e</sup> R. Génie), s. p. ; 2. M.d.l.-Chef G. Laine (4<sup>e</sup> RDP), s. p. ; 3. M.d.l.-Chef P. Meyer (30<sup>e</sup> R. Dragons), s. p. ; 4. M.d.l. P. Gauthet (6<sup>e</sup> GAM), s. p. ; 5. Adjud. R. Morandière (19<sup>e</sup> E. Train), s. p. ; etc.

#### OFFICIERS (Motocyclettes)

1. S.-Lt L. Leclair (503<sup>e</sup> RCC), s. p. ; 2. Lt R. Bayard (12<sup>e</sup> E. Train), 2 pts ; 3. Lt J. Garnier (1<sup>er</sup> LGRM), 4 pts ; 4. Capit. J. Venin (EAA Fontainebleau), 10 pts ; 5. Lt R. Caillou (Ecole des Chars), 16 pts ; etc.

#### SOUS-OFFICIERS (Motocyclettes)

1. Garde R. Degrelle (1<sup>er</sup> LGRM), s. p. ; 2. Garde L. Dauge (1<sup>er</sup> LGRM), s. p. ; 3. Garde P. Sabatier (1<sup>er</sup> LGRM), s. p. ; 4. Sergent M. André (3<sup>e</sup> R. Génie), s. p. ; 5. Garde H. Bittel (1<sup>er</sup> LGRM), s. p. ; etc.

Challenge Yacco. — 1<sup>ère</sup> Légion de Garde Mobile.

Coupe Challenge Le Grain. — Lt Maurice.

Coupes du Ministère de la Guerre. — Cavalerie : S.-Lt Maurice (4<sup>e</sup> RDP), M.d.l.-Chef Laine (4<sup>e</sup> RDP). — Train : Lt H. Debrus (12<sup>e</sup> Esc.), Adjud. Morandière (19<sup>e</sup> Esc.). .. Chars de Combat : 503<sup>e</sup> R. Challenge Laffly. — 1<sup>er</sup> RDP.

## Le Grand Prix de l'A.C.M.I.

L'Amicale des Clubs Motocyclistes Indépendants, organisait, le jour de l'Armistice, son traditionnel Grand Prix Motocycliste et Automobiliste, épreuve réservée aux membres de ses clubs adhérents. Tous nos clubs répondirent à l'appel des organisateurs et, cette année encore, contribuèrent à la parfaite réussite de cette belle manifestation sportive qui se déroula de bout en bout par une jolie journée ensoleillée, ce qui donna encore plus d'ambiance à cette épreuve.

Les départs furent donnés à partir de 7 h. 30 à 68 concurrents représentés par 17 clubs motocyclistes, 60 concurrents terminèrent dans les temps. L'arrivée fut jugée à Villeparisis à partir de 11 heures.

Ci-dessous résultats complets :

1. Petit (M.C. Antony), 9 points ; 2. Lerouge (M.C. Clodoaldien), 10 pts ; 3. Bourquin (M.C. Corbeil), 15 pts ; 4. Blaineu (M.C. Antony), 21 pts ; 5. Bouby (M.C. Antony), 27 pts ; 6. Félix (M.C. Vincennes) ; 7. Doll (U.S. Métro) ; 8. Garret (M.C. Corbeil) ; 9. Coustelier (U.S. Métro) ; 10. Padoureau (M.C. Dyonisien) ; 11. Mai (M.C. Clo-



doaldien) ; 12. Hugon (A.M.A.T.) ; 13. Lavergne (A.S. Air) ; 14. Dietzi (M.C. Antony) ; 15. Tapol (A.M.C. 18<sup>e</sup>) ; 16. Ausseray (M.C. Corbeil) ; 17. Meric (M.C. Châtillon) ; 18. Buisson (A.S. Air) ; 19. Dourlans (Châtillon) ; 20. Jeannin (Châtillon), etc...

Les Challenges mis en compétition sont attribués pour une année à :

Challenge de l'A.C.M.I. : Moto-Club d'Antony, 57 points.

Challenge « Borredon » : Moto-Club d'Antony, 30 points.

Challenge « Borgo » : Moto-Club Châtillonnais, 7 concurrents classés.

De par ce résultats on peut remarquer la large part que se taille le Moto-Club d'Antony, c'est pour ce club la juste récompense de son assiduité aux épreuves de régularité et à la parfaite direction de Blaineu.

Vers 17 heures eut lieu un vin d'honneur qui réunissait tous les concurrents et les organisateurs, tous trinquèrent à la réussite de cette journée favorable au développement et à la cause du motocyclisme. Ensuite on procéda à la remise des récompenses, cette année tous furent satisfaits et une table de prix très chargée vint récompenser très honorablement tous les participants.

N'oublions pas de remercier nos amis du M.C. Villeparisis ainsi que leurs dévoués dirigeants pour leur complaisance qui permit, cette année, une parfaite réalisation de l'épreuve et une excellente organisation.

Qu'ils trouvent ici les témoignages de merci à tous les généreux donateurs, remerciements du Comité de l'A.C.M.I. pour leur générosité. Merci aussi à tous ceux qui assurèrent le succès de cette manifestation, service d'ordre, commissaires bénévoles, etc... Encore merci et à l'année prochaine pour la sixième édition.

#### LE CHAMPIONNAT D'EUROPE TOUTES CLASSES

Kluge, le pilote de D.K.W. qui remporta le titre de Champion d'Europe en 250 cmc. a été également proclamé Champion d'Europe toutes classes. En effet, il totalise 36 points, alors que Melors (Velocette 350 cmc.) a remporté le championnat de sa catégorie avec 34 pts, et Meier (B.M.W. 500), avec 24 points.

#### AVIS POUR VOL

Toutes les personnes ayant été victimes du vol de leur moto, ou vélomoteur, sont priées d'en informer d'urgence les Ets Bonnet, 172, avenue Ed.-Vaillant, Billancourt (Seine), qui sont susceptibles de leur faire retrouver.

#### AVIS D'AGRANDISSEMENT

Les Ets Bonnet, 172, av. Ed.-Vaillant, Billancourt (Seine), informent leur nombreuse clientèle que pendant la durée des importants travaux d'agrandissement, les mesures ont été prises pour assurer comme par le passé la vente des motos et vélomoteurs, ainsi que pièces détachées et accessoires, de même pour ce qui concerne toutes les réparations.



Les Gorges d'El Kantara

**S**UR la droite, un grand étang dont j'ignorais l'existence. Au bord de l'eau, dans la boue piétinée par les troupeaux, une multitude de grenouilles minuscules.

Nous roulons toujours sous l'écrasante chaleur. Aussi loin que s'étende la vue, la plaine sans fin. Des heures durant, nous traversons cette désolation. Rien qui puisse fixer l'attention, rien non plus pour la disperser, la distraire, dans cette steppe trop plate, trop uniformément monotone. Malgré la vitesse, il semble que nous n'avançons guère.

Toutefois, cette grande bâtisse délabrée, c'est l'antique caravansérail de Boughzoul. Cette autre station, sur la voie, c'est El Krechen. A tout moment nous franchissons des ponts; d'humbles petits ponts lancés sur des oueds sans eau. Les rares lauriers roses qui ont réussi à prendre racine dans ces lits desséchés, sont bien étioilés.

Une odeur atroce. Sur le bas-côté de la route un âne mort. Nous filons « plein gaz ». Il est des curiosités naturelles auprès desquelles il vaut mieux ne pas s'attarder. Plus loin, un squelette de chameau.

Sur la voie ferrée, un train poussif que nous dépassons sans peine. D'archaïques wagons dans lesquels ont l'air de s'ennuyer quatre ou cinq voyageurs. Ils montrent par les étroites fenêtres des compartiments des visages résignés.

Dans le lointain, commence à se dessiner une petite chaîne de montagnes : sept pitons qui se détachent sur le ciel bleu. Ce sont les Seba Rous (les Sept Têtes).

Un village, le premier depuis Boghari : Aïn Oussera. Devant une porte, deux Français. L'eau de nos bidons étant assez chaude, nous en demandons de plus fraîche, mais elle a un goût saumâtre et augmente notre soif plutôt qu'elle ne l'étanche.

La route est toujours aussi rectiligne, aussi plate mais, ce qui est plus grave, elle devient mauvaise.

De part et d'autre, des touffes d'alfa d'un vert grisâtre. De loin en loin, une tente de nomades noire et basse. Parfois, des troupeaux de chameaux.

Une véritable caravane traverse la route. A notre approche, les chameaux se dispersent, sauf un, qui veut rivaliser de vitesse avec « Rossinante ». Pendant plusieurs minutes, il court à notre gauche. Je ralentis pour lui donner le temps de s'écarter. Au moment où j'ai l'espoir de le voir s'éloigner, il se tourne résolument de notre côté. En accélérant et en baissant la tête, nous avons tout juste le temps de passer sous son cou. Une collision avec un dromadaire, voilà qui ne serait point banal.

Tout a une fin, même cette immense plaine. En effet, le terrain se plisse et nous entrons dans une région de petites

# A moto à le

collines. Après une série de virages, nous traversons le tout petit village de Guelt es Stel. Nous sommes trop fatigués pour en apprécier le charme. D'ailleurs, la nuit ne va pas tarder à venir. C'est avec un plaisir évident que nous apercevons, un moment après, les maisons blanches d'Hassi-Babah, terme de cette première étape. Nous n'avons guère fait aujourd'hui que 250 kilomètres.

L'hôtel, ou plutôt l'auberge où nous descendons, ne ressemble en rien à un palace. Une maison basse portant comme enseigne ce simple mot « Café ». Sur le pas de la porte, un indigène, assis à terre près d'un litre de vin rouge, boit de copieuses rasades. Au bruit du moteur, plusieurs consommateurs, l'air assez étonné, sortent de la salle de débit.

Naturellement, on ne nous attendait pas. L'hôtesse, une vieille espagnole des temps héroïques du roulage, n'est guère habituée, dit-elle, à recevoir des « messieurs » depuis que les autos permettent d'aller facilement jusqu'à Djelfa. Toutefois, « si nous voulons bien ne pas nous montrer trop difficiles, on tâchera de nous accommoder un poulet, avec des conserves, de la charcuterie, un dessert et du bon vin il y aura bien de quoi satisfaire nos appétits. Mais, dame ! encore une fois, en plein bled, il ne faut pas se montrer trop exigeant ». Nous nous déclarons amplement satisfaits et allons reconnaître notre chambre.

Le luxe en est rigoureusement banni. De la main je touche le plafond. Comme fenêtre, un trou qui encadrerait à peine le visage si l'on avait la tentation d'admirer le paysage, mais celui-ci est des plus réduits. En effet, la perspective se borne à une cour très sale dans laquelle deux cochons noirs prennent de joyeux ébats au grand scandale de trois oies qui ne savent où se réfugier. Comme bruits poétiques, un concert de braiements poussés par les ânes de l'écurie voisine et les grognements non moins harmonieux des deux gorettes. C'est on ne peut plus bucolique. « O ubi campi ! » dirait Virgile. Pour un peu, moi aussi je ferais des vers.

Est-ce bien notre image que nous renvoie le miroir ébréché dans lequel nous nous contemplons ? (O sans aucune complaisance !) Nous sommes méconnaissables tellement la poussière du bled recouvre nos visages. Dans une minuscule cuvette nous essayons de nous laver. Pourquoi les ustensiles de toilette sont-ils énormes dans les pays froids et ridiculement petits sous les climats tropicaux ? La logique humaine est souvent en défaut !

Enfin, le repas. Ici, point n'est besoin de Suze ou de Picon, le bled suffit pour donner de l'appétit. Il vient même avant de manger. Sous l'œil ébahi de l'hôtesse le pauvre poulet s'est comme volatilisé, les autres plats subissent le même sort. En d'autres temps ce seraient des excès de bouche, mais, aujourd'hui...

L'Arabe, aux libations multiples, n'a pas encore dit son dernier mot. Installé à l'intérieur devant une deuxième bouteille déjà presque vide, il en commande une troisième. J'admire ses étonnantes capacités. Il est vrai qu'il se trouve

# avers led algérien

(SUITE DU DERNIER NUMERO)

maintenant dans les confins du nirvana, dans « l'extase de la digestion » dirait Léon Bloy. Le regard vague, il paraît contempler avec ravissement des choses plaisantes, car il sourit d'une manière niaise et béate qui n'a rien de commun avec les états mystiques de sainte Thérèse ou de saint Jean de la Croix.

De notre côté, nous sentons bien notre esprit vaciller et s'alourdir, mais ce n'est qu'un effet de la fatigue et du sommeil. Avec quel plaisir nous gagnons chacun notre lit !...

Les ânes, les coqs, les oies et toute la basse-cour ont uni leurs voix en un bruyant concert pour nous signifier que le jour approchant il convenait de se lever et de fournir une nouvelle étape.

A cinq heures, nous sommes déjà sur la route. Elle est de plus en plus mauvaise. Du gravillon, « des nids de poules », des « fêtes de chats », des endroits nouvellement empierrés. Impossible de marcher rapidement. Sur nos deux roues nous faisons des prodiges d'équilibre.

Tant bien que mal nous arrivons au Hadjour-el-Melba ou Rocher de Sel. C'est une colline de sel gemme, très ravinée, de couleur grise, et dans laquelle s'ouvrent de nombreuses grottes. Laisant la moto au pied du rocher, non loin d'un petit étang qui ne renferme en cette saison sèche qu'une épaisse couche de sel blanc, nous montons sur la colline.

Plus loin, nouvel arrêt au bord d'un oued limpide et non salé, ce qui est assez rare dans cette région du sel. Entre

deux roches, l'eau assez profonde forme comme une baignoire naturelle dans laquelle nous prenons un bain délicieux. Nous repartons...

Une mosquée d'assez belle allure, des remparts, une ville européenne d'une désolante banalité. C'est Djelfa. Ce n'est pas ici que nous fixerons notre tente ! Le temps de prendre une anisette, de faire le plein d'essence et de plaindre les habitants de cette pauvre bourgade, ce qui est assez rapide, et nous reprenons la route de Laghouat.

Après avoir franchi le col des Caravanes, nous arrivons à Aïn-el-Ibel ou Source des Chameaux. Le paysage est des plus désertiques. Tantôt, à travers de petites plaines; tantôt à travers les monts des Ouled-Nail, nous avançons, trop lentement à notre gré.

Au loin, une colonne de poussière blanche s'élève en vrille. Vertigineux tourbillon, elle accourt du fond de la plaine, traverse la route et disparaît vers l'Est.

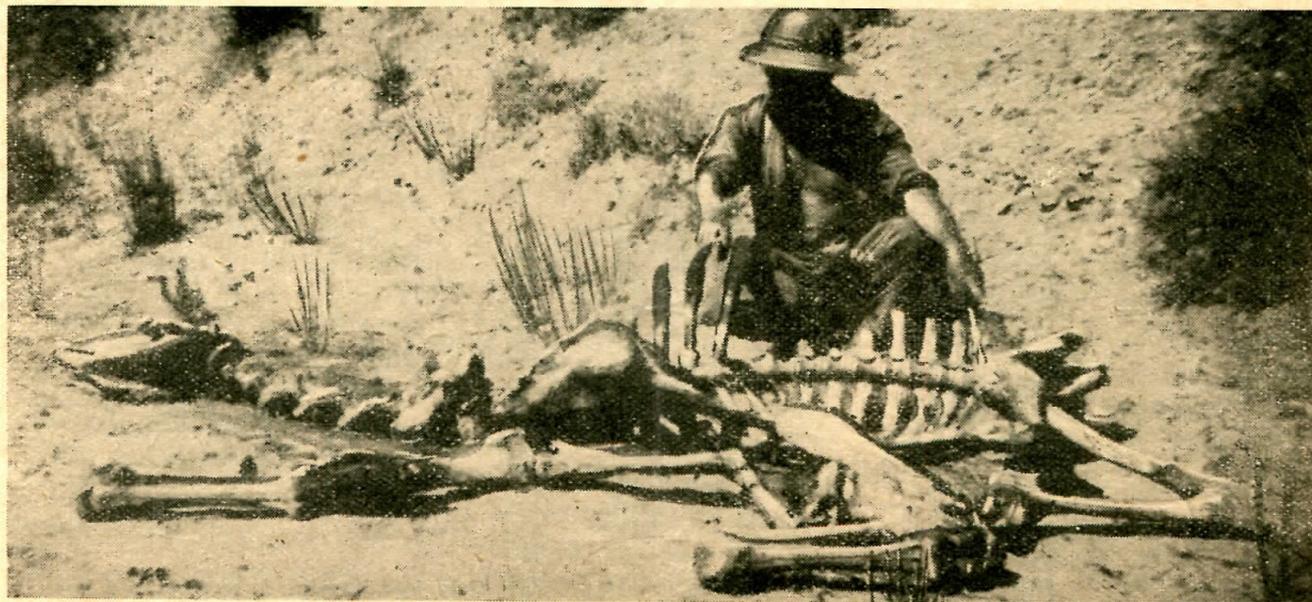
Les hommes de la tribu des Ouled-Nail aiment passionnément les chevaux, aussi n'est-il point rare de rencontrer sur la route de fiers cavaliers. Armés d'une carabine ou d'un vieux fusil, ils passent au galop de leur monture. Ils ne la changeraient certainement pas pour la moto la plus rapide. J'avoue que pour circuler à travers les steppes, le cheval est assurément plus indiqué.

Dans un nid de verdure : le caravansérail de Sidi-Maklouf. Il eut jadis son importance, mais avec les autos qui permettent de se rendre d'Alger à Laghouat en une journée, il n'a guère plus qu'une valeur de souvenir, et si parfois on s'y arrête c'est surtout pour prendre de l'essence. Sur la droite maintenant, une montagne qui n'en finit plus. C'est une gare avec de loin en loin une échancrure taillée presque entre deux longueurs égales, comme si la nature, avant d'en modeler le profil avait pris ses mesures au cordeau. Pendant plus de dix kilomètres, elle nous domine de sa masse ocre et ce parcours nous paraît d'autant plus long qu'il est le plus mauvais que nous ayons effectué jusqu'ici.

Encore une demi-heure de marche dans un admirable cadre de collines dorées et Laghouat se montre dans le lointain avec sa grande palmeraie, la citadelle et le Rocher des Chiens. Après avoir franchi sur un grand pont métallique l'oued Mzi on pénètre dans l'oasis. Une végétation des plus luxuriantes : lauriers roses, tamaris, palmiers, platanes, arbres fruitiers, font de ce lieu un vrai paradis.

(A suivre.)

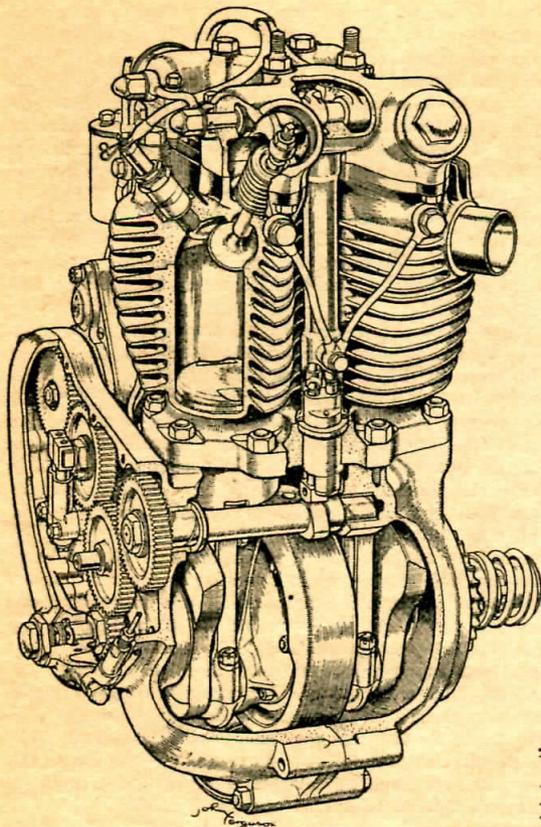
C. CHABRIER.



Une victime de la soif.

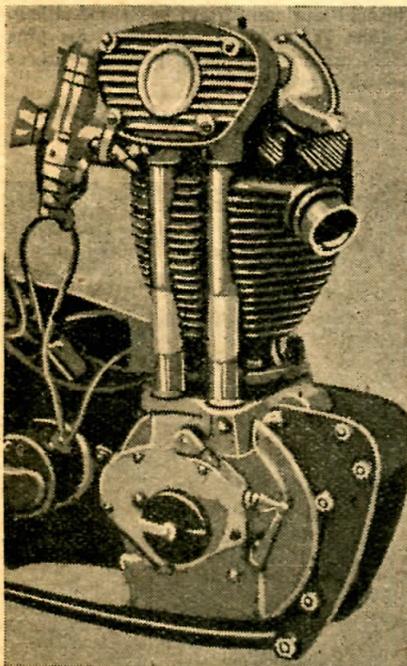
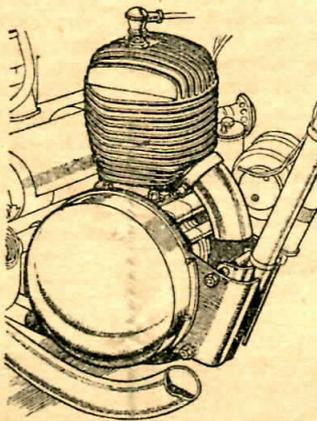
VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD. VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

# LE SALON D



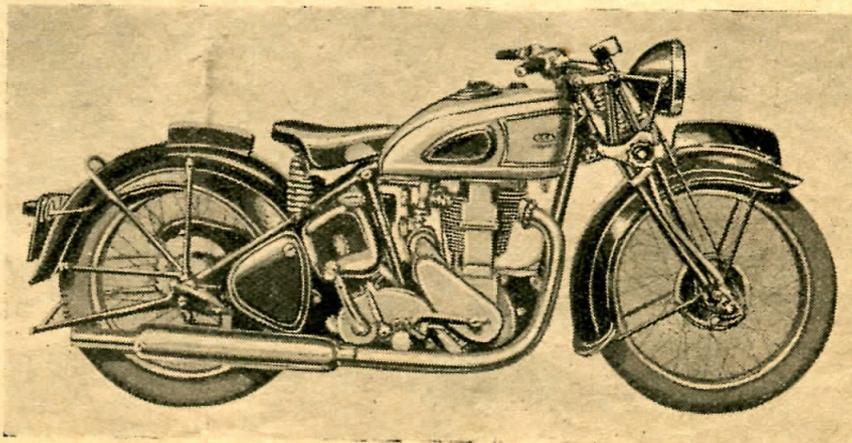
A gauche : Crevé du 497 cmc. bicylindre Triumph « Tiger 100 ». Remarquez la forme particulière du carter, le volant massif central. Les têtes de bielles comportent des roulements lisses. Il y a deux arbres à cames placés l'un devant l'autre.

Ci-dessous : Le moteur de la 225 cmc. deux temps Royal Enfield. Le volant extérieur est enfermé dans un carter bombé.



Ci-dessus : Le moteur à culbuteurs des O.K. Suprême 350 et 500 cmc. Toute la distribution est enfermée. Remarquez le carburateur down-draught.

Le Salon de Londres nous fait davantage regretter le Salon qui eût pu avoir lieu à Paris. Paris est le centre de l'Europe ; le point de rencontre de l'Europe. Et c'est ce qui ressort nettement du Salon de l'Automobile où tous les constructeurs du monde n'hésitent pas à exposer leurs productions, même s'ils ne traitent aucune affaire. Nous pourrions, si nous le voulions, occuper une même position pour l'industrie motocycliste. Chez nous pourraient se rencontrer, nous ne disons pas s'affronter, les constructeurs d'Outre-Manche et ceux d'Outre-Atlantique (on a trop tendance à oublier qu'il y a en Amérique des motos de très grande classe). Nous sommes le pays où est né la voiture automobile et le motocycle. N'oublions pas le rôle admirable du marquis de Dion et de son non moins admirable collaborateur M. Bouton, qui vient de mourir à 91 ans. C'est en France qu'on a osé faire tourner des moteurs alternatifs à plus de 2.000 t.-m. en service courant. Sans faire preuve de chauvinisme, il faut le reconnaître. Chaque fois qu'il y aura un Salon Motocycliste à Paris, il sera le grand événement de l'année motocycliste. Notre industrie nationale n'a à redouter aucune concurrence, car nous faisons d'aussi bonnes machines de série que n'importe quel pays du monde. Nous ne connaissons pas les grands succès en course parce que nos industriels, écrasés par l'ad-



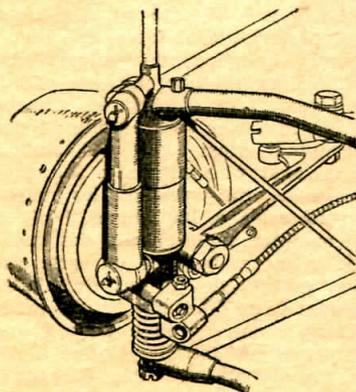
La nouvelle 500 cmc. B.S.A. Gold Star, moteur à culbuteurs à culasse et cylindre aluminium. Un modèle compétition dérivé de ce type est également livrable.

# E LONDRES

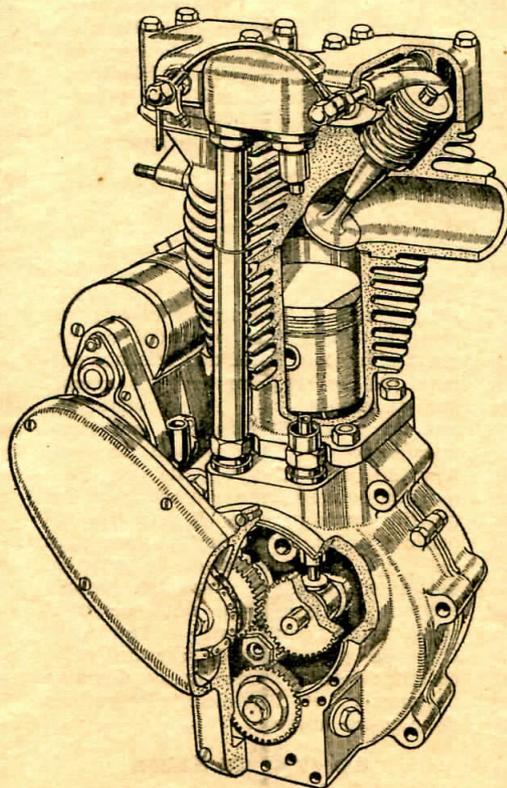
ministration imbécile qui tarit, dans notre pays, toutes les sources de richesses, ne peuvent supporter les frais énormes qu'entraîne toute activité sportive. Mais du moins, nous avons, pour la clientèle, des machines qui ne le cèdent à aucune autre. Hélas, il n'y a pas eu de Salon à Paris et tout l'intérêt se porte sur Londres. De même que le T.T. est l'unique, l'incomparable épreuve de l'année motocycliste, le Salon Motocycliste d'Earl's Court est la grande exposition de l'année, celle où les différentes techniques peuvent être comparées. Nous pouvons y établir des comparaisons entre les techniques mondiales.

Laissons de côté les statistiques qui, loin de donner des résultats absolus, doivent être interprétées et laissent ainsi un élément d'incertitude et contentons-nous d'impressions qui seront probablement aussi exactes.

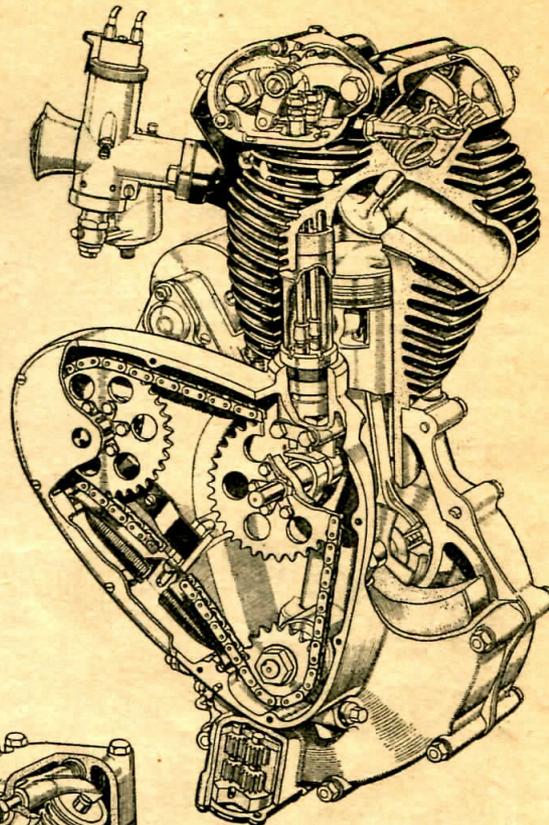
Mais combien confuses restent ces impressions ! Une majorité écrasante de modèles classiques. Beaucoup de machines actuelles auraient pu être exposées huit ou dix ans plus tôt sans avoir éveillé l'attention des visiteurs. Est-ce à dire qu'il n'y a pas eu de progrès réalisés ? Assurément non. Les vieux routiers savent fort bien que le progrès pratique, celui qui se traduit par la sécurité de marche et une amélioration générale des performances ainsi que par l'augmentation du silence et la souplesse, n'apparaît pas à



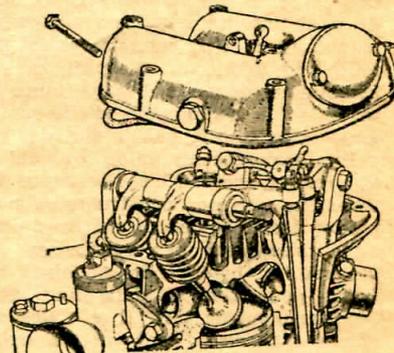
La suspension avant des cyclecars Morgan est inspirée des suspensions AR de motos.



Ci-dessus : Le moteur des 250 et 350 cmc. New Imperial « Grand Prix » est un culbuteurs très classique à distribution enfermée. Remarquez le tube de graissage de la distribution, qui relie par un arc les deux axes de culbuteurs.

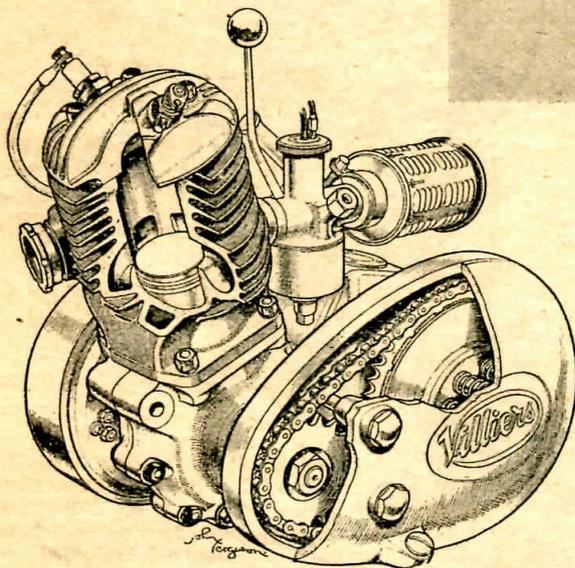
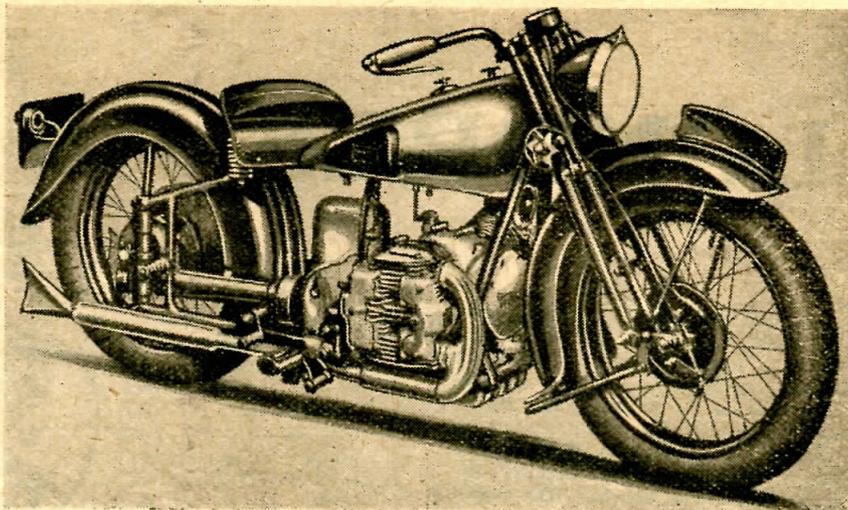


Ci-dessus : Le moteur à soupapes en tête des nouvelles Sunbeam. Les tiges de culbuteurs sont groupées dans un seul tube. La distribution est intégralement enclose, y compris les ressorts en épingles. Remarquez la chaîne de commande de magdyno, à tension automatique par un dispositif genre Weller. A la base du carter, on distingue les engrainages des doubles pompes à huile.



Ci-dessus : La distribution et le couvre-culasse des Rudge « Spécial » et « Sport Spécial » à soupapes parallèles deux par deux.

Fidèle à sa réputation de grand luxe et de perfection mécanique, Brough Superior lance une nouvelle 1.000 cmc à culbuteurs, 4 cylindres opposés, transmission rigide et suspension AR. Le constructeur affirme que les seules pièces en mouvement non enfermées sont les deux roues.



Le nouveau bloc moteur Villiers 197 cmc. à piston plat. Remarquez la forme du corps de carburateur, le filtre à air, le carter étanche de la chaîne primaire.

l'œil. Pouvons-nous à l'œil nu apprécier la qualité d'un matériau ou l'excellence d'un dessin? L'harmonie des lignes est peut-être un critérium de qualité, mais elle n'est pas le seul. En mécanique, ce qui compte essentiellement, c'est l'exacte adaptation de chaque organe à son rôle et il arrive fréquemment que cela se traduise par la netteté et la beauté des formes. Mais ce n'est pas une condition absolument nécessaire et nous connaissons tel moteur peu séduisant d'aspect et qui, néanmoins, donne à l'usage toute satisfaction. Reconnaissons d'ailleurs, en toute impartialité, que le fini des machines exposées au Salon Anglais est de premier ordre. Nous regrettons très vivement que nos constructeurs n'exposent pas. Ils nous diront sans doute qu'ils n'espèrent pas vendre en Angleterre, un nombre de machines suffisant pour rentrer dans leur frais. Peut-être ont-ils tort. Il y a des machines françaises dont on ne trouve pas l'équivalent sur le marché anglais. Nos vélomoteurs n'ont rien qui les égale sur le marché anglais. Et nos autres modèles sont nettement moins chers que les machines anglaises correspondantes. La machine française

est parfaitement construite et soigneusement finie. Mais pourquoi se cache-t-elle? Au Salon de Paris, n'avons-nous pas vu fréquemment des machines étrangères qui ne se vendaient pas du tout? Et pourtant, ces marques exposaient. Il s'agissait de montrer au monde que telle ou telle marque pouvait donner à ses machines un fini incomparable. Il y a des sacrifices utiles. Nous devons être fiers de notre construction et de plus de certaines machines françaises représentant un type dont nous ne trouvons pas l'équivalent à l'étranger. C'est en particulier le cas du vélomoteur: Nous sommes en ce domaine nettement en avance. Regrettons donc notre absence.

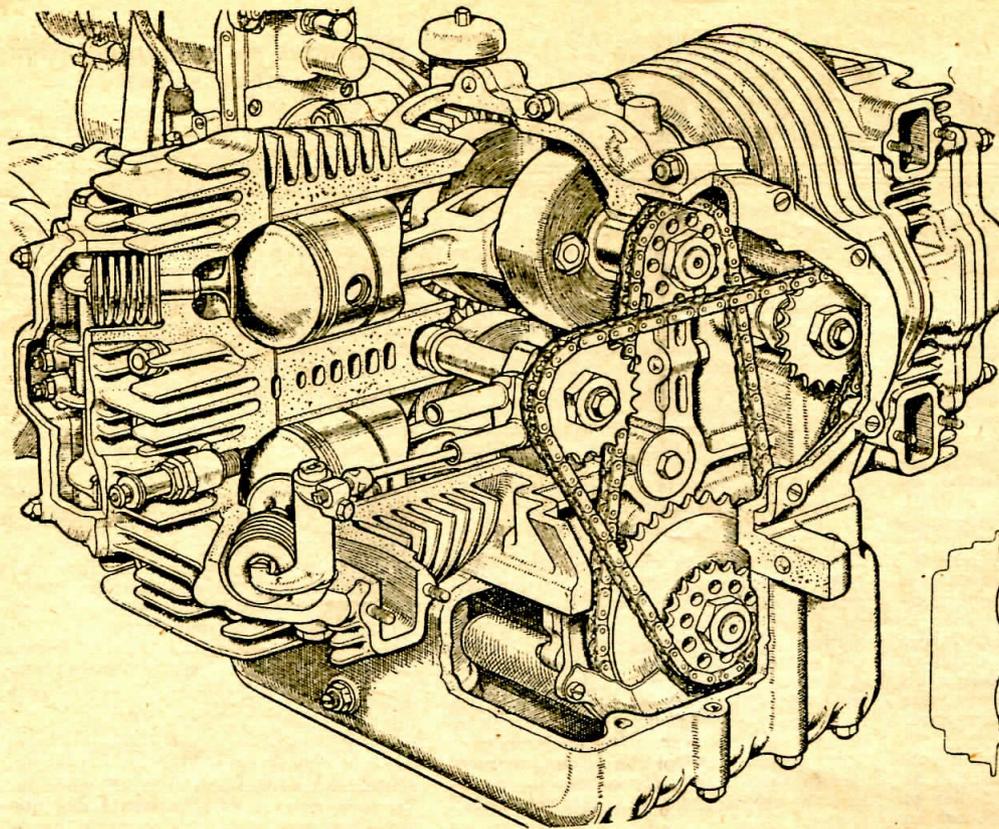
#### Le clou du Salon

Une fois de plus c'est au stand de Brough que nous découvrons la machine sensationnelle. C'est autour de ce stand que la foule se presse, comme elle se presserait dans une exposition automobile, autour de Rolls, de Mercedes, de Bentley, de Delahaye, de Talbot, de Bugatti, d'Hispano ou des voitures de grand luxe. Beaucoup de visiteurs et peu d'acheteurs, car 185

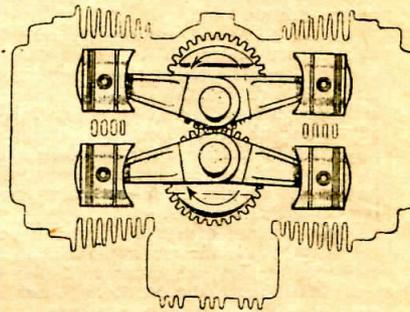
livres pour une machine, ce n'est plus à la portée de beaucoup de bourses. Près de 35.000 francs pour une moto, fût-elle la plus parfaite du monde, cela n'est pas une faible somme. Heureux ceux qui peuvent s'offrir cette merveille. En tous cas c'est une belle machine et nous espérons qu'il s'agit d'autre chose que d'un clou (entendez-le au sens favorable) d'exposition. Brough nous a déjà présenté des quatre cylindres, une quatre cylindres en V, une quatre cylindres à moteur de voiturette, mais aucun de ces modèles n'a été conservé. Puisse-t-il n'être pas de même de la nouvelle quatre cylindres. Décrivons-la cependant en détail à cause du grand intérêt technique qu'elle présente.

Le moteur est un quatre cylindres composé en quelque sorte de deux flat twins superposés et accouplés par engrenages. On voit les avantages de cette disposition qui: 1° permet de réduire au minimum l'encombrement longitudinal du moteur; 2° assure un refroidissement égal aux quatre cylindres. L'accouplement par engrenages a depuis des années donné toute satisfaction sur des machines comme l'Ariel. Il y a là une solution non seulement originale, mais excellente du quatre cylindres de motocyclette. Examinons ce moteur plus en détail.

On remarquera d'abord les dimensions massives des contre-poids et des vilebrequins ainsi que des bielles. Elles ne sont plus disposées ici comme dans les flat-twins où les manetons sont calés à 180°, mais il n'y a qu'un maneton pour chacun des groupes de cylindres opposés, en sorte que chaque groupe de pistons de bielles et de manetons équilibre l'autre groupe. Dans chaque groupe il y a une bielle femelle à fourche et une bielle mâle. On obtient ainsi un vilebrequin aussi court que possible et tous les cylindres sont dans le même plan. Le vilebrequin inférieur entraîne la transmission, et si on le regarde de l'avant, il tourne dans le sens des ai-



Le formidable bloc-moteur de la Brough Superior 997 est constitué en quelque sorte par deux flat-twins superposés. Les deux vilebrequins sont accouplés par engrenages, comme le montre le détail ci-dessous. Les cylindres chemisés, sont venus d'un seul bloc avec le carter. Les bielles, à fourche, en métal léger sont montées sur roulements lisses. La distribution est totalement enclose. C'est là une belle pièce de mécanique dont rêvera plus d'un amateur, mais la machine qu'il équipe n'est pas à la portée de tout le monde.



guilles d'une montre. Bien entendu le vilebrequin supérieur tourne en sens inverse. C'est sur le vilebrequin supérieur qu'est monté un pignon de chaîne qui entraîne une pompe à engrenages pour l'huile. Cette pompe tourne à la demi vitesse du moteur. Sur l'axe de la pompe est monté un autre pignon qui, encore par une chaîne, entraîne deux arbres à cames. Les arbres à cames disposés latéralement passent longitudinalement entre les deux groupes de cylindres. A l'avant des arbres à cames se trouvent les cames d'admission et à l'arrière les cames d'échappement. Les soupapes inclinées dans les culasses hémisphériques sont attachées par tiges et culbuteurs. Les soupapes d'admission ont un diamètre plus grand que les soupapes d'échappement.

Il y a un carburateur de chaque côté. Ils sont fixés sur de courtes tubulures. L'allumage se fait par une Magdyno Lucas. Les bougies sont des 14 mm. L'embrayage à double disque est garni de liège. Transmission par vis sans fin. L'arbre à pont élastique est complètement enclos. La suspension arrière est du type à glissière.

Carters et cylindres sont en alliage léger. A Earl's Court, la machine exposée à des culasses de fonte mais des culasses en alliage léger seront sans doute montées sur les machines livrées à la clientèle. Les cylindres ont un alésage de 71 mm. La course n'est

que de 63 mm. La cylindrée totale est de 996 cmc. La largeur du bloc n'est que de 50 centimètres. Les culasses de chaque paire de cylindres sont d'une pièce. Le taux de compression est de 6,5 à 1. Les pistons de cylindres ont deux segments d'étanchéité et un segment racleur. Les bielles très courtes en duralumin portent directement sur les manetons et les têtes ne sont pas fendues. Chaque vilebrequin est en deux pièces. Les roulements des vilebrequins sont lisses et en bronze. L'huile est contenue à la base du carter.

Actuellement on a le choix entre deux changements de vitesses, un à trois, l'autre à quatre rapports.

Parmi les autres détails intéressants signalons que le cadre est soudé à l'autogène. La fourche est une Castle. Le réservoir contient une vingtaine de litres.

Telle est sans contestation la nouveauté la plus sensationnelle du Salon 1933, et c'est pourquoi nous l'avons longuement décrite.

Parmi les machines de grosse cylindrée signalons à côté des bicyclettes Brough la Rapide Vincent H.R.D., à suspension arrière, d'aspect imposant mais un peu compliqué. L'Ariel quatre cylindres existe en deux cylindrées, 1.000 et 600 cmc. Ce sont des modèles bien connus. Chez B.S.A., la grosse 1.000 à soupapes latérales est la seule polycylindre construite. A.J.S.,

Matchless, Royal Enfield, continuent la fabrication de leurs bicylindres. En somme rien n'annonce un développement prochain du polycylindre. Parmi les polycylindres de cylindrée moyenne nous trouvons l'Ariel 600 cmc, et nos vieilles connaissances la Scott et la B.M.W. D.K.W. est exposée chez l'agent général de la marque. Mais, fait extrêmement important, Triumph prend nettement parti pour le polycylindre en catégorie 500 cmc. et avec un succès complet aussi bien dans le domaine sportif que dans le domaine commercial. Et comme il s'agit d'une des deux plus importantes marques britanniques, cela peut être gros de conséquences.

### La bicyclette à moteur auxiliaire

Il semble qu'un mouvement se dessine en faveur de la bicyclette à moteur auxiliaire. Nous disons bien B.M.A., car les modèles anglais, s'ils sont d'une facture impeccable, ne correspondent pas à nos vélomoteurs et ne peuvent assurer les mêmes services. Presque toutes les B.M.A. anglaises sont équipées d'un petit moteur Villiers horizontal du type à piston plat. Le but est d'abaisser le plus possible le centre de gravité. Avec cette disposition il est très facile de construire des machines à cadre ouvert.

(à suivre) H. P. BORESTROKE.

Documents « The Motor Cycle ».

# Tribune Libre

Le but de cette rubrique étant de « Rendre Service », seuls les textes de nature à remplir ce programme seront insérés. Les textes qui figurent dans la Tribune libre sont insérés sous la propre responsabilité des lecteurs qui nous les adressent

## La moto, engin mystérieux

● La moto nous a toujours été présentée comme si son fonctionnement n'était pas régi par les mêmes lois que les autres engins mécaniques.

Et nous, motocyclistes, le solde de notre facture n'a pas l'importance de celui de l'automobiliste et de ce fait, notre exigence est petite et notre résignation grande !

Dans le garage d'automobile, où, devant les nombreux billets grand format possibles chez l'acheteur, un tapis roulant peut être exigible pour amener le client à pied d'œuvre, on peut même vous exécuter, sur demande, quelques grands soleils autour du « macaron » ou autre excentricité de même farine, car que ne fait-on pas de mieux pour caser une automobile neuve.

Dans le même ordre, ce client « voiture » ne veut aucune supercherie, ne passe rien, a des exigences formelles et le constructeur, a dit M. Delage, est en l'occurrence un tailleur sur mesures.

Chez nous, pas tant d'autorité : l'agent moto a, sur une machine vendue, un pourcentage qui ne risque pas de faire éclater son portefeuille, aussi nous ne pouvons avoir les mêmes exigences.

Ainsi, le constructeur nous vend bel et bien l'engin qu'il a taillé sur ses propres goûts et comme chacun a ses petites fantaisies, tant sur la présentation que sur la conception mécanique, nous avons des motos sur lesquelles les complications affluent ; complications que nous payons inutilement et de force. Et peut-être la cause est-elle maintenue pour faire durer l'effet !

Exemple : Le carburateur à deux manettes.

Sur ce guidon hétéroclite qui est si suspect pour le non initié, par la multiplicité des commandes, l'admirateur attendri se demande si le motocycliste n'est pas doué d'une dextérité spéciale pour jouer de toutes ces manettes. Rassérénons le non-initié en lui disant que la plupart de ces commandes sont là pour copie-conforme.

J'eus une petite 4 temps neuve 175 cc. P. 109 qui ne possédait comme commande du carburateur que la manette des gaz, en somme un carbu à une manette.

Jamais je n'ai connu de départs plus instantanés, de moteur plus égal et vaillant dans sa marche (toutes considérations de cylindrées faites).

Depuis, j'ai eu des carburateurs à 2 manettes et n'ai pas trouvé l'utilité de cette commande toujours grande ouverte, puisque le moteur doit dans ce cas fonctionner avec l'air ouvert en grand. On me dira que dans une côte, on peut conditionner les gaz, j'arguerai alors, la consommation, l'échauffement produits sans grande amélioration, alors que le changement de vitesse permet de tenir le moteur au régime. D'ailleurs, la

René-Gillet, qui là encore est une machine rationnelle, n'a qu'une commande au carburateur et les nombreux usagers n'ont pas trouvé gênante l'absence de cette manette inutile.

Pour les départs de moteurs de compétition, d'autres considérations entrent en ligne de compte, mais encore une fois, la machine de route et de l'usager ne doit pas être la réplique exacte de la moto de compétition.

XXX

Certains constructeurs sont fort satisfaits d'eux-mêmes et telle marque anglaise annonçait récemment : « Nos modèles sont rendus à un tel point de perfection que toute amélioration a été inutile cette année ». Cete marque a prouvé elle aussi la nécessité d'une pause ; elle présentait d'ailleurs une suspension AR qui offrait cette particularité d'étirer la chaîne comme de la pâte de guimauve.

En somme, nous avalons chaque nouveauté sans sourciller, comme le comique du cirque avale des boules, sans les avaler !

Une autre marque annonce : « sans reculer devant un usinage difficile, la culasse viendra de fonte avec le cylindre sur ce modèle à soupapes latérales ».

En réalité, l'usinage de la culasse n'existait pas et le client avalait celle-là comme bien d'autres.

Ainsi il y a un tas de solutions merveilleuses et mystérieuses dont doit bénéficier l'usager, mais qui ne sont que des simplifications de conception ou d'usinage dont le seul but n'a été que de frustrer la facture.

Que dirait l'automobiliste si on lui disait : « Il n'y a pas de ressorts sur les roues arrière, mais si vous dégustez un peu vous avez des coussins marque Z, et puis pensez à votre suspension avant qui télescope... et tout et tout... »

Je crois que le chapeau melon de l'acheteur ne serait plus supporté que par les cheveux dressés sur sa tête.

J. PIVOIN.

VOUS TROUVEREZ A  
NOS BUREAUX DES

### TRIPTYQUES

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

Tous renseignements à notre

« Service Touristique »

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

## Brimades ou réglementations nécessaires

● J'ai lu avec grand intérêt (comme d'ailleurs tout ce qui se rapporte au camping, mon plaisir favori) la lettre de M. Guillomot, à ce propos :

— Brimade ? l'arrêté du Préfet du Var...

— Brimades ? Les dispositions prises par quelques municipalités contre certaines sortes de campeurs, oui, sans doute, mais...

— Ignoreriez-vous, M. Guillomot, le lamentable spectacle de certains sites des environs de Paris et d'ailleurs... les lundis et les lendemains de jours fériés ? Les similis-campeurs et saucissonnards à pied et à roulettes, et avec ou sans moteur, s'en sont donné à leurs aises. On ne voit plus le sol, ce ne sont que papiers gras... et autres... ayant servi, bouteilles brisées, boîtes ayant contenu les petits pois de la mère Gertrude ou les célèbres harengs du fameux capitaine, chiffons sales, linges souillés et détrités de toute sorte ? La campagne du T.C.F. contre les papiers gras est déjà un commencement de lutte contre ces faits, mais ce n'est pas tout !

— Ignoreriez-vous la tenue, l'absence de tenue plutôt, de certains exhibitionnistes qui, sous prétexte de camping, se déguisent en bandits de mélodrame, en nudistes, en romanichels de luxe (certains de ceux-ci « s'apportent » dans de somptueux véhicules) et se conduisent... comme des soudards en gougette ! De sorte que, si vous arrivez pour camper dans un endroit où vient de passer cette sorte de vandales, vous ne trouvez qu'un accueil très frais...

— Ignoreriez-vous aussi que certains couples, au romantisme particulier, dont la tente devrait recouvrir les ébats, ne se servent de celle-ci que comme toile de fonds à d'aimables jeux que la correction réserve généralement pour le privé ? Si ceci se passe aux abords d'un patelin où l'on est un peu « à cheval sur les principes », lorsque vous arrivez, on ne regarde même pas qui vous êtes... on vous envoie... aux fraises !

Donc, d'accord avec vous pour déployer ces arrêtés qui, s'ils étaient généralisés, supprimeraient purement et simplement le camping. Il vaudrait mieux que nous sachions tous nous conduire proprement, mais, nous ne sommes pas parfaits... Et les abus vont entraîner une réglementation !

Souhaitons qu'on n'en confie pas « la ponte » à des irresponsables ! mais alors, qui la prévoiera cette réglementation qui tend à devenir nécessaire ? Vous ? campeur isolé ? certainement pas.

Je crois donc que nous nous trouvons amenés à nous affilier à un club (en regrettant que les êtres humains ne connaissent pas la manière de jouir de la liberté lorsqu'elle existe). Cela n'implique nullement l'obligation de participer à l'érection périodique d'un de ces villages de toile qui poussent hebdomadairement aux environs de nos grandes villes... et qui n'ont de commun avec le camping que la tente sous laquelle on dort. Ils ont peut-être leur utilité pour les débutants et ceux qui aiment être en compagnie nombreuse... Et, peut-être que, de nos idées, réunies, confrontées, épurées, il sortirait un règlement « idéal » (?) que les autorités responsables se hâteraient (?) d'agréer et d'adopter ? PECU, Boulogne-s.-Seine.

## La question des polycylindres

Nous avons déjà des polycylindres non suralimentés mais qui ne figurent que sur des machines de grosse cylindrée ou sur des modèles de luxe. Dans la construction automobile on construit des 8 ou des 12 cylindres pour les voitures de luxe, mais pour les voitures de série, même d'une cylindrée de deux litres ou plus, le quatre cylindres, moins coûteux et plus économique reste le moteur type. Nous pouvons constater que pour la moto aussi bien que pour l'auto, on semble admettre qu'une cylindrée unitaire de 5 à 600 cmc. constitue le maximum. Beaucoup de considérations interviennent dans ce choix de cylindrée unitaire : vitesse linéaire des pistons, marche des gaz, rapport de la surface des parois et du volume de la chambre d'explosion, inertie des organes, etc... Bornons-nous ici à constater le fait.

Nous croyons toutefois que le polycylindre non suralimenté remplacera peu à peu le monocylindre dans les catégories 500 et 600. Au-delà, à part une machine de 633 cmc., c'est le polycylindre qui devient nécessaire. Un progrès n'est jamais adopté que s'il est instamment réclamé par la clientèle. La majorité de la clientèle motocycliste est parfaitement satisfaite et du monocylindre et du prix auquel les machines sont vendues. Il faut d'ailleurs être très prudent à l'heure actuelle, car le nombre des acheteurs de machines coûteuses ne peut, dans les circonstances actuelles, que diminuer. La clientèle n'a d'ailleurs, cons-

# TECHNIQUE ACTUELLE

(Suite du précédent numéro)

tatons-le en toute objectivité, été très chaude pour le polycylindre qui lui apparaîtrait trop cher et trop compliqué. Dans toute l'histoire de la moto, nous trouvons des polycylindres, et même dans les premiers règlements du T.T. les polycylindres étaient avantagés. Nous avions des bicylindres d'un tiers de litre et de petits moteurs qui étaient pour le temps fort bien réussis. Il y en eut même tellement que nous n'osons donner des noms dans la crainte d'en oublier. Remarquons que certains gagnèrent des courses, que d'autres étaient vendus, malgré une construction très soignée, à des prix fort avantageux. Mais tout cela n'a pas empêché le monocylindre de conserver sa popularité. C'est qu'il a un avantage pratique considérable : c'est sa simplicité.

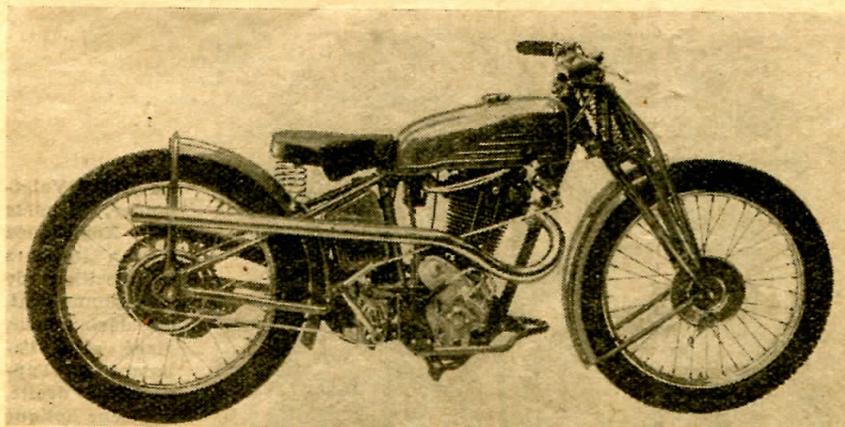
## Chaîne ou transmission acatène ?

La course n'a pu non plus départager les partisans de la chaîne et ceux de la transmission acatène. Ni l'une ni l'autre ne donnent d'ennuis. Même indécision pour le bloc moteur et la boîte séparée. Tout cela fonctionne à merveille. Mais il est un perfectionnement qui s'est imposé : c'est le chan-

gement à 4 vitesses qui est devenu presque universel parce qu'il est indispensable. Le sélecteur au pied est, lui aussi, un produit de la course. Mais il n'y a en somme aucune doctrine unanime pour le système de cadre. Pour tout cela de saines réalisations pratiques comptent plus que les plus belles théories.

## La suspension arrière

La suspension arrière est indispensable à la machine de course, dont elle améliore la tenue de route et elle ne l'est pas moins pour la machine militaire dont elle aurait le confort. Il semblerait donc qu'elle dut bientôt devenir universelle. Il n'en est rien. Nous en verrons quelques exemples nouveaux au Salon de Londres, mais en général un supplément de prix assez important est demandé au client. Il est, dans la plupart des cas, d'une dizaine de livres, c'est-à-dire de près de 1.800 francs. Cela représente peut-être pour le constructeur une somme tout à fait normale mais constituera pour beaucoup de clients un obstacle. Et ainsi nous verrons ce paradoxe d'un emploi général de la suspension AR sur les motos de course et de son absence presque générale sur les machines de tourisme. Imaginons un instant qu'un constructeur de voitures ait facturé 7 ou 8.000 francs une suspension par roues indépendantes. Croit-on qu'il en aurait vendu beaucoup ? Certes la suspension arrière doit venir, mais plus tard et non plus sous la forme d'un supplément facultatif. Le problème est, à l'heure actuelle, celui du prix de revient, et il faudra quelque temps pour que la suspension arrière soit universellement employée. En France, les suspensions arrière sont réalisées à un prix moindre qu'en Angleterre. On étudie également leur application au vélomoteur. Nous n'avons donc rien à envier à l'industrie anglaise et si nous étions dans une ère de prospérité, où les industriels ont plus de liberté d'action, nous pourrions escompter un mouvement rapide en faveur de la suspension arrière. Mais malheureusement les conditions très instables de la vie économique ne sont pas faites pour encourager les initiatives.



La 250 cmc. Kœhler-Escoffier de moto-ball. Cette machine est réglée pour le mélange essence-benzol avec un taux de compression de 8,7 à 1. La boîte ne comporte que deux vitesses à rapports rapprochés. Remarquez le renforcement de la fourche, du cadre, le grand tambour de frein AR, le tuyau d'échappement surélevé, etc...

## L'allègement

Un gros effort s'accomplit pour alléger les machines de course. Cela est nécessaire pour améliorer les accélérations positives et négatives. Pour nous, l'allègement est également intéressant à cause de la plus grande maniabilité des machines. On emploiera de plus en plus les alliages légers dont la gamme s'enrichit chaque jour. Le moteur tout aluminium n'est pas une utopie. Il n'y aura plus, en acier, que les volants, les axes, les soupapes et les pignons. Et nous avons la conviction que les distributions par soupapes seront remplacées par des distributions rotatives qui sont actuellement au point. Il semble que les constructeurs hésitent à abandonner un système de distribution qu'ils ont amené près de la perfection. Il faudrait recommencer une nouvelle expérience et cela est fort compliqué dans un mécanisme complexe où toutes les fonctions réagissent les unes sur les autres.

×××

En somme, on constate que la machine de course tend à devenir très différente de la machine de série et que certaines des solutions adoptées ne seront jamais incorporées aux machines de série ou ne le seront que dans un avenir assez éloigné. Soyons donc reconnaissants aux constructeurs qui restent fidèles aux solutions classiques qui resteront pendant longtemps encore les seules employées sur les machines de prix modéré. Ce que la course leur apprend peut être, après quelques mois, appliqué à la machine de série. La machine de sport n'en profite pas seule et bien des organes des machines utilitaires sont eux aussi améliorés. Il est, reconnaissons-le, très difficile de mettre sur pied un règlement qui, tout en empêchant la création de monstres, laisse assez de liberté pour que le progrès soit possible. Encore une fois, c'est du côté de la consommation qu'il faut chercher, car nous tenons alors les deux bouts de la chaîne, c'est-à-dire la quantité d'essence fournie et l'énergie qu'on en tire.

R. G.

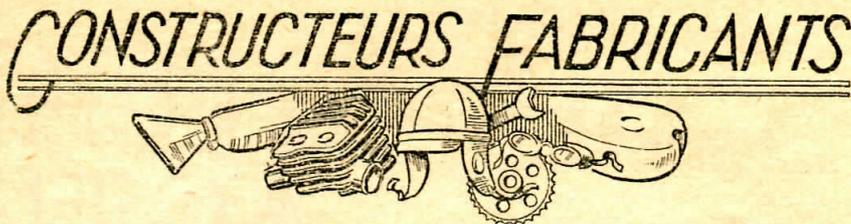
## Assurez-Vous

### A LA MAISON DE LA MOTO

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

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

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



## Deux Appareils Voigtlander

Le volume réduit du Bessa Voigtlander laisserait supposer un appareil de très petit format. En réalité, le modèle 66 donne 12 vues  $6 \times 6$  sur pellicule  $6 \times 9$  et le modèle 46, 16 vues  $4,5 \times 6$ . Cet appareil donne des images parfaitement lisibles ne nécessitant même pas l'agrandissement.

Le Bessa permet d'opérer rapidement et en sécurité. Le déclencheur, placé sous l'abatant, autorise des prises de vues rapides à la main sans « bouger », même à la lumière artificielle, avec un temps de pose de  $1/5$ ,  $1/2$  seconde, voire même une seconde.

Il n'est pas nécessaire, lors de l'enroulement du film, de contrôler le passage des numéros. Après chaque prise de vue, un dispositif de blocage arrête le film automatiquement, dès qu'il est suffisamment avancé. Le voyant du compteur indique le nombre de vues prises.

L'objectif (Heliar F : 3,5) comporte un écran fixé à demeure au moyen d'une monture à charnière.

Le Bessa comporte également un dispositif de protection pour films panchromatiques, un indicateur de profondeur de champ, un fourreau porte-bobine pivotant. La présentation générale est extrêmement soignée.

Le Brillant, à deux objectifs couplés, réunit les avantages du grand viseur clair, est de l'appareil Reflex. Le nouveau viseur clair présente au centre de l'image un petit cercle à surface dépolie permettant une mise au point impeccable, surtout lorsqu'on utilise la loupe pivotante montée dans le capuchon du viseur.

Pour les vues sportives nécessitant de suivre un objet se déplaçant avec une

extrême rapidité, le Brillant s'utilise avec un viseur spécial optique. Cet appareil est le seul à posséder un logement pour l'écran jaune et le posemètre spécial. Il est doté comme le Bessa du blocage automatique de l'enroulement et du compteur.

## Moto-Hall Centre du Vélociste

M. Habert, directeur de Moto-Hall, s'est fait une véritable spécialité du vélomoteur et expose un choix complet de machines des grandes marques principales, de quoi satisfaire tous les amateurs.

On peut en effet voir chez lui, les Motobécane deux et quatre temps, le nouveau Peugeot bloc 3 vitesses, le nouveau Gillet-Herstal également bloc 3 vitesses, les Terrot et Monet-Goyon derniers modèles.

Tous les accessoires pour ces petites machines se trouvent également à Moto-Hall.

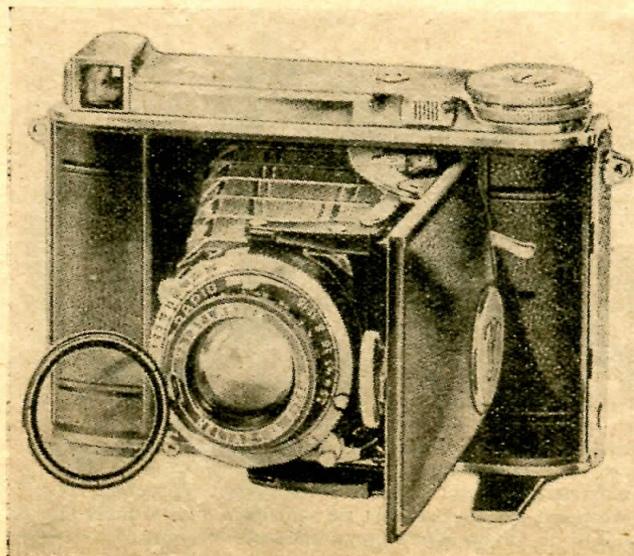
Les vélomoteurs en service y sont revus et réparés au meilleur compte et dans le plus bref délai.

L'avenue des Ternes et Moto-Hall sont donc bien le centre du vélomoteur.

## Aux As du Guidon

C'est un nouveau magasin qui vient de s'ouvrir bd de Reims, mais dans lequel nous retrouvons des physionomies bien connues du monde motocycliste. En effet, la direction de cette nouvelle organisation s'est assurée la collaboration de Joseph Bucaille, plus connu sous le nom de Joseph, ex-metteur au point et essayeur de l'agence Norton.

On trouve au comptant ou à crédit dans ce magasin les marques les plus réputées, et un atelier de réparations qui dirigé par Joseph, opère avec précision, diligence et économie.



Le Bessa Voigtlander, modèle 66. Remarquez l'écran toujours en position de fonctionnement, le déclencheur, placé sous l'abatant de l'appareil, à droite, le viseur optique

# Clubs

■ L'AMICALE MOTOCYCLISTE NIÇOISE a changé son adresse qui est maintenant : 14, rue Papon, à Nice.

■ MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS. — 20 novembre : Sortie sur Eponne, Mézières. Restaurant Ponceau, Pont d'Eponne. Départ 9 heures au siège. Itinéraire : Porte Maillot, Chatou, St-Germain, Chambourg, Equevilly, Flins, Aubergenville (regroupement Eponne Mézières).

Nos sorties touristiques ont un plein succès et toujours de nouveaux motocyclistes se joignent à nous. C'est un encouragement pour le bureau du M.C.T.P. qui a trouvé la bonne formule pour la saison d'hiver « le bidon de 5 litres ». Fidèle à la ligne de conduite que le M.C.T.P. s'est tracé, de nombreux camarades nous apportent leurs adhésions, trouvant dans notre club une grande famille motocycliste, et dans nos sorties une franche camaraderie.

Attention ! Quelques places de disponibles dans nos trois garages collectifs.

Pour tous renseignements au siège, impasse St-Sébastien, 22. Permanence le vendredi à 21 heures.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — *Sport-Tourisme-Camping.* — Un grand nombre de camarades s'étaient rendus vendredi, sur différents passages du circuit de l'Armistice pour encourager nos braves coureurs, tant professionnels qu'amateurs, qui ont disputé cette dure épreuve. Toutes nos félicitations vont à nos amis Le Roy et Gicquel, faisant partie de l'équipe triomphante.

Dimanche dernier, la sortie sur la Vallée de Chevreuse a connu comme de coutume un franc succès, elle s'est déroulée dans la joie et la bonne camaraderie si chère au S.M.C.P.

Dimanche 20 novembre, participation à la concentration motocycliste organisée à Melun, par l'entente des Clubs de la région parisienne. Tous les membres se doivent d'assister à cette fête, qui réunira un nombre imposant de motards, un gymkhana aura lieu, ainsi qu'une tombola tirée par tous les participants et dotée de nombreux lots. Rendez-vous à 9 h., porte de Vincennes, face au terminus de Vincennes, boulevard Davoust, départ groupé par club.

Le Comité rappelle que le 27 novembre aura lieu à Chennevière la fête du club, laquelle sera dotée comme chaque année de nombreux et beaux prix qui viendront récompenser tous les camarades. D'autre part, en plus des points obtenus au gymkhana, d'autres seront donnés d'après l'esprit de bon clubmen, dont les membres auront fait preuve durant l'année. La distribution des prix se fera au siège où la présence de tous est, dans leur intérêt, indispensable, car aucun de ceux-ci ne sera conservé, fut-ce au plus méritant, soit en sport, camping ou touriste.

Notre bal annuel approche, il promet d'être plein de gaieté, faites-en part à vos amis, ils ne le regretteront pas, dès maintenant, vous pouvez retenir vos cartes.

Isolés, qu'attendez-vous pour faire partie d'un club ? N'hésitez plus, il y a de la joie au S.M.C.P. Renseignements et réunions tous les mercredis au siège, à 21 heures. Tél. 16-39.



MOTO-CLUB DE PARIS. — *Au M.C. de Paris, chaque dimanche une sortie.* — Le 11 novembre, nombreux furent les membres du club se trouvant sur le dur parcours de « l'Armistice » pour encourager les membres du club engagés, et applaudir à la belle performance de Lecour (l'un des 3 amateurs arrivés). Lecour fit preuve, au cours de cette très dure compétition, de son cran habituel, et ce n'est pas peu dire. Par ailleurs, un assez grand nombre de participants se rendirent à Nogent-sur-Vernisson, où ils passèrent un week-end fort agréable et peu coûteux.

Dimanche prochain : Sortie sur Vallangoujard. Deux départs : Porte Champerret, 8 et 13 h. Regroupement à Saint-Ouen l'Aumône. A Vallangoujard, parcours fléché.

Banquet : les membres n'ayant pas encore régularisé leur inscription pour le 10<sup>me</sup> banquet annuel sont priés de le faire à la prochaine réunion ou à la Permanence.

Au cours de ce banquet : distribution des prix aux touristes et sportifs pour 1938.

Tous renseignements : le mercredi à 21 heures, au siège et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

■ MOTO-CLUB DE VILLEURBANNE. — *Bal de la moto.* — Quelques jours seulement nous séparent d'une des plus jolies soirées. Samedi 3 décembre à 21 heures, a lieu le 12<sup>me</sup> Bal de la Moto, organisé par le Moto-Club de Villeurbanne, dans les salons du Palais d'Hiver.

Attraction de premier ordre avec le nouvel orchestre (les joyeux matelots sur leur yacht) dans la magnifique salle transformée avec art.

Tout souscripteur de la somme de deux francs participera à la distribution par voie du sort de plusieurs motos et vélos et ainsi que de plus de 400 autres lots de valeur.

On peut se procurer des billets et tarifs réduits donnant droit aux entrées et à la tombola : Au siège : 2, route de Crémieu, chez Messieurs Arbaud, 3, rue Palais-Grillet, Marchand, 33, quai Gailleton Bourret, 183, rue Duguesclin, Convert, 55, avenue de Saxe, Souchon, 48, avenue Foch, Francon, 82, avenue de Saxe, Mouchirond 117, avenue de Saxe, Alexis, 3, avenue Jean-Jaurès, en un mot, chez tous les agents de motos et sociétaires.

■ SIDECAR-CLUB DE FRANCE. — Les membres du Sidecar-Club de France qui pour une raison quelconque, n'auraient pu assister à la réunion du 16 novembre, sont priés de se trouver le dimanche 20 novembre, à 8 h. 30 très précises, à la Porte de Vincennes, où aura lieu la concentration des Clubs de l'Entente Motocycliste pour le déplacement de Melun.

A cet effet l'emplacement de départ assigné aux membres du Sidecar-Club de France est situé à l'angle du Cours de Vincennes et du boulevard Soult, sur le côté droit, en direction de la Porte Dorée. Le départ des Clubs aura lieu à 9 heures.

Nous invitons tous les Sidecaristes sympathisants à s'unir pour ce déplacement à notre Club.



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — *Tourisme. Sport* — Vendredi dernier, le M.C.C. participait au 5<sup>e</sup> Grand Prix Motocycliste organisé par l'A.C.M.I., notre club se voit récompenser de l'effort de nos participants et de l'homogénéité de son équipe qui se voit remettre pour une année le challenge Borgo, remis au club ayant le plus grand nombre de concurrents terminant l'épreuve, nous nous attribuons cette coupe avec sept participants classés.

Dimanche 20 novembre : sortie sur Melun pour assister à la fête de l'Entente des Clubs de la R.P. Départ du siège social, à 8 heures précises. Déjeuner au siège du Motor-Club Melunais.

Rappels à tous nos sociétaires que le banquet et bal de nuit annuels sont définitivement fixés au samedi 10 décembre, dans les salons de la Tourelle, à Vanves. De nombreuses inscriptions sont parvenues au Comité, aussi nul doute pour que cette soirée qui est la sixième organisée par le club ne connaisse encore plus de succès que les précédentes et soit couronnée d'une réussite parfaite. Les membres du Comité réservent une surprise à tous... et nous pensons que tout le monde en sera satisfait.

Inscriptions au siège social ou chez le président jusqu'au 7 au soir, dernier délai.

■ ENTENTE DES CLUBS MOTOCYCLISTES DE LA REGION PARISIENNE. — Nous rappelons à tous les motocyclistes que le point de concentration de départ des Clubs de l'Entente en vue de la fête de Melun du 20 novembre, est à la Porte de Vincennes.

L'heure du rassemblement est fixée à 8 h. 30, celle du départ à 9 heures.

Les clubs suivants et qui font partie de l'Entente partiront en groupe : Derrière le fanion de l'Entente, le Moto-Club Manola, le Sporting Moto-Club Parisien, le Moto-Club des T. C.R.P., le Sidecar-Club de France, l'Amicale Motocycliste de France, et le Moto-Auto-Club d'Aubervilliers.

L'itinéraire suivant sera emprunté : Porte de Vincennes, Porte Dorée, Bois de Vincennes, Pont de Charenton, Maisons-Alfort, Villeneuve-St-Georges, Montgeron, Lieusaint, Melun.

Nous invitons les sympathisants de la moto à venir assister à cet imposant départ. Nous invitons également les clubs et les isolés à se joindre à notre caravane.

A 11 heures, à Melun, grand défilé motocycliste dans la ville.

A 14 heures, au Pré Chamblain, grande fête motocycliste, gymkhana, épreuve sportive.

A 16 h. 30, au manège de Melun (salle des fêtes), programme artistique.

De quoi remplir agréablement la journée d'un motocycliste.

# nos petites annonces

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

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

## service permanent des occasions

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

## MOTOS A VENDRE

### CREDIT 12 MOIS

Motobécane 5 CV lat. équipée . . . . . 2.200 fr.  
Peugeot 4 CV lat. éq. 2.500 fr.  
Terrot 4 CV culb. équipée, prix . . . . . 3.000 fr.  
Motobécane 4 CV culb. équipée . . . . . 3.500 fr.  
Magnat-Debon 4 CV culb. équip. . . . . 3.500 fr.  
Motobécane 5 CV grand sp. vit. sélect. équip. très bon état . . . . . 6.500 fr.

### SIDECARS

Sidecar Bernardet sport cap. pare-brise, très propr. 1.500 fr.  
Side Motobécane 5 CV 4 vit. équip. très bon ét. . . 7.200 fr.  
A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Seine).

Les vélomoteurs Motoconfort 4 temps sont livrables immédiatement chez « Doridant », agences Terrot, Monet, Motoconfort, Prester, conditions les plus avantageuses de crédit et reprise. 20 motos occasion, Stock Rhony'x, un lot de pièces à solder, moteurs, boîtes, fourches, etc... 121, av. d'Italie, Paris. Face métro Maison Blanche.

### MOTOCYCLISTES !

Voici l'hiver, profitez en pr faire reviser votre moto chez Dessin, afin qu'elle soit prête pour le printemps à reprendre la route. De plus, vous aurez des prix d'hiver et un spécialiste metteur au point qui est à votre disposition pour vous servir. N'attendez plus et allez voir un des plus vieux motoristes de la région.  
Grand choix d'occasions, reprises, échanges. A. Dessin, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine).

Une moto neuve s'achète à Suresnes-Moto, 2, bd de Versailles, à Suresnes. Agence Terrot, Gnome-Rhône, Motobécane, Monet-Goyon. Reprise et achat de motos ttes cylindr.

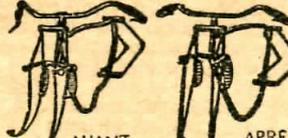
Peugeot 350 culb. éclair. t.-s. 1.800 fr. Janelle, 222, rte de Villiers, Champigny-sur-Marne.

**BORG** LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des cylindres  
Tous modèles de Pistons

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

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



AVANT APRE

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



ACCU  
**Huitric**  
26, Rue des Graviers NEUILLY-SUR-SEINE



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

**MOTOS B.S.A. CYCLES**

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

VENTE  
PIECES DÉTACHEES  
RÉPARATIONS  
BELLES OCCASIONS

25, rue Duret, 25 -- Paris (16<sup>e</sup>) - Tél. Passy 82-20

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

### SIDECARS

Le plus beaux sides d'occasion. Echange, Crédit.

### ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides.

### ACHAT TOUTES MOTOS

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

Vélomoteurs Prester et Motobécane . . . . . 850 fr.  
Terrot 3 CV équip. grand luxe . . . . . 2.000 fr.  
Terrot 4 CV ét. remarquable, prix . . . . . 2.200 fr.  
Terrot 5 CV side Bernardet neuf . . . . . 4.500 fr.  
Ensemble Terrot 750, roue interch. cme nf . . . . . 8.500 fr.  
B.S.A. 750 cme, Y13 et 500 cme, Etoile Bleue . . . 6.800 fr.  
Grandes facilités de crédit et d'échanges. Gros, 33, rue de Gergovie. Ouvert le dimanche. Ség. 51-87.

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.

Monet-Goyon 350 cme, mag. supersp. 2 tubes, vit. au pied, ecl. élec. tan-sad, compt. bitot. chaîne et pn. nfs, mécan. imp. 2.500 fr. Passerat, 5, av. G. Courteline, Paris, 12<sup>me</sup>. Pte de St-Mandé.

Cause santé, je vends ma Motoconfort 3 CV mod. T23, lat. bloc en excel. ét., t.-s., ecl. acces. outill. 2.000 fr. Ecr. ou voir Pascaud, Instituteur, Provins (S.-Marne), peux me déplacer pour essais.

Peugeot 500 sél. guid. Amac, 3.000 kms, ss garantie, 7.000 fr. Belle garde, 4, r. des Fermiers.

Saroléa 500 type Grégoire, élect. 4 vit. équip. tourisme, ecr. Larcher, 88, fbg Saint-Denis, 10<sup>me</sup>.

**MOTO-HALL**

Tous les modèles  
**MOTOBECANE**

Réparations - Pièces  
ECHANGE - CREDIT  
ACCESSOIRES  
SIDES BERNARDET  
**HABERT**

78, Avenue des Ternes  
PARIS Galvani 78-95

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

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



MANUFACTURE  
D'ÉQUIPEMENTS  
SPORTIFS

9, Boul. Magenta  
PARIS

Tél. Botz. 44-79  
Tout l'équipe ment  
motocycliste.  
Grand choix de  
vêtements de cuir  
depuis : 250 frs

Avant d'acheter votre vélomoteur ou votre moto  
voyez **A. DUBOIS** 56, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
PER. 19-73 Métro : Anatole-France

Un stock formidable de vélomoteurs et motos soldés  
Plus de 100 machines : M.R., Prester, New Map... etc.  
Vente à crédit 12 mois



*Longévité... de votre moteur?!*  
**SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ**  
**ARDAX, R.A.C. ou R.T.**  
**VINCENT-PRIOTTI**  
**SEGMENTS ARDAX**  
 MAGASINS: 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

350 Terrot culb. 4 vit. sélect. très bonne mec. 2.800 fr. Chan-tevive, 38, r. de la Paix, Antony (Seine).

**SIDECARS**

Bernardet grd rout. 1 pl. 1/2, frein sur roue, ferai montage. Gros, 33, rue de Gergovie, Paris.

B.S.A. Y 13 750 cmc. 2 cyl. culb. avec side Précision, excellent état. Capron, 8, r. Eau-de-Robec, Rouen (S-I).

G. R. 750 Bernardet Gr. Rr. 38, cap. fr. impec. 10.400 fr. à déb. Bonneval, 5, rue Dugues-clin, 15<sup>me</sup>.

Sidecar New - Map (Mag.) Bernardet 1 pl. 1/2, moto, 2.500 fr. Side 1.500 fr. gar. 6 r. Paul Bert, Colombes.

Sidecar 500 Dollar mot. Jap culb. petit tour, occasion. Mazouro, 66, r. Nationale, Paris.

**VOITURES**

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

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

**ECHANGES**

René-Gillet 750 sidecar, 4.000 fr. ou éch. ctre voit. de 5 à 8 CV. Fradet, 28, r. des Rosiers, St-Ouen (Seine).

**F. TOUTIN**

149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port CLICHY (Seine)  
 Tél.: Péreire 10-41

Concessionnaire de  
 PRESTER - JONGHI - BMW  
 GNOME-RHONE - TERROT  
 MONET-GOYON - B. S. A.  
 TRIUMPH - SAROLEA - F. N.  
 MOTOBÉCANE - ZUNDAPP  
 GILLET-HERSTAL - MR.  
 SIDES : BELGIAN. PRÉCISION

Comptant, crédit, reprises, occasions  
 Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques  
 20 années d'expérience.  
**Dépannage gratuit**  
 Stock pièces détachées, accessolres

PEUGEOT  
 MOTOBECANE  
 GNOME-RHONE  
 Adressez-vous

**Àux AS du GUIDON**

92, Boulevard de Reims  
 PARIS (17<sup>e</sup>)  
 Tél. Galvani 99-08

Pour  
**ACHETER - ECHANGER  
 REPARER**

Votre  
 bicyclette - vélomoteur,  
 moto, ils seront essayés et  
 mis au point avant que  
 vous preniez livraison par

**JOSEPH**  
 ex-essayeur, metteur au  
 point de l'Agence  
**NORTON**

**6 A 18 MOIS DE CREDIT**  
 Ouvert le dimanche

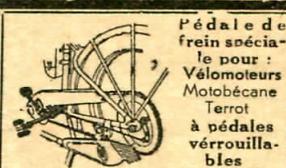
LA BATTERIE  
**BAROCLEM**  
 DE QUALITE

**HABILL' SPORT**

38, Rue de Bondy PARIS (x<sup>e</sup>)  
 Botz. 45-37

Consultez-le **MOTO**  
 Grd spécialiste **SPORTS**  
 de l'équip. pour **HIVER**

Tous les vêtements : de cuir, daim  
 gneau, poil de chamois  
 T<sup>h</sup>blier pr moto, casques, gants, etc.  
**PRIMES** à tout achat.



Pédale de  
 frein spécia-  
 le pour :  
 Vélomoteurs  
 Motobécane  
 Terrot  
 à pédales  
 verrouilla-  
 bles  
 Prix: **45** fr.  
 En vente construc. et agents  
 Pour tous renseignements :  
**ALGY** 12, rue Villeneuve  
 Alfortville (Seine)

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). 14<sup>me</sup>.

Echangerai couple solo CV 2 ét. de nf ctre couple sidecar. Hénin Liétard (P.d.C.).

Zundapp K 500 2 cyl. 5 CV, cardan tr. b. état de march. extérieure, eme nf, équip. t. sad, régl. tr. gr. sacoches p. bag. Echange ctre Simca-5, 36-37, 2.000 fr. ou vends 5.000 fr. Muller R., Cours Billot, 6, Epinal (Vosges).

**ON DÉSIRE ACHETER**

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

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.

Je cherche divers pièces d'occas. adaptables sur Darmont Morgan spécial à latérales. R. Despierre 143, bd Pinel, Bron (Rhône).

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

J'achète ttes motos, sides cyclecars, voitures même accid. Delaire, 33, rue Gergovie, 14<sup>e</sup>. Ség. 51-67.

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

TOUTES MARQUES B.S.A., SAROLEA, MR, etc...

**GNOME-RHONE** 18 MOIS DE CRÉDIT **TERROT**

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE

Ouvert dimanche matin **ETS BONNET** 172, Avenue Édouard-Vaillant  
 Métro : Billancourt **BILLANCOURT** (Seine)

NE TRAITÉZ RIEN SANS AVOIR VISITE NOTRE SALON D'EXPOSITION DE MILLE METRES CARRÉS

GRAND CHOIX EN NEUFS, C.V2, X, D5, RSSE, VA, SIDE-CARS TOUTES MARQUES

300 frs à la commande **VÉLOMOTEUR PRESTER-JONGHI** 300 frs à la commande

ACCESSOIRES, ACHAT, REPRISÉS, REPARATIONS, NOMBREUSES OCCASIONS. — TELEPH.: MOLITOR 15-46  
 EXPÉDITION EN TOUTE LA FRANCE ET LES COLONIES

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

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

### DERNIÈRE HEURE

#### MOTOS COMPETITION

Excelsior 250 cmc. Manx. grd prix, grd réserv. culass. bronz. compte-tours, réelle occasion.  
Norton T.T. Manx. Grd Pr. 1938, susp. AR, carter électron à ailettes, culasse, cyl. alum. piston forge spécial, cadre léger, raccord allégé, carburateur spécial 39 T.T., alliage 15-g, moyeu conique en électron avec ailettes de refroidissement, grd levier T.T. grd réservoir, embrayage léger, guidon souple, exposée chez Garreau, 22, r. Robert-Lindet. Vaug. 07-09.

Gnome-Rhône 5 CV 2 cyl. av. side, ét. nf ..... 6.500 fr.  
Terrot 5 CV compét. spéc. ét. neuf ..... 6.000 fr.  
Motobécane 5 CV état neuf, prix ..... 4.000 fr.  
B.S.A. 5 CV Etoile Empire, prix ..... 5.000 fr.  
Velocette 4 CV ..... 2.000 fr.  
Monet-Goyon 5 CV 2.500 fr.  
Gillet-Herstal 5 CV 3.800 fr.  
Gnome-Rhône Major, 2.000 fr.  
Gnome - Rhône Supermajor, prix ..... 2.500 fr.  
Terrot R.S.S. .... 3.800 fr.  
Terrot 4 CV ..... 2.000 fr.  
Motobécane 4 CV ..... 1.800 fr.  
Vélocités choix important toutes marques, prix variant entre 300 et 1.500 fr. Bonnet, 172, avenue Edouard-Vaillant, Billancourt, Métro Billancourt. Ouvert le dimanche matin.

Peugeot 5 CV cond. int. 4 pl. très bon ét. bien éq. vendue par part. mais pressé. Titard, 30, rue Clavel, Paris.

Toutes pièces et accessoires pour motos Norton, Rudge, A. J.S., Excelsior, Scott, New-Imperial Douglas. Garreau, 22, r. Robert-Lindet. Vaug. 07-09.

R. G. 750 side Bernardet grd touris, mec. imp. cme neuve, 3.200 fr. Voir sam. Guerguin, 3, cité de la Roquette, 11<sup>me</sup>.

Suis vendeur : 1 moto Terrot 2 P 3/4, 750 fr. — 1 vélomoteur bon état, 750 fr. Raymond, Hall du Coiffeur, 3, r. Civiale, Paris.

Bernardet grd routier 1 pl. 1/2, pare-brise, malle coquille Dunlopillo et sport depuis 1.400 fr. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18<sup>me</sup>.

B.S.A. 350 culb. Etoile Empire mod. 38, abs. nve, coûtée 11.650 fr. Laissez à 6.800 fr. Café, 64, rue des Couronnes.

# CHROME-CUIR



Catalogue illustré sur dem.

38, r. du Château-d'Eau  
PARIS (10<sup>e</sup>)

Tél. : BOTzaris 73-37  
Magasin et ateliers au 1<sup>er</sup> ét. ouverts tous les jours, sauf dimanche.  
Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames.  
Fabrique de vêtements de cuir.

Tous modèles  
sur demande.

La QUALITE, la COUPE,  
le CONFORT, et... les  
PRIX de nos équipements  
font de CHROME-CUIR  
le rendez-vous des moto-  
cyclistes à la page.

STOCK PIECES  
DETACHEES  
pour motos SOYER  
PIECES DETACHEES  
TOUTES MARQUES  
Neuves et d'Occasions  
Fourches - Cadres  
Réservoirs  
MOTEURS COMPLETS  
D'OCCASIONS  
Roues. Boîtes de vitesses  
3 et 4 vitesses. Moyeu  
Cylindres Carters. Pi-  
gnon. Magnéto. Alter-  
nateur. Dynamos.  
Carburateurs

GURTNER - AMAC  
Neufs et d'Occasions  
Embiellages. Réalésages  
Echanges de compteur  
O.S. JEAGER  
Expédition en Province  
MOTOS DANTON  
11, rue Danton, 14,  
LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Tél. : Péreire 19-11

SAINT-PAUL MOTOS



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

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

Un meub Dunlop 19 x 4,40 pr  
voiturette ou cyclecar, rigou-  
reusement neuf, sous embal-  
lage d'origine, valeur 212 fr.  
A céder 175 fr. Voir Thomy,  
Grande Armée Motos, 26, av.  
de la Grande-Armée, Paris.

Saroléa 500 cmc. course mo-  
notube abs. nve. — Saroléa 350  
cmc. T.T. course grd réserv.,  
culasse bronze, très vite. —  
Norton 500 cmc. sport grd ré-  
servoir, culasse bronze, guidon  
souple. éclair. très vite. —  
Norton O.H.V. 500 cmc. 1937,  
éclair. Lucas, compt. sélecteur  
incorporé. — New-Imperial 500  
cmc. susp. AR 1938 et 1939 en  
magasin. — Excelsior 350 cmc.  
Manxman, éclair. compt. grd  
réserv. — Zundapp 2 cyl. 500  
cmc. 1937, 4 vit. éclair. compt.  
klaxon, sidecar Belgian, abs.  
cme nf. — Gnome-Rhône CV 2  
38 cme nve éclair. réelle occas.  
soldée. — Motoconfort 500 cmc.  
avec side Bernardet sport.  
Garreau, 22, rue Robert-Lin-  
det Paris. Vaug. 07-09.

Pour amateur et connaisseur  
unique à Paris, 5 CV Peugeot  
190 S, cabr. décap. spider, sor-  
tie nov. 1932 premier propr.  
roul. 26.000 kms, 4.800 fr. Mar-  
chand s'abstenir. Bartalos, 6, r.  
Mélingue, Mét. Pyrénées.

Part. vend tablier moto cuir  
neuf, cse dble emploi, 120 fr.  
au lieu de 200. Ecr. Estrade,  
87, av. Marigny, Fontenay-s-  
Bois (Seine).

Belle 515 P. 4 vit. sélecteur  
au pied, 15.000 kms, 4.800 fr.  
Voir Jubault, 45, r. Martinval,  
Levallois.

AVANCE D'ARGENT  
POUR ACHAT MOTOS  
172, av. Ed-Vaillant  
**BONNET** BILLANCOURT (S<sup>e</sup>)  
Métro Billancourt

UNE GEORGES IRAT  
s'achète  
chez  
**FRANCOIS** 6, Rue Saint-  
Ferdinand Paris

Précision side sport et Ber-  
nardet grand tourisme et sport.  
Garreau 22, rue Robert-Lindet,  
Paris, Vaug. 07-09.

Gnome-Rhône 750 Précision  
av. ou ss side ét. nf, t. l. soirs  
apr. 7 h. 1/2, dim. mat. Joua-  
nel, 90, r. Vercingétorix, 14<sup>me</sup>.

Motoconfort 4 CV culb. 1937,  
equip. chromée .....  
Gnome-Rhône Major, equip.  
chromée .....  
Douglas 5 CV équip. chro-  
mée ..... 3.200 fr.  
Marc. 5 CV culb. Jap 1938,  
Bernardet sport .....  
Lancia Belna 7 CV cond. int.  
4 portes, malle .....  
Opel 7 CV cabriolet, 4 pl.  
neuf, 1938 .....  
Plusieurs sides à droite, Ber-  
nardet, Carpio, etc...  
Crédit 24 mois. Reprises,  
Echanges, achats. Leclai, 56, r.  
de la Chapelle, Paris, 18<sup>me</sup>.

Sunbeam 350 cmc. O.H.V.,  
éclair. compt. réelle occasion.  
Rudge 500 cmc. écl. Bosch,  
parfait état .....  
New-Map 350 cmc. éclair.  
compt. réelle occasion .....  
Terrot 250 éclair. cme neuve.  
A.J.S. 350 cmc. sport, éclair.  
select. au pied .....  
Jap 350 sport, 4 vit. susp.  
AR, éclair. compt. ....  
Jonghi 350 cmc. sport, éclair.  
parfait état .....  
Garreau, 22, rue Robert-Lin-  
det, Paris. Vaug. 07-09.

Superbe 250 cmc. Jap culb.  
très rapide, éq. 2.500 fr. Pouil-  
lot, 91, av. de Lutèce, La Ga-  
renne.

Vélocité Alcyon, débra-  
yage, freins à tambours, ré-  
servoir en selle, éclairage, 500  
fr. A. Denise, 65 bis, r. Ver-  
gnaud, Paris, 13<sup>me</sup>.

Part. vend sidecar av. moto  
Terrot 5 CV mot. Jap latéral,  
ent. révisé, tr. bon état, 5.000  
fr. Pichon, 46 bis, r. des Ma-  
raîchers, Paris, 20<sup>me</sup>.

Suis acheteur motos et vélo-  
moteurs. A. Lacroix, 68, bd  
Diderot, Paris, 12<sup>me</sup>.

Part. vend Gillet-Herstal 500  
culb. 3 V. 4.500 fr. de confianc.  
Zani, Tri. 49-75.

ABONNEZ-VOUS  
A  
**Moto-Revue**

# L'ART DE CONDUIRE



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

**12 frs (franco : 14 frs)**

# Notre Service de Librairie

## TABLEAU UNIVERSEL DE FILETAGE

Permettant de trouver les roues pour faire tous les pas sur tous les tours, suivant une formule simple.

par A. Roland, ancien élève de l'École Pratique de Commerce et d'Industrie d'Evreux, 3<sup>me</sup> édition, 1 vol in-16 broché de 160 pages avec figures et un tableau hors-texte 1937.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

## LE PETIT CONSTRUCTEUR ELECTRICIEN

Manuel pratique pour construire soi-même piles, accus, électro-aimants, bobines d'induction, rhéostats, magnétos dynamos, téléphones, condensateurs, etc...

1 vol. in-16 broché de 232 pages et 118 fig. 1933, par H. de Graffigny, Ing. civil

Prix 20 fr. Franco 21 fr. 75

## LE MOTEUR D'AUTOMOBILE

Ce petit ouvrage renferme tout ce qu'il faut connaître d'un moteur automobile pour en assurer le fonctionnement et l'entretien.

par R. Champly, 5<sup>me</sup> édition revue et augmentée. 1 vol in-16 broché, avec 51 fig

Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

## COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX

par R. Champly, 1 vol. in-8.

Description et installation des tours. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Divers travaux sur tours à faire soi-même et sans maître. 240 pages, avec 174 figures Broché.

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

## MILLE ET UN SECRET D'ATELIERS

par M Bourdais, 15<sup>me</sup> édition 1 vol. in-16 broché de 424 pages.

Ouvrage indispensable à tous ceux qui s'occupent de réparations. Recettes et secrets d'ateliers pour la dorure, l'argenterie, le nickelage, le bronzage, le vernissage. Bijouterie, horlogerie, l'optique, l'électricité, l'armurerie. L'automobile, etc...

Prix 27 fr. Franco 28 fr. 75

## COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE

Manuel d'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirant obtenir des connaissances pratiques en électricité.

par A. Potevyn, Ingénieur 1 vol. in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix 24 fr. Franco 25 fr. 75

## A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO

par Rosaldy et Touvy Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines. Les condensateurs. Vérification. Entretien. Panne.

par A.M. Touvy. Explication de tout l'allumage en 48 p. Broché.

Prix 10 fr. Franco 11 fr. 75

## GUIDE THEORIQUE

Formulaire pratique pour ouvriers, contremaîtres, par A. Roland. 1 vol. 248 p.

Tour, filetage, emploi de la règle à calculs pour déterminer les pas. Fraisage. Trigonométrie. Chronométrage. Points de fusion. Poids des métaux. Caractéristique des aciers. Précision mécanique. Renseignements divers

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE

par Michel, 68 schémas et figures.

Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les règlements.

Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

## L'AUTOMOBILE, MACHINE MERVEILLEUSE

par H. Clayette. Ouvrage orné de 200 schémas et dessins et de 30 photographies.

L'auteur a réussi ce tour de force de rendre familier à tous le mécanisme compliqué de cette merveille de l'industrie que représente l'automobile.

Prix du vol. broché 8 fr. Franco 9 fr. 75; cartonné cartonné 10 fr. Franco 11 fr. 75

## L'ALLUMAGE DELCO

par Rosaldy et Touvy

Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines. Les condensateurs. Vérification. Entretien. Panne.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

Outils et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage, limage, ajustage. Les jouets mécaniques.

1 vol in-16 de 245 pages avec 243 figures, par H. de

Graffigny, Ingénieur civil

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## TABLEAUX INDICATEURS

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix 7 fr. 50. Franco 9 fr. 25

## LES VOYAGES, DU COCHÉ A L'AVION

par M. Ginat et A. Weiler

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

## TRAITE PRATIQUE sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion

par R. Bardin

Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Panne.

1 vol. in-8 de 153 pages. Broché, 94 figures.

Prix 30 fr. Franco 31 fr. 75

## LES CARBURATEURS MODERNES

par M. Apolit, 1 vol. de 164 pages, 105 figures.

Ouvrage très complet parlant des carburateurs en général. Description. Problème de la carburation. Mélange proportion. Carburateurs à compensateurs. Suralimentation, etc...

Prix 20 fr. Franco 21 fr. 75

## L'AUTO SANS CHAUFFEUR

petit manuel de 188 pages, par L. Picard.

Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

## A.B.C. DE L'AUTO par Razaud

C'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.

Prix 4 fr. Franco 5 fr. 75

## A.B.C. DU CARBURATEUR par APOLIT

Bien connaître son carburateur. Eviter les pannes, voilà le vrai livre du bricoleur. Le minimum de ce que le chauffeur doit savoir.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

## POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES et TABLEAUX INDICATEURS

par Michel, un vol. broché, 72 schémas et 71 figures.

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix 7 fr. 50 Franco 9 fr. 25

## LA MAGNETO

par Percheron, Ingénieur E. N.S.A., 15<sup>me</sup> édition Un vol. broché de 514 pages.

Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## LA FORCE MOTRICE ET L'EAU A LA CAMPAGNE,

par R. CHAMPLY, ingénieur mécanicien.

Cet ouvrage renferme tous les renseignements utiles pour le captage, le puisage, la distribution et l'épuration des eaux, ainsi que pour l'installation des moteurs à vent, hydrauliques, à vapeur ou à carburants.

(D) Prix 42 : fr.

## L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE DES AUTOMOBILES

Par Rosaldy et Touvy.

Technologie pratique à la portée de tous. Allumage des moteurs (magnétos Delco), éclairage, démarrage, pannes, etc...

1 vol. de 237 pages, 176 fig.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## POUR RECHARGER SES ACCUS SUR LE SECTEUR

Comment construire soi-même le meilleur des redresseurs de courants alternatifs.

par C. Rialland, un vol. in-16 broché de 48 pages avec 20 fig. pour amateurs.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75