

23^e ANNÉE N° 645

21 JUILLET 1935

Paris-les Pyrénées-Paris.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
c/c POSTAL 327-27

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÈRY
PARIS (2^e)

Paris-les Pyrénées-Paris.

A la Grille de l'Orangerie, à Versailles, les concurrents du Groupe Rouge attendent le signal du starter pour s'élancer vers Tarbes.



Castrol
MARQUE DÉPOSÉE
BREVETÉE (S. G. D. G.)

**HUILE
POUR
MOTEURS**

Un réel progrès dans la technique du graissage

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

1935

1ers N A A S
ex æquo BERNARD

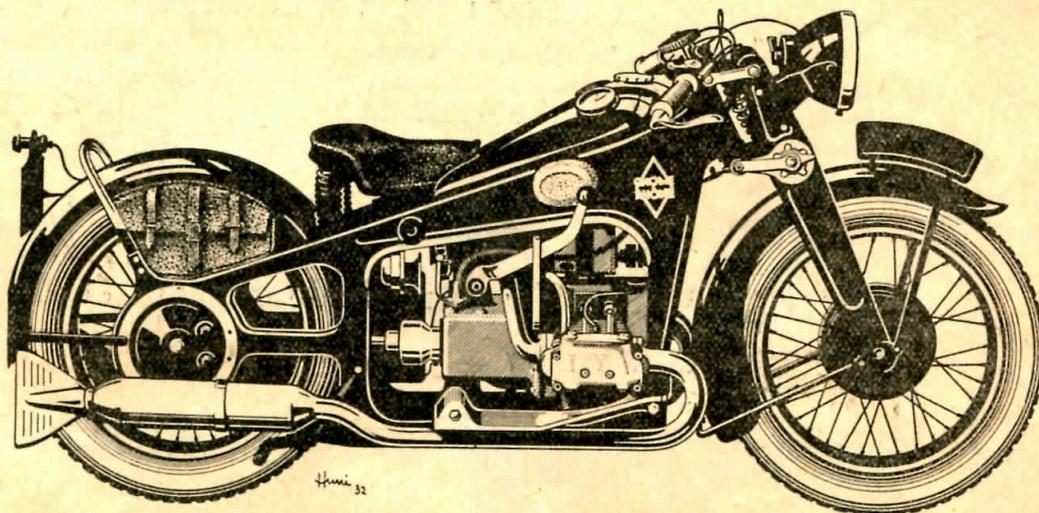
Sans Pénalisation - DEUX MÉDAILLES D'OR

Remportant la Coupe du "Républicain des Hautes-Pyrénées"

SUR MOTO

GNOME-RHONE

500 cmc - Type CV 2



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

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VICTOIRE



Peugeot
 détient toujours
3 RECORDS DU MONDE
 (CAT. 500 CMC.)
 dont le fameux
RECORD DES 24 H^{res}
 à plus de 118 kms
 de moyenne

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

3 PREMIÈRES PLACES EX ÆQUO
 3 MÉDAILLES D'OR
 1 MÉDAILLE DE VERMEIL

TEL EST LE BILAN DE LA VICTOIRE DE PEUGEOT

En catégorie 350 cmc.

1 ers ex æquo (Médaille d'or)
POITTE

En catégorie 500 cmc.

1 ers ex æquo (Médaille d'or)
PAHIN et NARCY

Médaille de vermeil : **VENDEL**

PEUGEOT remporte en outre :

LA COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (PAHIN et NARCY)

LA COUPE DE L'AUTODROME, avec PAHIN

Chaîne **YELLOW**

Pneus **DUNLOP**

PNEUS DUNLOP
CHAÎNE YELLOW

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

LES VICTOIRES DE LA CHAÎNE RENOLD



RENOLD triomphe !

dans la plus sévère épreuve de tourisme :

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1935

| | | |
|-------------------------------|-------------------------|---|
| Catégorie 175 cc. | 1 ^{er} | CICHON sur Terrot avec Chaîne RENOLD |
| Catégorie 500 cc. | 1 ^{er} ex æquo | GILLOT sur F. N. |
| | 1 ^{er} ex æquo | RICHARD sur F. N. avec Chaîne RENOLD |
| Catégorie 600 cc. Sidecars | 1 ^{er} ex æquo | JEAN sur Saroléa avec Chaîne RENOLD |
| Catégorie 1000 cc. Solo | 1 ^{er} | GERCET sur X... avec Chaîne RENOLD |

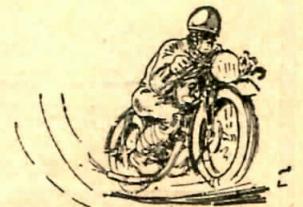
RENOLD

LA CHAÎNE DES CHAMPIONS



RENOLD
"MARK 10"

Agent exclusif pour la France : SOCIÉTÉ BRAMPTON
Neuilly-sur-Seine - Calais



Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

| | | | |
|-------------------------------|---------------------|--|---|
| 1 ^{er} ex æquo | Catégorie 350 cc. | SABLÉ POULET HORDELALAYE COGNÉRAS | sur Motobécane sur — sur Motoconfort |
| | Catégorie 500 cc. | BOURA MIRAUCOURT NAAS | sur Motoconfort sur Motobécane sur Gnome et Rhône |
| | Catégorie 1.000 cc. | GERCET | sur X... |
| | Sidecars 600 | FRANCOISE VOIVENEL BERTIN | sur Motobécane sur — sur Motoconfort |

COUPES CHALLENGES DES PYRÉNÉES
GROUPES BLANC ET ROUGE - Équipe MOTOBÉCANE

TOUS SUR

PNEU MOTO HUTCHINSON

KOEHLER & ESCOFFIER

triomphe à nouveau...

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

UNE SEULE MOTO ENGAGÉE
TERMINE SANS PÉNALISATION ET REMPORTE UNE
MÉDAILLE D'OR

1^{er} DESPLAND
Catégorie 350 cc.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE : 177, Rue Rambuteau - MACON
Succursale à PARIS, 112, Boulevard de Courcelles

LODGE

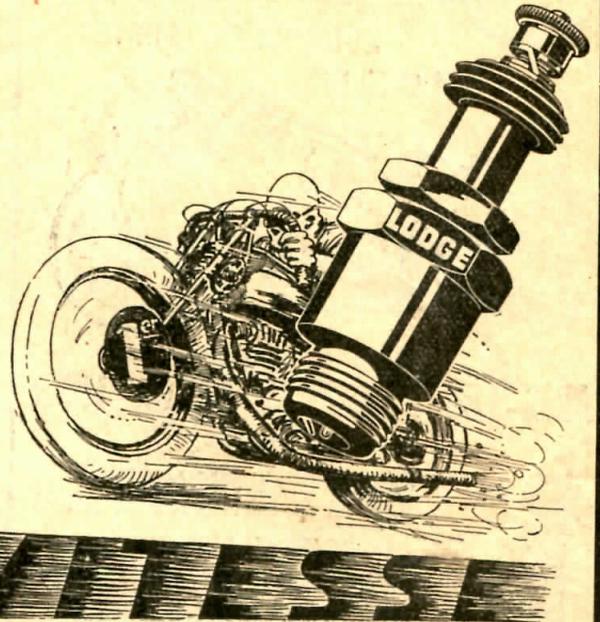
TRIOMPHE PARTOUT !

En SUISSE (Grand Prix)

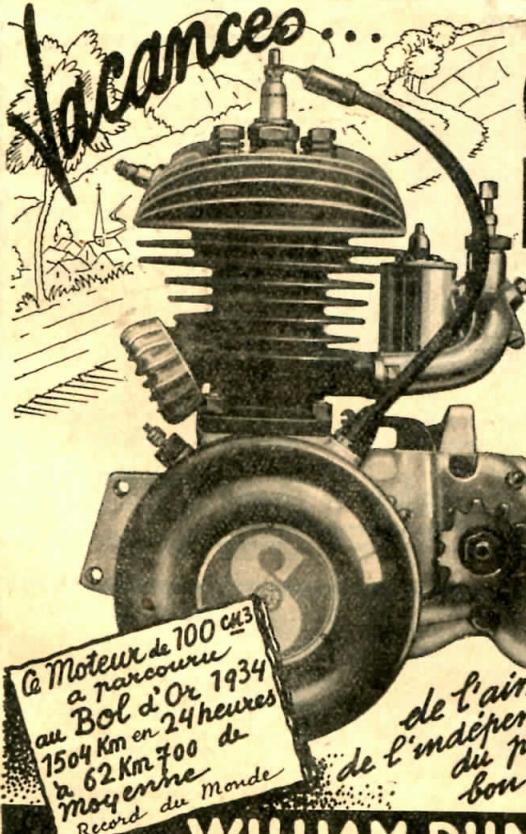
- | | | |
|------------------------|----------------|--------------|
| 1^{ers} | 500 cc. NORTON | Bougie LODGE |
| | 350 cc. NORTON | Bougie LODGE |
| 2^{mes} | 500 cc. NORTON | Bougie LODGE |
| | 350 cc. NORTON | Bougie LODGE |

En ITALIE (Milan-Rome-Naples)

- | | | |
|------------------------|-----------------|--------------|
| 1^{ers} | 500 cc. GUZZI | Bougie LODGE |
| | 250 cc. GUZZI | Bougie LODGE |
| 2^{mes} | 500 cc. GUZZI | Bougie LODGE |
| | 350 cc. NORTON | Bougie LODGE |
| | 250 cc. GUZZI | Bougie LODGE |
| 3^{mes} | 500 cc. GUZZI | Bougie LODGE |
| | 250 cc. TRIUMPH | Bougie LODGE |



CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE DES BOUGIES LODGE - L. DEKTEREFF & C^o 88, AV. DES TERNES - PARIS (17^e)



BLOCS-MOTEUR 74-98-100 CC SACHS

FABRIQUÉS PAR LES RÉPUTÉES USINES DU MOYEU "TORPEDO"

Achetez un
VELOMOTEUR
ou une
MOTO-LÉGÈRE

ayant
Débrayage
Point mort
2 Vitesses

Eclairage électrique

de l'air...
de l'indépendance...
du plaisir à
bon compte...

BON

Demandez la description et la liste
des Constructeurs utilisant des Moteurs
Mo

WILLIAM DUMONT, 12, AV. CLAUDE VELLEFAUX, PARIS-10^e

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



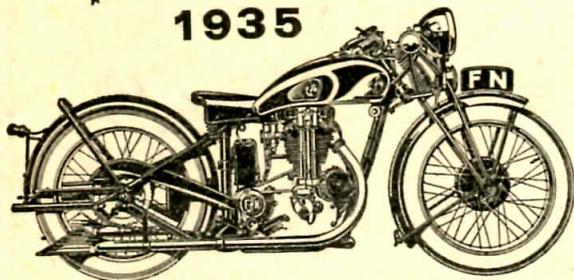
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1935

2 Machines engagées

1
ERS
ex-æquo

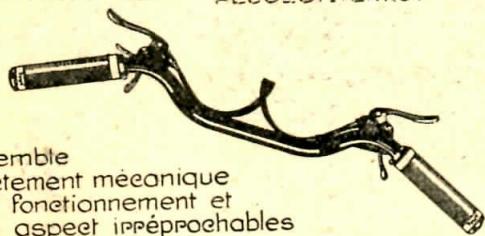
GILLOT et RICHARD
sur F. N. 500 cc. Supersport M. 86 de série

2 MÉDAILLES D'OR
**CHAMPIONNAT DES MONTAGNES
COUPE DU PETIT-PARIEN**

Carburateur AMAL - Chaîne RENOLD - Équipement électrique BOSCH - Huile SHELL - Bougie LODGE

LE
NOUVEAU
GUIDON
à
poignées
tournantes

AMAC
adopte en série par
GNÔME et RHÔNE
MOTOBECANE
PEUGEOT, FERROT



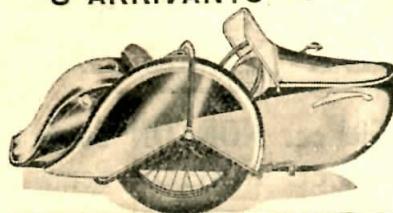
ensemble
strictement mécanique
d'un fonctionnement et
d'un aspect irréprochables

AMAC vous échangera votre
ancien guidon contre
son nouveau modèle, très moderne
pour un prix modique.

Demandez les conditions à votre garagiste ou à la
Ste Ame AMAC, 40, Rue de Villiers - LEVALLOIS (Pérolle 06-02)

PUB. GIRNOU & VALENTIN

**BUFFLIER A L'HONNEUR
AU CIRCUIT DE L'AIN**
3 PARTANTS 1^{ers}
3 ARRIVANTS

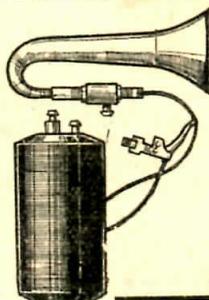


1^{er} 350 sidecar **DESPLAND**
1^{er} ex-æquo 600 sidecar **DOUMERQUE**
1^{er} » 600 sidecar **BARTHELEMY**

ÉTS BUFFLIER 31, Cours Émile-Zola
VILLEURBANNE

AGENT A PARIS

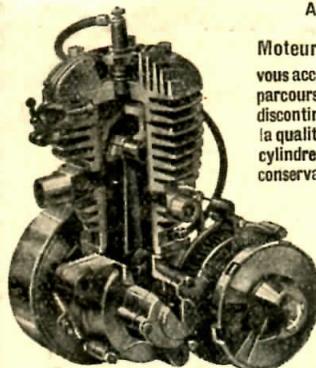
DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)
près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay - PARIS



L'AVERTISSEUR MOTO E.T.
A DÉPRESSION pour
2 et 4 temps

le plus puissant - Présentation luxueuse
Réglage de son à volonté - Pose facile
Livré complet - Prix : 65 francs
Tout appareil ne donnant pas satisfaction est repris
Envoi contre mandat ou contre remboursement
LES ACCESSOIRES AUTOMOBILES E.T.
24-26, Rue Louis-Blanc - COURBEVOIE (Seine)

Avec un VéloMOTEUR équipé du



Moteur **AUBIER & DUNNE** 100 cm³
vous accomplirez en toute aisance les plus longs
parcours sur terrains de tous profils, et sans
discontinuité de marche, preuve indéniable de
la qualité exceptionnelle de refroidissement du
cylindre en Aluminium qui concourt à la bonne
conservation et longue durée du moteur même.

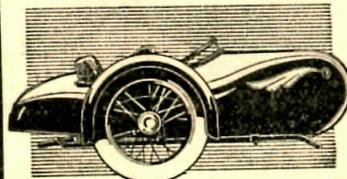
Pour votre satisfaction, exiger un
VéloMOTEUR équipé du moteur

Aubier et Dunne

100 cm³

Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos
moteurs sont adressés franco sur demande aux

Moteurs Aubier et Dunne SAINT-AMAND-LES-EAUX
(Nord) Téléphone 123



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

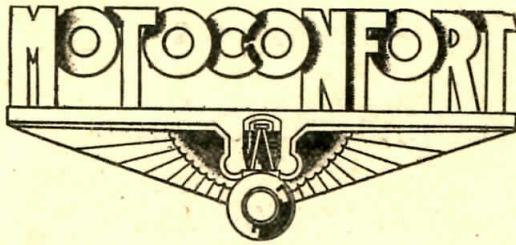
PRÉCISION

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

chez le spécialiste

FRANÇOISE, 46, Rue du Nord, PARIS

Les Succès de



LES PARIS-PYRÉNÉES-PARIS

Catégorie 500 cc. **1^{er}** ex æquo **BOURA**
MÉDAILLE D'OR

Cat. side-cars 600 **1^{er}** ex æquo **BERTIN**
MÉDAILLE D'OR et

COUPE DU TOURMALET



TURIN-NICE

Catégorie 500 cc. **1^{er}** ex æquo **PISCAGLIA**
1^{er} ex æquo **AUNE**

TOUS sur

MOTOCONFORT Type M.5.C.

avec nouveau Bloc-Moteur M à
graissage intégral par circulation automatique.

Side-car **BERNARDET**

Pneus **HUTCHINSON**

Chaîne **YELLOW**

12 MOIS DE CRÉDIT

..... BON A DÉCOUPER

LA MOTOCONFORT - 16, Rue Lesault, PANTIN

Veuillez m'adresser gratuitement Catalogue et Conditions de vente à crédit.

M

Rue

Ville Départ

217 C

Saroléa

"LA PREMIÈRE MARQUE BELGE"

GRAND PRIX DE CARCASSONNE

Catégorie 500 cc.

1^{er} SOUBIE

T. T. HOLLANDAIS

Catégorie 350 cc.

4^e GRIZZLY

Tous deux sur "MONOTUBE" de série.

Catalogue et Renseignements sur demande à :

MAISON SAROLÉA - HERSTAL
(Belgique)

PLUS de CREVAISONS

BLOCFUITE

REND LES PNEUS INCROYABLES



B- S'injecte en quelques minutes dans la chambre à air, par la valve sans l'obstruer.
L- Ne contient, ni acide, ni dissolvant. - N'attaque donc pas le caoutchouc.
O- Expérimenté le 9 mai 1935, à l'autodrome de Montlhéry, en présence de MM. les Commissaires de l'A. C. F. son efficacité est indéniable.
U- jamais à plat, jamais de fuite, en vous servant de T. BLOCFUITE.
E- BLOCFUITE est employé par tous.

Société BLOCFUITE
SARL

35-37, Boulevard de Reims
PARIS-17^e - Wagram 44-38



FRANCE-CUIR
FABRICANTS SPÉCIALISTES
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XII^e
Ouvert le Samedi
après-midi
Nous sommes FABRICANTS
visitez nos ATELIERS.
Liasse échantillon,
GRATUIT sur demande



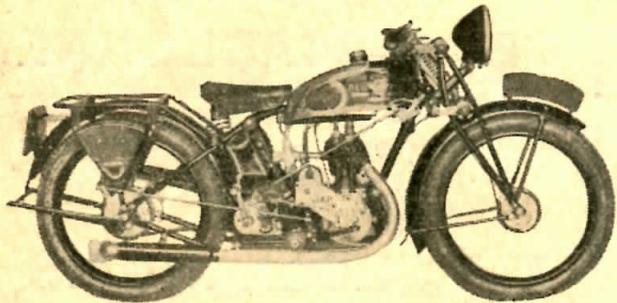
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

NEW-MAP

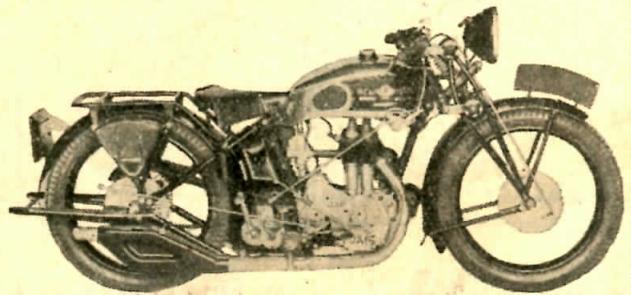
DEUX MODÈLES

1936

de Haute Qualité, au Prix de Machines de Grande Série



TYPE J. T. S. 2
3 CV. - MOTEUR "JAP"
Boîte "BURMAN" 3 vitesses
RÉSERVOIR SPORT CHROMÉ
PRIX : 2.675 Frs



TYPE J. T. L. 3
4 CV. - MOTEUR "JAP"
Boîte "BURMAN" 3 vitesses
RÉSERVOIR SPORT CHROMÉ
PRIX : 3.675 Frs

VENTE A CRÉDIT : Un tiers au comptant solde en 10 mois

Catalogues et Renseignements sur demande
Usines à LYON : 122-124, Avenue Lacassagne

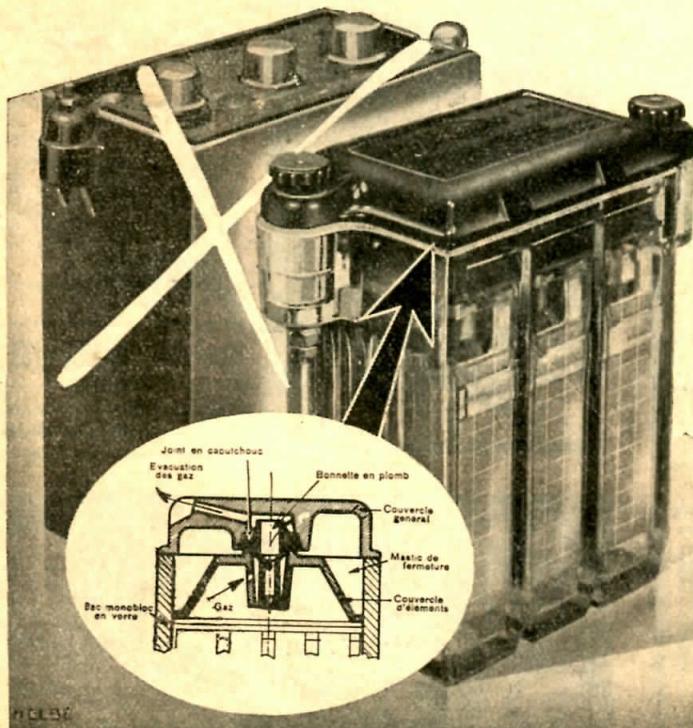
STOCK PARIS ET NORD :
E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot - PARIS
Téléphone : SÉCUR 20-09 — Métro : Invalides

PAS DE CONDENSATION...

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

PAS DE FUITES AUX CONNEXIONS

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



Fulmen-moto
la plus durable

LES
SIDE
CARS

BERNARDET

ÉQUIPAIENT
DANS ...

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1935

er VOIVENEL, Catégorie 600 Sidecars
ex MOTOBÉCANE
æquo Rempportant avec ses coéquipiers

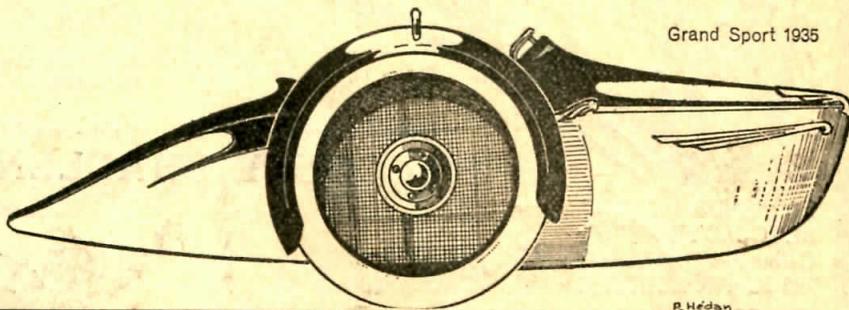
la Coupe Challenge des Pyrénées

er BERTIN, Catégorie 600 Sidecars
ex MOTOCONFORT
æquo Rempportant avec ses coéquipiers

LA COUPE DU TOURMALET

EN TOURISME COMME EN VITESSE
BERNARDET TOUJOURS EN TÊTE

5, Rue des Bruyères, 5
Bourg-la-Reine (Seine)



Grand Sport 1935

R. Hédon

Un immense progrès pour le
Confort en vélo et vélomoteur. **LA SELLE RÉGLABLE R. V.**

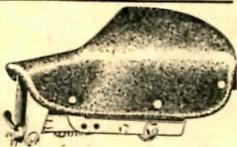
Possesseurs de cycles et vélomoteurs, adressez-vous
à votre fournisseur habituel ou à défaut aux

ANCIENS ÉTABL^{ts} J. REYDEL

7, r. du Mont-Valérien, NANTERRE

DÉPOT : 9, Rue Béliador, PARIS

La Selle Réglable R. V. se règle suivant l'état
de la route et le poids de l'usager



PRIX IMPOSÉ :
45.00 Franco

OTOM ET TUBOTOM

La tubulure souple incassable et
imputrescible

DÉMONTRENT DANS

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
LEURS INCOMPARABLES QUALITÉS

1^{ERS} Catég. 500 BERNARD sur Gnome-Rhône C.V.2.

ex Catég. 350 POITTE sur Peugeot

æquo Sidecar 600 BERTIN sur

Motoconfort-Bernardet

Demandez catalogue illustré franco

OTOM 215, Bd St-Denis, COURBEVOIE
Tél. : Défense 21-63 (Seine)



TERIGI

L'As aux innombrables victoires
(Grand Prix de l'U. M. F.
Grand Prix de Lorraine, etc, etc.)

est à votre disposition pour toutes
vos réparations ou

mises au point.

Son nom est une référence - la mise au point
de ses machines de course en est une autre.

N'hésitez-pas à lui demander conseil au
136, rue de Tocqueville - PARIS (17^e)

Agence : SUNBEAM - MONET-GOYON - KEHLER-ESCOFFIER



RÉPARATIONS MISE AU
TOUTES MARQUES POINT

Pour tous vos travaux
consultez le spécialiste

DARSIN

37 bis, RUE DE MONTREUIL, PARIS-XI^e
2^e Cour à gauche - Dorlan 72-50

PRIX MODÉRÉS

Garage pour voitures et motos

ULTIMA

250 cmc., 4 Temps
avec éclairage électrique...

3.250 fr.

350 cmc., 4 Temps
avec éclairage électrique...

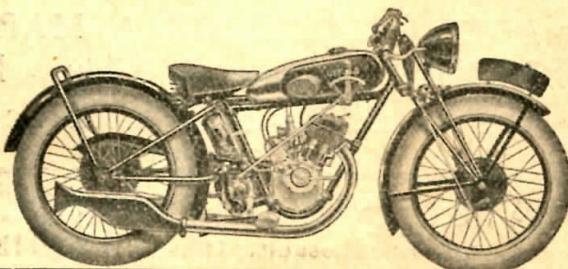
3.450 fr.

Catalogue des 18 Modèles toutes cylindrées franco.

AGENCE & STOCK R. VOIVENEL, 46, rue des Orteaux, PARIS (20^e)
Région PARIS

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

Les modèles
"UTILITAIRES"



Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

*Victoire du
Bloc-Moteur S.*

DANS
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Cat. 350 **SABBE** sur "Super-Club"
HORDELALAYE sur "Super-Club"
POULET sur S. 4. C
COGNERAS sur S. 4. C

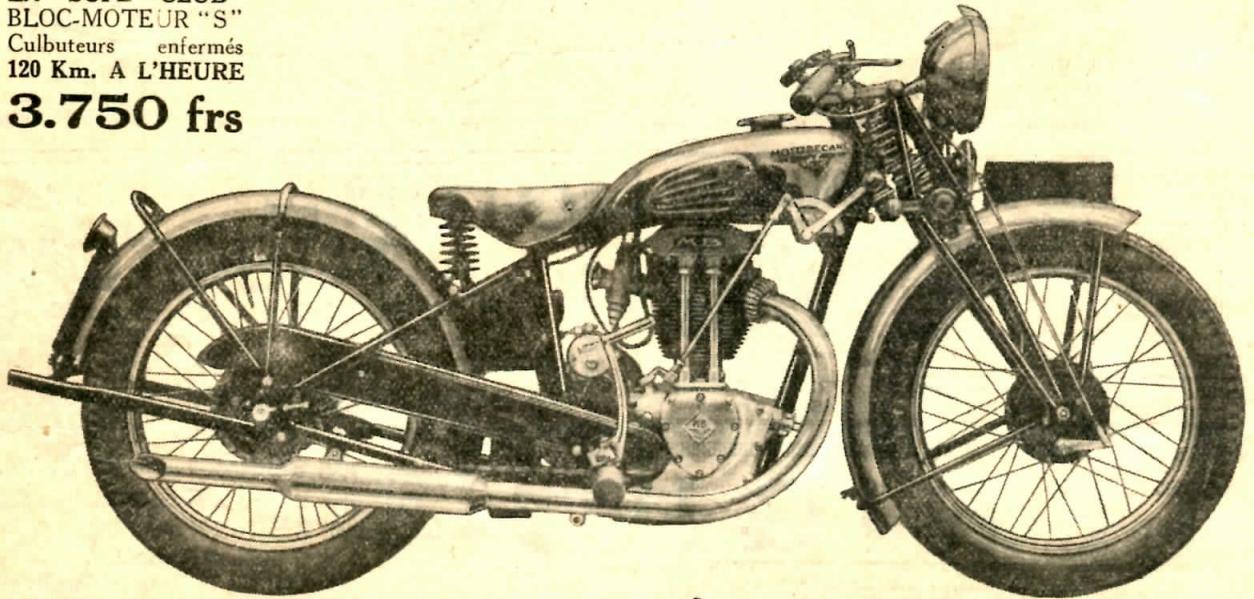
Cat. 500 **MIRAUCCOURT** s. S. 5. C

Cat. Sidecar **VOIVENEL** sur S. 5. C SIDE BERNARDET
FRANÇOISE sur S. 5. C

TOUS **1** **ers**
ex-æquo
MÉDAILLE
D'OR

Dans les catégories 350 cc. et side-cars 600 cc., les équipes **Motobécane** remportent
la COUPE-CHALLENGE DES PYRÉNÉES

LA "SUPER-CLUB"
BLOC-MOTEUR "S"
Culbuteurs enfermés
120 Km. A L'HEURE
3.750 frs



MOTOBÉCANE

trionphe encore dans cette grande épreuve d'endurance, confirmant les qualités du nouveau Bloc-Moteur "S"
après ses succès dans **ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX, TOUR DE FRANCE, CIRCUIT D'ARTOIS,**
CIRCUIT AIGLON

PNEUS HUTCHINSON - CHAÎNE YELLOW

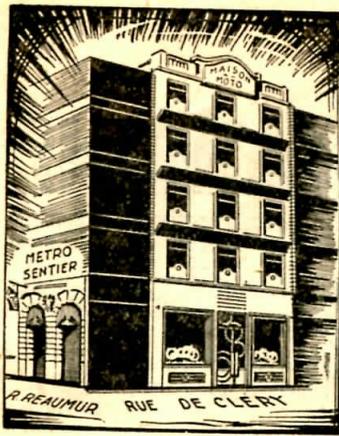
3.500 AGENTS EN FRANCE

12 MOIS DE CRÉDIT

AGENT EXCLUSIF A MARSEILLE :
LEYRIS, 97, rue de Tilsitt - MARSEILLE
TOUS MODÈLES EN MAGASIN - STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

ATELIERS de la MOTOBÉCANE
16, Rue Lesault, 16 - PANTIN (Seine)

BON A DÉCOUPER
Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente
crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.
M. _____
Rue _____
n° _____
Dép. _____
21357



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ

12, Rue de Cléry - PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

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

FRANCE & COLONIES
45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE
66 fr. 34 fr. 20 fr.

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

AUTRES PAYS
84 fr. 43 fr. 25 fr.

MILITAIRES
25 fr. 12 fr. 8 fr.

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)
C. C. Postal 297-37

TOUJOURS A PROPOS DE L'EXAMEN MÉDICAL

On sait qu'un journal a fait, bien mal à propos, une enquête sur l'opportunité de soumettre à un examen médical les candidats au permis de conduire. Trop de présidents de clubs automobiles, soit par déformation professionnelle, soit par ignorance, se sont prononcés en faveur de cet examen médical. Les uns sont médecins et leur avis vaut celui d'un joaillier qu'on consulterait sur l'utilité des bijoux. Les autres n'ont aucune expérience de la conduite des voitures automobiles, se font piloter par leur chauffeur, et certains même n'ont pas leur permis de conduire. On a, bien entendu, omis d'interroger de vieux conducteurs expérimentés ou ceux qui, a priori, semblent qualifiés pour émettre une opinion sur cette question, les inspecteurs de l'U.N.A.T. Nous avons l'occasion de parler de ce sujet à un de ceux-ci. Son opinion était d'autant plus intéressante qu'il est officier aviateur de réserve et que, pendant la guerre, il était instructeur des jeunes pilotes. Il a, par conséquent, une expérience très étendue (il a formé plus de cent pilotes, il est inspecteur de l'U.N.A.T. depuis le début). Il est adversaire convaincu de l'examen médical aussi bien pour l'aviation que pour les véhicules automobiles. Il a pu, en effet, constater que le sang-froid et le courage, qualités essentielles d'un pilote ou d'un conducteur, sont dans une large mesure, indépendants de la condition physique. Que de fois il a eu des élèves pilotes merveilleusement constitués, que les commissions médicales avaient admis et qui, au poste de pilotage, devenaient de véritables loques. D'autres, au contraire, qui avaient failli être éliminés par les commissions médicales, se révélaient pilotes hors ligne. Combien de nos plus illustres aviateurs de guerre n'auraient jamais été admis à voler si les commissions médicales avaient été instituées plus tôt. Nous pourrions citer le cas d'un colonel aviateur qui a, sans accident, volé tous les jours depuis vingt ans et sur tous les types d'appareils, et qui est myope comme une taupe. Il paraît donc bien que si un homme courageux et résolu peut, malgré des déficiences physiques piloter un avion, il n'y a aucune raison pour qu'il ne puisse conduire un véhicule automobile. Un avion, facile à piloter en air calme et en vol normal, exige des réflexes rapides, un sens très net du vol, dès que les conditions sont moins favorables. Faire un atterrissage dans un champ avec un appareil

qui marche encore, et nous prenons le cas le plus favorable, à 60 ou 80, exige une singulière adresse, alors que la conduite d'un véhicule automobile muni de freins puissants et dont la vitesse peut être ramenée à une fraction de kilomètre, est d'une incomparable facilité.

Nous avons précisément sous les yeux une statistique d'accidents. Sur les 300 accidents signalés il n'y en a qu'un dû au sommeil du conducteur. Et cela ne peut-il arriver à l'homme le plus robuste ? Certes, d'autres accidents auraient été évités si les conducteurs n'avaient pas perdu la tête, mais voyez

ces conducteurs, ce sont le plus souvent des hommes parfaitement normaux, mais le sang-froid est, avant tout, une question de caractère. La prudence ne l'est pas davantage. Ce n'est pas un examen médical qui vous donnera conscience de vos responsabilités. Ce n'est pas lui qui développera l'esprit d'observation, grâce auquel on aura le sens de la route. Vous pouvez avoir une vue perçante et ne pas voir l'obstacle, si votre attention est distraite. L'examen médical ne serait jamais qu'une brimade inutile. Même dans le cas contraire, quelle garantie donnerait-il pour l'avenir. Le candidat reconnu apte au moment du permis de conduire, ne pourra-t-il, par la suite, contracter une maladie ? Nous connaissons un conducteur, en possession du permis de conduire, qui, dans un accident, a perdu un bras (amputation et désarticulation, par conséquent impossibilité d'utiliser un appareil de prothèse). Il doit lâcher le volant pour changer de vitesses. Et il conduit une très grosse voiture. Quant à rendre l'examen médical périodique, c'est manifestement une impossibilité. Et, encore une fois, l'opinion de tous ceux qui ont l'expérience de la route est formelle : l'examen médical est absolument inutile. Le contrôle médical n'a-t-il pas d'autres domaines où il peut s'exercer utilement : examen pré-nuptial, lutte contre les maladies contagieuses, etc. L'examen pour le permis de conduire sous sa forme actuelle, permet d'éliminer les conducteurs vraiment dangereux. L'inspecteur de l'U.N.A.T. est parfaitement capable de constater chez le candidat les tares qui affectent sa capacité de conducteur : forte myopie, surdité, infirmité diverses. D'ailleurs, notre club le plus actif, celui qui possède la plus sérieuse documentation, l'A.C. de l'Ouest, ne s'est-il pas nettement prononcé contre l'examen médical.

SOMMAIRE

N^o 645

20 Juillet 1935

| | |
|---------------------------------|------------|
| Informations | 610 |
| PARIS-LES PYRÉNÉES- | |
| PARIS : Compte-rendu de | |
| l'épreuve | 611 |
| | 613 |
| | 615 |
| | 617 |
| | 619 |
| Croquis de machines de Paris- | |
| les Pyrénées-Paris | 612 |
| Les concurrents qui termineront | |
| Paris-les Pyrénées-Paris | 614 |
| | 616 |
| | 618 |
| Constructeurs, fabricants | 620 |
| Les Harley-Davidson « 74 » et | |
| « 45 » | 621 |
| Par-ci-par-là | 621 |
| Thermodynamique | 622 |
| Les Clubs | 623 |
| Le Sport | 624 |
| Le Bol-d'Or Marocain | 625 |



UNE NOUVELLE D.K.W.

D.K.W. a aligné dans le Grand Prix de Suisse une nouvelle 250 dont les cylindres sont horizontaux. C'est un moteur en U à chambre d'explosion commune. Le moteur de la machine du T.T. était vertical, et ne comportait même pas pour la 250 cmc. deux cylindres en U. Au point de vue de la régularité du couple et de l'équilibrage, ce moteur est assimilable à un monocylindre, mais les parois des cylindres servent de déflecteur, les gaz entrant dans un cylindre et s'échappant par l'autre. Dans le nouveau D.K.W. comme dans l'ancien, le compresseur à piston augmentait l'efficacité du carter pompe utilisé.

TRAVAUX TERMINÉS

Les travaux de réparation de la pile V côté Fontainebleau, du pont par lequel le Chemin de Grande Communication n° 116 franchit la Seine, à Fontaine-le-Port, sont achevés.

En conséquence, la circulation sur cet ouvrage a été rétablie jeudi 4 juillet.

Aucun véhicule ne devra circuler sur l'ouvrage à une vitesse supérieure à 10 kilomètres à l'heure.

Un Concours de Tourisme Motocycliste

LA Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle organise un concours de tourisme entre motocyclistes ayant accompli sur motocyclette de marque française, en France, Algérie, et Tunisie, en un ou plusieurs voyages, le plus grand nombre de kilomètres dans la période du 1^{er} août au 30 septembre 1935.

Les inscriptions sont reçues au siège de la Chambre Syndicale, 9, rue Le Sueur, Paris (16^e), jusqu'au 15 août, dernier délai.

Tout participant, partant d'où bon lui semble, sans obligation de vitesse, et choisissant ses itinéraires, devra se faire contrôler à chaque départ et au moins une fois tous les 200 km., sans que la même ville puisse servir plus de deux fois de contrôle, à l'exception du lieu de domicile.

Il ne sera tenu compte dans le calcul général du kilométrage que des distances couvertes par le chemin le plus court entre deux contrôles; le kilométrage sera établi en se basant sur les routes nationales et départementales.

Les contrôles de départ et ceux de route se feront sur le carnet remis à la réception de l'engagement, au moyen de l'apposition du timbre humide d'un commerçant en motocy-

clettes, à côté de la mention par le concurrent de la ville de contrôle et de la distance entre celle-ci et le contrôle précédent.

Les carnets de contrôle devront être renvoyés à la Chambre Syndicale avant le 5 octobre 1935, dernier délai.

Pour la répartition des prix, les concurrents seront classés en trois catégories, suivant le type de leur motocyclette :

- 1^{re} catégorie : Propriétaires de vélomoteurs.
- 2^e catégorie : Propriétaires de motos jusqu'à 250 cmc. de cylindrée inclus.
- 3^e catégorie : Propriétaires de motos au-dessus de 250 cmc. de cylindrée.

Chacune des trois catégories est dotée des prix suivants :

- 1^{er} Prix : Une somme de 2.500 francs.
- 2^e Prix : Une somme de 1.000 francs.
- 3^e Prix : Une somme de 750 francs.
- 4^e Prix : Une somme de 500 francs.

Tous les concurrents pourront envoyer à la Chambre Syndicale un récit, d'un maximum de dix pages dactylographiques, ou des photographies de leur voyage à motocyclette; un prix de 1.000 francs sera attribué à la meilleure narration et un prix de 500 francs à la meilleure illustration photographique.

INFORMATIONS

UN MOUVEMENT BIEN DÉCLENCHÉ

C'EST celui qui se dessine en faveur de la suspension arrière et que rien ne semble plus pouvoir arrêter maintenant. A ce propos, Monneret a dit : « Qu'on me donne une bonne 1.000 à suspension arrière et, parole d'honneur, je battraï le record du tour de piste à Montlhéry ».

On n'est pas plus affirmatif !

LES MOTOS EN ANGLETERRE

EN avril 5.676 motos neuves ont été immatriculées, cela en fait 473 de plus qu'en avril 1934. Le nombre des motos de toutes les catégories est en augmentation, sauf pour les petites cylindrées.

DOUGLAS CHANGE DE MAINS

SANS cesser de construire les célèbres flat-twin, la firme Douglas vient d'être achetée par la British Pacific Trust.

QUELS SONT LES DÉFAUTS DE VOTRE MACHINE ?

Participez à notre referendum

Moto Revue a ouvert à tous ses lecteurs, un referendum (voir n° 642, p. 539) ayant pour but de créer un trait d'union entre l'usager et le constructeur, afin de favoriser le perfectionnement de la motocyclette.

Par l'intermédiaire de Moto Revue, qui transmettra les doléances des motocyclistes, ceux-ci pourront indiquer aux constructeurs les défauts qu'ils trouvent à leurs machines et leur suggérer, au besoin, les améliorations qui pourraient y être apportées pour pallier à ces défauts.

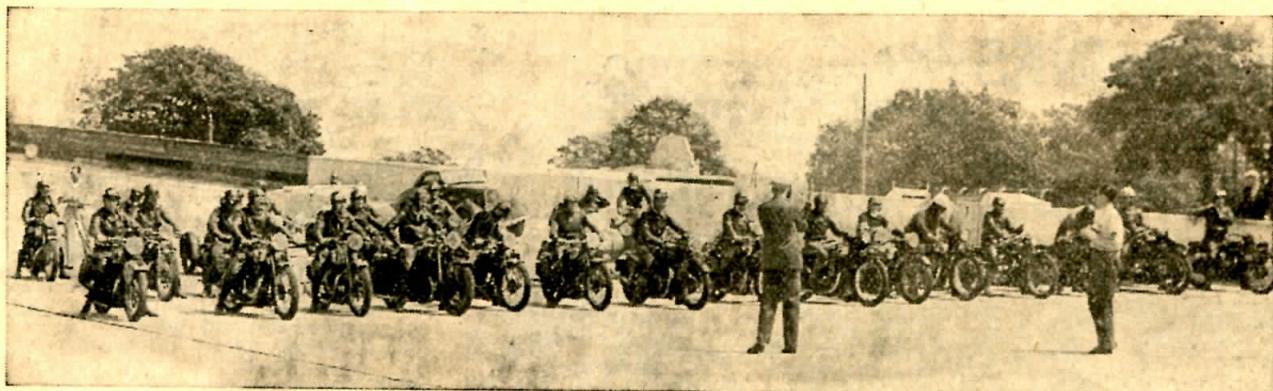
En compulsant les différentes lettres que nous leur transmettrons, les constructeurs pourront ainsi voir quel est le défaut le plus souvent reproché à chaque type et améliorer leur construction dans ce sens. Une fois de plus, Moto Revue aura fait œuvre utile.

Pour répondre au referendum.

Ne pas omettre de porter en haut et à gauche de l'enveloppe : Referendum Constructeurs et de mentionner en haut et à gauche de la lettre : la marque, la cylindrée, le type, l'année de construction et toutes les caractéristiques utiles de la machine dont il est question.



A l'aérodrome d'Entzheim, à 15 km. de Strasbourg, un motocycliste va emporter vers le bureau central de la ville les lettres amenées par l'avion d'Air Bleu.



A Montlhéry : Dans quelques secondes le départ de l'épreuve à moyennes accélérées va être donné. De dos photographiant les coureurs, notre directeur M. Lacomme, créateur de l'épreuve.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

soulevant l'enthousiasme sur ses 2.000 km. de route
a remporté un immense succès.

PARIS-Les-Pyrénées-Paris 1935 est terminée. Comme à l'habitude notre belle épreuve, véritable derby de la route, a obtenu dans tous les pays qu'elle traversait, un succès énorme. A Tarbes, à Limoges, chaque fois qu'il y avait un parc

fermé, les machines suscitaient un très vif intérêt parmi les innombrables curieux qui se pressaient autour des barricades pour les voir de plus près.

Nos constructeurs ont prouvé encore une fois, à quel degré de perfection constructive ils étaient arrivés. En effet, à l'heure actuelle, on peut faire ce qu'on veut, imposer la moyenne la plus élevée, compatible avec la sécurité routière, faire escalader les cols pyrénéens les plus durs, les motos modernes se rient de tout cela, et il faut vraiment qu'un concurrent ait une avarie grave pour ne pas arriver dans les délais. Et malgré tout l'épreuve est dure, car c'est justement ce gros « pépin » que les coureurs craignent. Aussi imposent-ils à leurs montures un travail beaucoup plus grand qu'il ne serait nécessaire, afin justement d'avoir le temps de réparer en cas de coup dur. Le malheur est que précisément ce gros effort demandé en est quelquefois la cause, ce fut, par exemple, le cas du courageux Guerrier, l'agent versaillais de Motobécane qui, tout le long du parcours se fit remarquer comme un des meilleurs hommes, arrivant dans les premiers à chaque contrôle, malgré son cadre faussé à la suite d'une chute après Rambouillet. Dans l'épreuve à moyennes accélérées à Montlhéry, au premier tour, il s'embarqua sur la piste de vitesse au lieu de continuer, tout droit sur le routier, tous les concurrents le dépassèrent à ce moment, et par la suite il « bourra » si fort pour rattrapper tout le monde — chose à laquelle il réussit parfaitement du reste — qu'il cassa au dernier tour, perdant ainsi le bénéfice de ses efforts. Dumont, qui était venu de Pontarlier tout exprès pour courir Paris-Les Pyrénées-Paris fut victime d'un bris

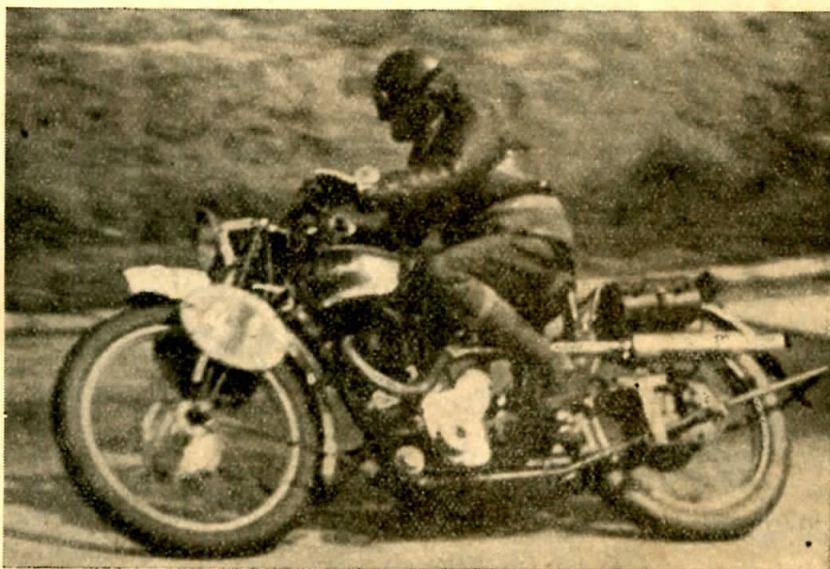
Paris-les-Pyrénées-Paris 1935 a démontré le haut degré de perfection auquel sont arrivés nos constructeurs : Sur 38 machines qui ont pris le départ, 30 ont terminé, dont deux seulement avec des pénalisations.

de piston tout près du bu!, à Etampes, alors qu'il n'avait encouru jusque là aucune pénalisation. Halhoute lui, cassa son carter entre Tarbes et Auch.

Comme on le voit, le déchet ne fut pas extrêmement important puisque sur trente-huit partants, trente rallièrent l'autodrome, dimanche matin, deux seulement étant pénalisés, Cichon de 67

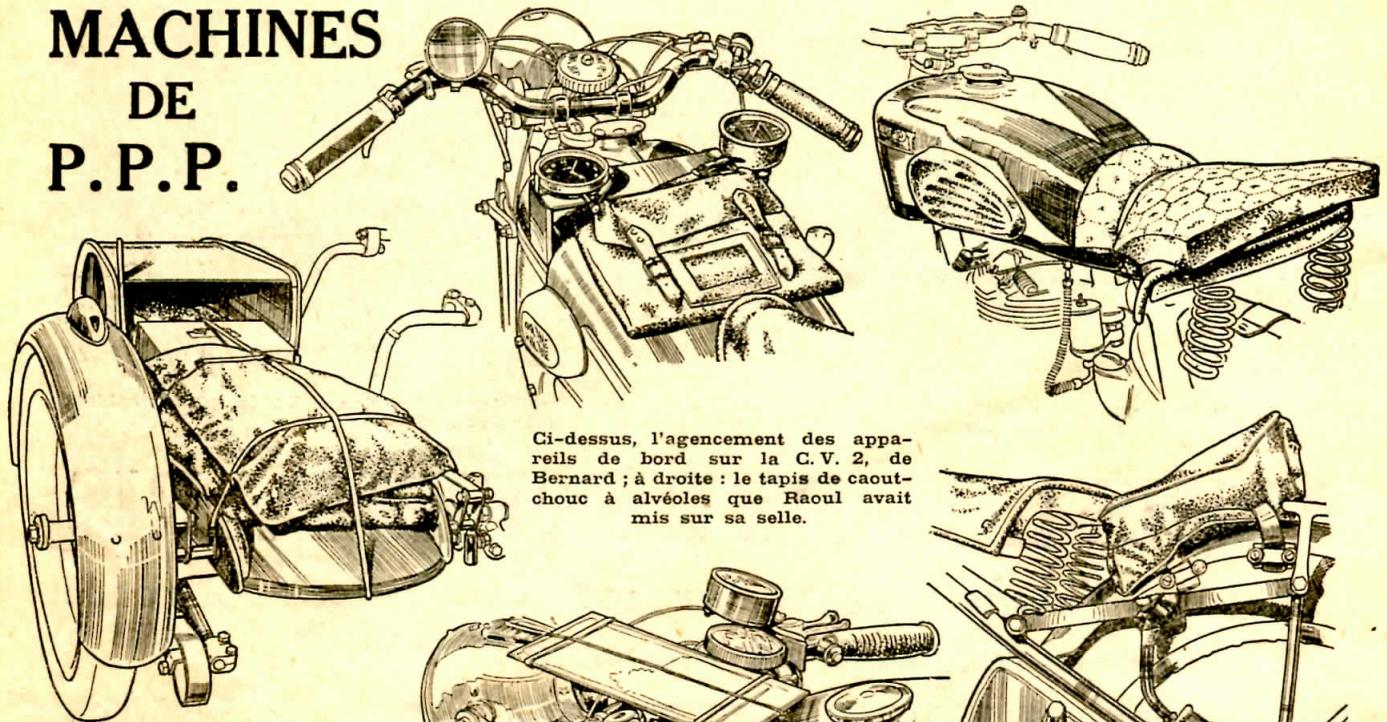
points et Vendel de 4. Tout cela prouve malgré tout que Paris-Les Pyrénées-Paris est loin d'être une promenade de santé comme tant d'épreuves de régularité, et qu'il faut pour la mener à bien des pilotes entraînés et des machines soigneusement préparées et d'une fabrication hors de pair.

Nos « Pyrénéens » sont partis le jeudi 11 pour accomplir leur première étape : Paris-Tarbes d'une seule traite, 798 km. Méchant bout à avaler ! Le temps, les jours précédents, avait été assez peu engageant et l'on pouvait redouter que les concurrents aient à souffrir de la pluie, mais en dernière



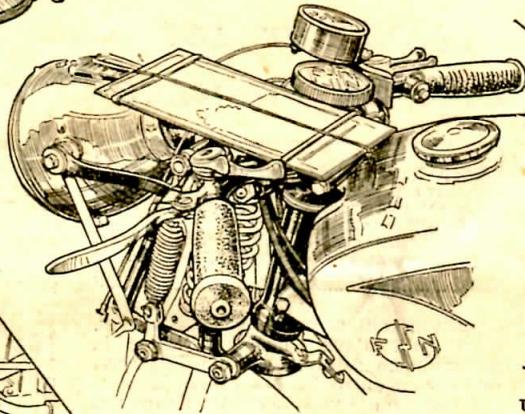
L'homme le plus rapide de Paris-les-Pyrénées-Paris : Pahin, sur Peugeot, virant au Faye dans l'épreuve à moyennes accélérées.

MACHINES DE P.P.P.

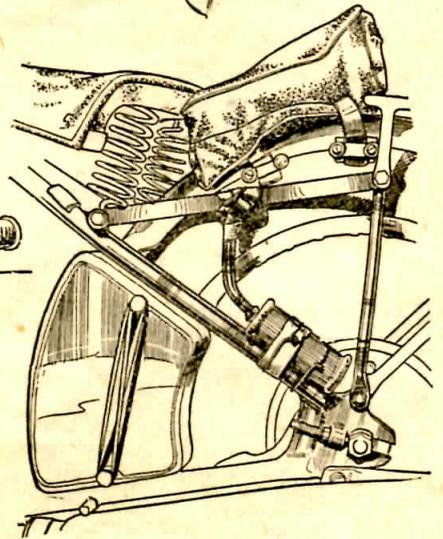


Ci-dessus, l'agencement des appareils de bord sur la C.V. 2, de Bernard ; à droite : le tapis de caoutchouc à alvéoles que Raoul avait mis sur sa selle.

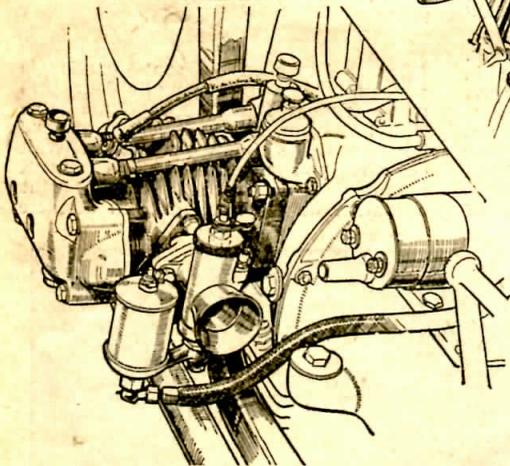
Ci-dessus : Jean était parti sans passager aussi avait-il toute la place nécessaire pour arrimer sur son petit sidecar de course, tout ce dont il avait besoin.



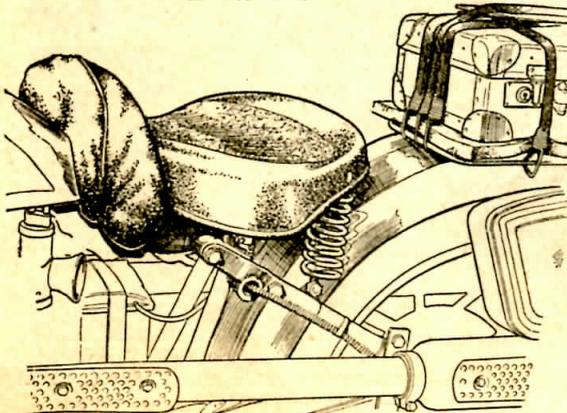
Ci-dessus : Le porte-carte que Gillot avait installé sur sa 500 F.N., type M. 86. La machine la plus propre de Paris-les Pyrénées-Paris.



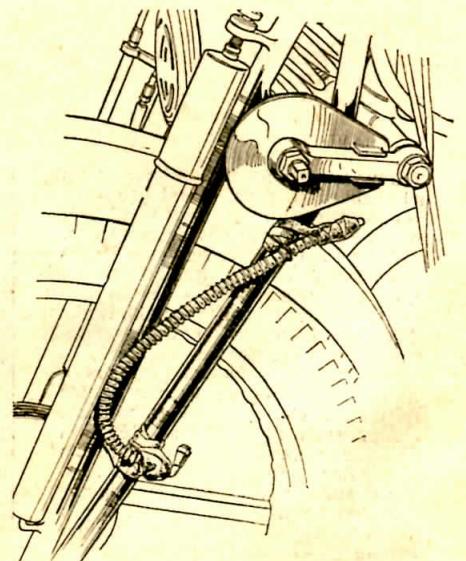
Une chute est toujours possible, c'est pourquoi Boura avait emporté un repose-pied de rechange.



A gauche : Bernard et Naas avaient, sur leurs C.V. 2, un carburateur à chaque cylindre. Notez la bride spéciale utilisée pour pouvoir faire cette adaptation.



Le coussin de Dumont qui lui évitait de glisser en avant, lors de trop forts cahots. Notez aussi l'arrimage de sa valise. Dumont était d'ailleurs le concurrent le mieux équipé.



Décidément, Boura est un prévoyant, voyez comment il avait attaché un pétroflex de rechange à la fourche de sa Moto

minute notre directeur passa un contrat avec le soleil et c'est par 40° à l'ombre, que la quarantaine de pilotes qui avaient répondu à notre appel se réunirent au parc fermé de la porte Maillot, installé face à Luna-Park.

AU PARC FERMÉ

A partir de 16 heures, les coureurs commencent à arriver. Certains mettent la dernière main à la préparation de leur monture.

Naas, instruit par une expérience de près d'un lustre, emplit ses chambres à air de Blocluite. Dans une épreuve comme Paris-les Pyrénées-Paris, la crevaillon est un des coups durs les plus terribles.

Boura se fait remarquer aussi parmi les plus prévoyants. Il a fixé en divers endroits de sa Motoconfort diverses pièces de rechange, celles qu'il juge les plus susceptibles de lui être éventuellement utiles. A un hauban arrière du cadre un repose-pieds, — une chute est toujours possible — sur chaque côté de ses tringles de garde-boue avant, une tige de culbuteurs. Toutes ses « ficelles » sont doublées, avec tout prêts, les différents embouts s'adaptant aux manettes ou leviers *ad hoc*.

Halhoute a prévu un alternateur de secours, entraîné par la roue arrière. Bertin a conservé, en plus de son sélecteur, un levier à main tout prêt. De plus, par excès de précaution il a relié sa culasse au tube avant du cadre par deux fortes entretoises tubulaires ; mais nous avions déjà remarqué ce détail au Bol d'Or. Car Bertin part au Pyrénées avec le même sidecar Motoconfort Bernardet qui gagna la ronde des 24 heures en forêt de Saint-Germain.

On remarque que, sur la plupart des sidecars présents, il y a une commande de frein indépendante sur la roue du side.

Bernardet domine, parmi les autres, il y a un Précision, celui de Françoise, un Agilon (marque belge), celui de Vanderschrick et un Belgian, celui de Jean. Ledit Jean part tout seul. Il veut sans doute éviter ainsi la distraction que peut causer la conversation d'un passager : défense de parler au wattman !

La machine de Vanderschrick attire les admirateurs, c'est une M. 86 « maison » : un seul tube d'échappement, culasse en alu, réservoir d'huile séparé, l'engin tape le 125 avec son sidecar. Avec ça il est sûr de faire sa moyenne. Par contre, les F.N.

de Gillot et Richard sont très « série » et on les croirait fraîches émouluées du magasin d'exposition.

Venin n'est pas là, ou plutôt, il est là sans machine. Très pris par les demandes croissantes de la clientèle, de Font-Réaulx n'a pu lui préparer à temps sa 175 Dax. Dommage, nous aurions aimé voir au palmarès de notre épreuve, cette 175 si fine et si *up to date*.

Voilà Nancy, toujours en effervescence, qui arrive suivi du calme Pahin et de Poitte, tous trois ont leurs machines du Bol d'Or. Les roues « beurre frais » des deux premiers attirent les regards des curieux. A signaler sur la 350 de Poitte, une petite pédale montée en bout d'arbre de l'index des vitesses, destinée à suppléer à une défaillance assez improbable du sélecteur.

Tout ce monde grouille, sous l'œil intéressé d'innombrables admirateurs, s'affaire autour des « pétoires » qui vont monter à l'assaut des « juges de paix ». Pendant ce temps l'heure tourne, et à



Notre photographe sur son sidecar 1.000 cmc. René Gillet a carrosserie Bernardet grand Routier.

16 h. 30, on rassemble le groupe blanc (motos 175 et sidecars 350 et 600 cmc.) qui, sous la conduite de M. Cuillier, gagne le contrôle de départ, la Grille

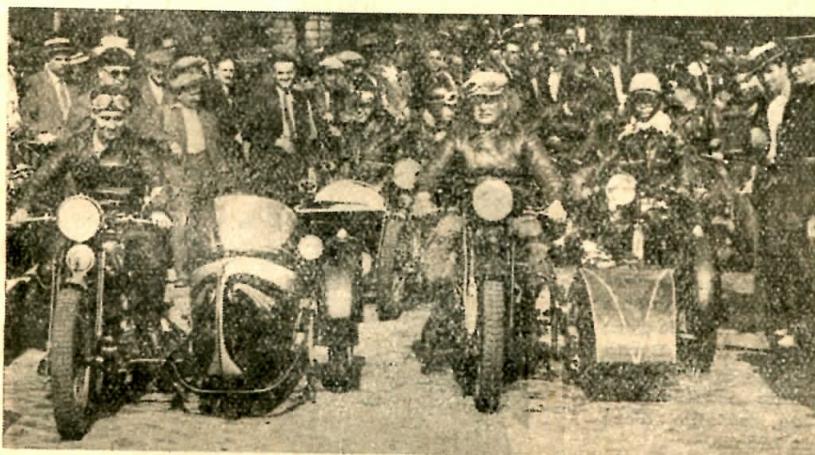


A la porte Maillot, les concurrents du Groupe rouge vont partir pour le contrôle de départ de Versailles. On reconnaît à leur gauche, M. Mauve, président de l'A.M.C.F.

de l'Orangerie à Versailles. A l'heure prévue, 17 h. 34 exactement, tous les coureurs du groupe, sauf un, sont partis pour la première étape. Pendant ce temps, les concurrents du groupe rouge (motos 350, 500, 1.000 cmc. et voitures) quittent la porte Maillot à 17 h. 30, conduits par le cabriolet de Pirard où a pris place l'ami Mauve, directeur de la course. A la Grille de l'Orangerie, ils ont une heure un quart devant eux, et nombreux sont ceux qui en profitent pour casser une ultime croûte avant de s'élancer vers Tarbes. M. Rivière le sympathique patron du café de l'Orangerie ne sait plus où donner de la tête pour satisfaire tous ces affamés. Enfin, à 19 h. 09, tous nos hommes, au grand complet — et même plus, puisque Cognéras, engagé à la dernière minute, est venu se joindre à la caravane — mettent en route.

1^{re} ÉTAPE : PARIS-TARBES

CETTE première étape qui comportait un parcours de 798 km. était la



Au même endroit : les concurrents du groupe blanc, on reconnaît au premier plan Françoise et Jean, qui n'a pas de passager.

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES



De gauche à droite et de haut en bas : Voivenel (Motobécane-Bernardet), diplôme de médaille d'or ; Vanderschrick (amateur), diplôme de médaille d'or ; Jean (side 600 Saroléa), diplôme de médaille d'or ; Despland (Koehler-Escoffier), diplôme de médaille d'or ; Bertin (Motoconfort-Bernardet), diplôme de médaille d'or ; Passet (X...), diplôme de médaille d'or ; Collin (X...), diplôme de médaille d'or ; Françoise (Motobécane-Précision), diplôme de médaille d'or ; Cichon (X...), diplôme de médaille de bronze.



Au parc fermé de la porte Maillot, Naas, qui vient de changer de pneus en profite pour garnir ses chambres de Blocluite... deux précautions valent mieux qu'une.

plus longue, sinon la plus dure et les concurrents devaient couvrir un bon nombre de kilomètres de nuit.

Trente-huit coureurs prirent le départ de la Grille de l'Orangerie, à Versailles. A quelques kilomètres du départ, à Trappes, Guerrier commence à faire connaissance avec la « poisse » il éclate à l'arrière. A Rambouillet, il passe sur une flaque de gas-oil, dérape et si, fort heureusement, il ne se fait aucun mal, son cadre est faussé; malgré tout, avec le cran qui le caractérise, il repart à la poursuite des premiers. La même mésaventure arrive à Cichon; lui non plus ne se blesse pas, mais sa selle est cassée, son phare embouti et sa batterie morte, sans préjudice du départ de tout l'ensemble cadre-fourche. Et là, Cichon fut vraiment admirable, il tassa des effets sous sa selle, redressa tant bien que mal guidon et manettes et repartit. Toute la nuit, il roula sans lumière à une allure forcément réduite, et naturellement, il récolta 7 points de pénalisation à Châtellerault, 20 à Bordeaux et 20 autres à Tarbes. L'autre victime de cette première étape fut Vendel qui, à Bordeaux, récolta 4 points. De plus, on eut à enregistrer deux abandons: celui de l'amateur Verdez, qui, pris de sommeil, s'endormit sur le bord de la route avant Angoulême, et celui de L'clerc qui vit sa magnéto lui refuser tout service vers Châteaudun.

Les routes empruntées étaient en général excellentes, la pluie avant Bordeaux provoqua bien quelques chutes, mais toutes furent sans conséquences.

Enfin, signalons l'organisation impeccable des contrôleurs de Châtellerault et de Tarbes où 36 concurrents se retrouvent au parc fermé.

2^e ÉTAPE : TARBES-LIMOGES

Ce sont donc 36 concurrents qui samedi prirent le départ de Tarbes pour s'élancer à l'assaut des cols pyrénéens. Les routes des cols sont relativement bonnes, en tous cas très acceptables et nettement meilleures que les années précédentes.

A l'arrivée à Limoges, un seul homme manque à l'appel, c'est Halhoute, qui a

cassé son carter à Miellan; Cichon récolte 20 nouveaux points de pénalisation.

3^e ÉTAPE : LIMOGES-PARIS

Du fait de la défection de Halhoute, 35 concurrents prirent dimanche matin le chemin de la capitale, via l'autodrome de Montlhéry. Le parcours était relativement aisé. Malgré tout, on eut à enregistrer l'abandon de Dumont, qui cassa son piston et de Doridant.

Les coureurs arrivèrent à Montlhéry entre 11 h. 30 et midi. Là, ils avaient deux heures pour se reposer et déjeuner. La plupart d'entre eux en profitèrent pour faire la vidange d'huile et changer de pneus en vue de l'épreuve à moyennes accélérées dont le départ sera donné à 14 heures aux 34 hommes qui restent en course.

Les équipes comptant pour les coupes sont les suivantes :

SIDECARS, GROUPE BLANC

Françoise (Motobécane) et Voivenel (Motobécane-Bernardet).

GROUPE ROUGE

Boura-Guerrier (Motoconfort); Cogneras-Hordelalhay (Motobécane); Lamarque-Mirancourt (Motobécane), Poitte-Vendel (Peugeot); Naas-Bernard (Gnome-Rhône); Pahin-Narcy (Peugeot); Gillot-Richard (F.N.).

Dès le départ, c'est Boura qui prend la tête; malgré les 2.000 km. qu'elle vient d'effectuer, sa Motoconfort n'a nullement souffert et est aussi rapide qu'à l'entraînement, avant l'épreuve.

Au début du second tour, Guerrier qui suivait Boura se trompe et s'engage sur la piste de vitesse. Le temps qu'il s'aperçoive de son erreur et presque tout le monde lui est passé devant. Mais il ne perd pas de temps et chasse dur, virant à la limite dans un style remarquable, malgré son cadre qui depuis Rambouillet, est déporté. Peu importe, extraordinaire de cran, il comble la plus grande partie de son retard. Durant ce temps, Boura est toujours en tête, suivi de Pahin, Gillot et Narcy. Au 5^e tour, au Faye, Lamarque rate son virage, tombe et s'ouvre l'arcade sourcilière. L'agent lyonnais de Koehler-

Escoffier, Despland, n'hésite pas à s'arrêter pour lui porter secours, puis voyant qu'il n'y peut rien, il s'arrête ensuite pour avertir de l'accident. Par la suite, il foncera « tant que ça peut » au risque de casser, mais sa Koehler, mise au point et préparée pour lui-même tiendra merveilleusement le coup se montrant une des 350 les plus rapides et malgré tout, le brave « Mémé » terminera dans les délais. Le courage du malheureux Guerrier n'est guère récompensé; alors qu'il ne lui restait plus qu'un tour à faire, un linguet de distribution cassa.

Enfin, au dernier passage, Pahin, à la surprise générale, saute Boura et triomphe d'une seconde.

LE CLASSEMENT

Groupe blanc

Motos 175 cmc. — 1. Cichon (X...), 67 points de pénalisation, diplôme de médaille de bronze.

Sidecars 600 cmc. — 1. *ex æquo*: Françoise (Motobécane, pneus Hutchinson); Voivenel (Motobécane, pneus Hutchinson); Bertin (Motoconfort, pneus Hutchinson); Jean (Saroléa), tous sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

1. Amateur: Vanderschrik, sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

Groupe rouge

Motos 350 cmc. — 1. *ex æquo*: Sablé (Motobécane); Poulet (Motobécane, pneus Hutchinson); Hordelalhay (Motobécane, pneus Hutchinson); Cognéras (Motobécane); Poitte (Peugeot); Despland (Koehler-Escoffier); Collin (X...); Coquereau (X...), tous sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

9. Vendel (Peugeot), 4 points de pénalisation, diplôme de médaille de vermeil.

1. Amateur: Raoul, sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

Motos 500 cmc. — 1. *ex æquo*: Boura (Motoconfort, pneus Hutchinson); Passet (X...); Miraucourt (Motobécane, pneus Hutchinson); Naas (Gnome-Rhône, pneus Hutchinson); Bernard (Gnome-Rhône); Pahin (Peugeot); Narcy (Peugeot); Gillot (F.N.); Richard (F.N.), tous sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

1. Amateur: Blonquy, sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

Motos 1.000 cmc. — 1. Gercet (X...), sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

Voitures 1.100 cmc. — 1. Bila (Fiat), sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

Voitures 2 litres. — 1. *ex æquo*: Firmin Didot (Peugeot); Mme Leblanc (Peugeot), tous sans pénalisation, diplôme de médaille d'or.

LES COUPES ET CHALLENGES

Motos

Coupe du Président de la République. — Equipe Peugeot, avec Pahin et Narcy. Championnat des Montagnes. — Equipe F.N., avec Gillot et Richard.

Coupe-challenge des Pyrénées. — Groupe blanc: équipe Motobécane, avec Françoise et Voivenel, groupe rouge, équipe Motobécane avec Hordelalhay et Cognéras.

Coupe du Tourmalet. — Groupe blanc: *ex æquo*: Motoconfort, avec Bertin; Saroléa, avec Jean; groupe rouge: équipe

Coupe de l'Autodrome. — Peugeot, avec Pahin.

Coupe du *Petit Parisien*. — F.N.
Coupe du *Républicain des Hautes-Pyrénées*. — Gnome-Rhône.

Dans la première rangée, ci-dessous, de gauche à droite : Naas (Gnome-Rhône), diplôme de médaille d'or ; Bernard (Gnome-Rhône), diplôme de médaille d'or ; Pahin (Peugeot), diplôme de médaille d'or ; Vendel (Peugeot), diplôme de médaille de vermeil.



Ci-dessus, au centre : Poitte (Peugeot), diplôme de médaille d'or ; Richard (F.N.), diplôme de médaille d'or ; Gillot (F.N.), diplôme de médaille d'or.

Ci-contre, à gauche : Narcy (Peugeot), diplôme de médaille d'or ; à droite : Gercet (X...), diplôme de médaille d'or.

Voitures

Championnat des Montagnes. — Equipe Peugeot, avec Firmin Didot et Mme Leblanc.
Coupe-challenge des Pyrénées. — Fiat, avec Bila.

NOS CONSTRUCTEURS

Tout d'abord, il convient d'insister sur le très gros effort fait par les firmes sœurs *Motobécane* et *Motoconfort*, qui malgré la dureté des temps, n'ont sitôt pas à engager à elles deux plus de quinze machines dans notre épreuve. Ces machines se sont montrées d'excellentes « teneuses de route » et extrêmement rapides. Enfin, nous assistons à la consécration officielle du dernier modèle, la 350 « Super Club » qui emporte la Coupe-challenge des Pyrénées, avec Cognéras et Hordelalhay.

Peugeot, notre grande marque nationale amène quatorze machines au poteau, les 500 de Nancy et Pahin et les 350 de Poitte et Vendel. La firme de Valentigney emporte la plus belle récompense : la Coupe du Président de la République.

Gnome-Rhône, représentée par deux CV 2, pilotées par Bernard et Naas, remporte la Coupe du *Republicain des Hautes-Pyrénées* attribuée aux machines les mieux agencées en vue du grand tourisme.

Enfin, F.N., avec ses deux pilotes Gillet et Richard remporte la Coupe du *Club Parisien* destinée à récompenser les machines les plus propres.

LE VIN D'HONNEUR

Une fois l'épreuve à machines accélérées terminée, tous les concurrents furent conduits en groupe de l'Autodrome au parc fermé de la Porte d'Orléans puis, à l'Acropole où avait lieu la remise des bouquets aux vainqueurs.

Avant le vin d'honneur, notre directeur, M. Lacomme, en un discours qui fut fort applaudi, exalta le courage et la résistance des concurrents et le degré de perfectionnement auquel est arrivée la motocyclette moderne. Puis ce fut M. Mauve, commissaire sportif de l'épreuve qui, après une brève allocution, procéda à la lecture du palmarès de Paris-les Pyrénées-Paris 1935. Enfin M. Lacomme leva son verre aux glorieux vainqueurs et à la prospérité du sport motocycliste français.

AUTOUR DE L'ÉPREUVE

Pendant tout le parcours l'amateur Gercet employa constamment les pastilles Carbohyd.

Si de nombreux concurrents s'étaient prémunis de tubulures de rechange,

Bernard sur Gnome-Rhône et Poitte, sur Peugeot qui employaient « Tubotom » avaient jugé cette précaution parfaitement superflue, ainsi du reste que Bertin sur sidecar Motoconfort-Bernardet qui, lui, avait comme au Bol d'Or, un équipement Otom complet, filtres, robinets et tubulures.

A Châtellerault, le ravitaillement des concurrents en Kervoline est assuré de main de maître par M. Guittou, délégué des Etablissements Quervel frères.

A signaler l'organisation admirable de ce contrôle de Châtellerault par le M.C. de Châtellerault dont le président avait organisé un parc où les concurrents pouvaient travailler à l'aise grâce aux balladeuses, mises à leur disposition.

A Périgueux, MM. Blanc et Viard mirent très obligeamment à notre disposition leur Lancia pour accompagner les concurrents.

Dans une épreuve comme Paris-les Pyrénées-Paris, les pneumatiques jouent un rôle prépondérant, s'ils lâchent, c'est la pénalisation à peu près certaine. C'est pourquoi, en coureurs avisés :

Françoise (Motobécane), Voivenel (Motobécane), Halhoute (Motoconfort), Bertin (Motoconfort), Doridant (Motobécane), Poulet (Motobécane), Lecler (Motobécane), Amarque (Motobécane), Hordelalhay (Motobécane), Boura (Motoconfort), Guerrier (Motoconfort), Miracourt (Motobécane), Maisonneuve (Magnat-Debon) et Naas (Gnome-et-Rhône), avaient équipé leurs machines de pneus Hutchinson.

A l'arrivée, à l'autodrome de Montlhéry, un individu peu scrupuleux s'appropriant le bouchon du réservoir d'essence de Voivenel, heureusement, un motocycliste obligeant lui en prêta un.

CE QU'ILS EN PENSENT

Boura, le champion de l'épreuve, l'homme qui arrivait le premier dans tous les contrôles, nous dit : On ne peut pas dire que ce soit tant, c'est dur, très dur même, mais ce qu'il faut surtout : ne pas casser, sinon cela devient très pénible, une simple crevaillon peut être fatale.

Cichon : Jamais je n'ai rien fait d'aussi dur ! Assis dans une position inconfortable sur une machine tordue, à la tenue de route inexistante, c'était vraiment terrible.

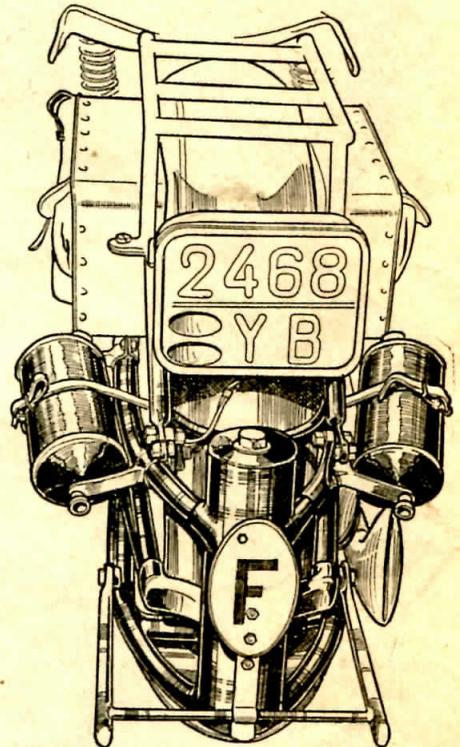
Guerrier : Que voulez-vous, je n'ai pas de chance, pendant toute l'épreuve, je me défends avec un cadre déporté, et à la dernière minute, tout près du succès, je casse. C'est à vous décourager... En attendant, je vais préparer la prochaine.

Despland : Ce que je craignais le plus, c'était la pénalisation. Vous pensez, je prépare et je mets au point une machine tout spécialement, je viens de Lyon... si après cela, je ne terminais pas premier, qu'est-ce qu'ils diraient là-bas les « gones » ?

Jean : C'est plus fatigant sans passer qu'avec, car c'est le pilote qui doit faire le travail du passager absent. C'est surtout dur dans les cols, il faisait déjà chaud, alors, avec les acrobaties auxquelles je devais me livrer, vous vous rendez compte ?

Raoul : C'était ma première épreuve, nous dit l'amateur versallais, alors, vous comprenez, j'aurais tout de me plaindre. Mais c'est une épreuve qui n'est pas à la portée d'un homme insuffisamment entraîné.

Françoise : Avec une bonne mécanique cela va tout seul, mais malheur à celui qui n'est pas jin prêt. En somme, avec le manque de sommeil en moins, c'est aussi pénible qu'un Bol d'Or.



L'arrière de la machine de Gercet. Remarquer les deux réservoirs d'essence de secours, de chaque côté de la roue.

TABLEAUX DE MARCHÉ DES CONCURRENTS A MONTLHÉRY

| BOURA | GUERRIER | PASSET | MIRAUCOURT | MAISON MAUVE | NAAS | BERNARD | PAHIN | NANCY | OILLOT | RICHARD | BLONQUY | GERCET | BILA | P. DIDOT | MME LEBLANC | | | | |
|---------|----------|---------|------------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|-------------|---------|---------|---------|---------|
| 7 43 | 7 43 | 8 53 | 8 53 | 9 51 | 9 51 | 9 16 | 9 16 | 9 24 | 9 24 | 8 43 | 8 43 | 10 14 | 10 14 | 8 53 | 8 53 | 10 21 | 10 21 | 9 56 | 9 56 |
| 15 19 | 15 19 | 16 44 | 16 44 | 17 22 | 17 22 | 18 21 | 18 21 | 19 25 | 19 25 | 17 24 | 17 24 | 20 25 | 20 25 | 18 51 | 18 51 | 19 52 | 19 52 | 19 52 | 19 52 |
| 23 26 | 23 26 | 24 58 | 24 58 | 25 37 | 25 37 | 26 36 | 26 36 | 27 40 | 27 40 | 25 35 | 25 35 | 28 36 | 28 36 | 27 02 | 27 02 | 28 03 | 28 03 | 28 03 | 28 03 |
| 30 35 | 30 35 | 31 15 | 31 15 | 32 00 | 32 00 | 33 00 | 33 00 | 34 25 | 34 25 | 32 34 | 32 34 | 35 35 | 35 35 | 34 21 | 34 21 | 35 22 | 35 22 | 35 22 | 35 22 |
| 38 44 | 38 44 | 40 28 | 40 28 | 41 09 | 41 09 | 42 08 | 42 08 | 43 33 | 43 33 | 41 42 | 41 42 | 44 43 | 44 43 | 43 29 | 43 29 | 44 30 | 44 30 | 44 30 | 44 30 |
| 45 52 | 45 52 | 51 01 | 51 01 | 51 42 | 51 42 | 52 41 | 52 41 | 54 16 | 54 16 | 52 25 | 52 25 | 55 26 | 55 26 | 54 12 | 54 12 | 55 13 | 55 13 | 55 13 | 55 13 |
| 53 34 | 53 34 | 59 17 | 59 17 | 60 01 | 60 01 | 61 00 | 61 00 | 62 25 | 62 25 | 60 34 | 60 34 | 63 35 | 63 35 | 62 21 | 62 21 | 63 22 | 63 22 | 63 22 | 63 22 |
| 1 01 17 | 1 01 17 | 1 07 36 | 1 07 36 | 1 08 22 | 1 08 22 | 1 09 21 | 1 09 21 | 1 10 46 | 1 10 46 | 1 08 55 | 1 08 55 | 1 11 56 | 1 11 56 | 1 10 42 | 1 10 42 | 1 11 43 | 1 11 43 | 1 11 43 | 1 11 43 |

| CICHON | FRANCOISE | VOIVENEL | BERTIN | JEAN | VANDER SCHOTTE | SABBE | POULET | HURDETALES | COGNÉRAS | POITTE | VENDEL | DESPLAND | COLLIN | COQUEREAU | RAOUL | | | | |
|---------|-----------|----------|---------|---------|----------------|---------|---------|------------|----------|---------|---------|----------|---------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 11 41 | 11 41 | 10 21 | 10 21 | 11 21 | 11 21 | 10 10 | 10 10 | 11 30 | 11 30 | 9 36 | 9 36 | 10 04 | 10 04 | 9 53 | 9 53 | 9 46 | 9 46 | 9 46 | 9 46 |
| 24 42 | 24 42 | 20 57 | 20 57 | 21 57 | 21 57 | 20 46 | 20 46 | 22 27 | 22 27 | 18 52 | 18 52 | 20 21 | 20 21 | 19 51 | 19 51 | 19 52 | 19 52 | 19 52 | 19 52 |
| 35 39 | 35 39 | 30 36 | 30 36 | 31 36 | 31 36 | 30 25 | 30 25 | 32 07 | 32 07 | 27 49 | 27 49 | 29 21 | 29 21 | 28 50 | 28 50 | 28 51 | 28 51 | 28 51 | 28 51 |
| 57 48 | 57 48 | 40 35 | 40 35 | 41 35 | 41 35 | 40 24 | 40 24 | 42 05 | 42 05 | 38 53 | 38 53 | 40 26 | 40 26 | 39 55 | 39 55 | 39 56 | 39 56 | 39 56 | 39 56 |
| 1 11 38 | 1 11 38 | 50 36 | 50 36 | 51 36 | 51 36 | 50 25 | 50 25 | 52 05 | 52 05 | 48 58 | 48 58 | 50 30 | 50 30 | 49 59 | 49 59 | 49 60 | 49 60 | 49 60 | 49 60 |
| 1 23 49 | 1 23 49 | 1 00 36 | 1 00 36 | 1 01 36 | 1 01 36 | 1 00 25 | 1 00 25 | 1 02 05 | 1 02 05 | 57 52 | 57 52 | 59 24 | 59 24 | 58 53 | 58 53 | 58 54 | 58 54 | 58 54 | 58 54 |
| 1 36 09 | 1 36 09 | 1 07 57 | 1 07 57 | 1 08 57 | 1 08 57 | 1 07 46 | 1 07 46 | 1 09 26 | 1 09 26 | 1 07 25 | 1 07 25 | 1 08 56 | 1 08 56 | 1 07 45 | 1 07 45 | 1 07 46 | 1 07 46 | 1 07 46 | 1 07 46 |

Dans les tableaux ci-dessus, la première colonne sous chaque nom indique, de haut en bas, les temps totaux à chaque tour et la deuxième indique les temps réalisés à chaque tour.

SURVEILLEZ LE NIVEAU D'HUILE VOUS ÉVITÉZ LE DÉSAMORÇAGE DE LA POMPE OU L'ENCRASSEMENT

Dans les deux rangées centrales, de haut en bas : Poulet (Motobécane), diplôme de médaille d'or ; Bila (Fiat 6 CV), diplôme de médaille d'or ; Raoul (amateur), diplôme de médaille d'or ; Sabbé (Motobécane), diplôme de médaille d'or ; Hordelahaye (Motobécane), diplôme de médaille d'or ; Mme Leblanc (Peugeot 401), diplôme de médaille d'or.

Dans la rangée ci-dessus, de haut en bas : Cognéras (Motobécane), diplôme de médaille d'or ; Blonquy (amateur), diplôme de médaille d'or ; Boura (Motobécane), diplôme de médaille d'or.

Dans la rangée ci-dessus, de haut en bas : Firmin-Didot (Peugeot 401), diplôme de médaille d'or ; Coquereau (X.), diplôme de médaille d'or ; Miraucourt (Motobécane), diplôme de médaille d'or.

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

SUR LA ROUTE DANS LES CONTROLES

Le contrôle de Châteaudun fut assuré par MM. Jolliot et Huquenel, et les membres de l'Automobile Club de l'Ouest. Une foule compacte envahissait les abords du contrôle et s'était étagée pour assister au départ en ligne dans la montée, à la sortie de Châteaudun.

A Tours, la foule également envahissait le contrôle organisé par M. Faucher, directeur du Bureau de l'Automobile Club de l'Ouest, M. Menant, président du Moto Club de Touraine, assistés de MM. Jaran, président de la Commission sportive, et Choissard.

A Châtelleraul, il faut le signaler, le contrôle fut organisé d'une façon impeccable. Toute la ville s'était certainement donné rendez-vous sur la promenade de Blossac. L'organisation du parc de ravitaillement avait été poussée à la perfection : jusqu'à des prises de courant avec balladeuses prévues pour les concurrents. Les opérations se déroulèrent sous la direction de M. Albert Berger, MM. Sollier, Redon, de Bretteville et Duchiron.

A Poitiers, le contrôle fut organisé par M. Gazeau, assisté de MM. de Belleville, Bricheteau et Despex.

A Angoulême, le contrôle était tenu par M. Lapointe, président du Moto Club charentais, M. Pichenard, trésorier et MM. Faret, Cocard et Britle.

A Bordeaux, par M. Falque, président du Moto Club de Bordeaux et du Sud-Ouest, assisté de M. Richard-Chauvin, chef de contrôle, et des commissaires, MM. Meuville, Chambrebud, Soubrie, Pouquet. L'organisation du parc fermé de neutralisation, nous devons le dire, fut impeccable, le Moto-Club de Bordeaux, du reste, est passé maître en la matière.

A Mont-de-Marsan, le contrôle fut organisé par les soins de l'Automobile Club des Landes et de la Côte d'Argent.

Enfin à Tarbes, comme d'habitude, le contrôle d'arrivée, assuré par le Républicain des Hautes-Pyrénées, était installé sur la promenade de la place de Verdun.

M. Menjelou, directeur, et M. Gaspard, rédacteur au Républicain, recevaient les coureurs.

Dans l'enceinte réservée, on remarquait : M. Périllé, secrétaire général de la Préfecture, représentant M. le Préfet, empêché ; M. le docteur Dasque, député ; M. Trélut, maire de Tarbes ; M. Dastugue, président de la Chambre de Commerce ; MM. Cabarroque, Moulès, Mouis et Jouanne, adjoints au maire ; M. Gaudou, commissaire de police ; M. Barres, commissaire de la Société des Courses de Tarbes ; M. Dubroca, ingénieur ; M. Crouau, président de l'Association sportive de la Presse tarbaise ; M. O. de Lafitole, ancien champion de France de cyclisme ; nos confrères Dubosc, Gavarnys, Escot, Gaits, Vallier ; nos collaborateurs Gahus, Cambillard, Bernès-Lasserre, etc., etc.

Le dimanche, les départs du contrôle de Tarbes furent donnés par M. Menjelou.

A Luz-Saint-Sauveur, le contrôle fut tenu par M. Cazenave, assisté de MM. Couzvet et Marqueton.

Le contrôle de Bagnères-de-Bigorre fonctionna sous la direction de M. Dardignac, greffier du Tribunal.

A Auch, les opérations se déroulèrent sous la direction de M. Coueille représentant à Auch de l'Automobile Club du Midi, aidé par MM. Vissting, Bonnoure et Espuerre.

A Agen, organisation excellente par l'Automobile Club de Gascogne et de l'Agenais, et notamment d'un parc où les concurrents purent travailler à leur aise sans être gênés du public qui était massé sur plusieurs rangs derrière des barrières de gironde. Le Président de l'Automobile Club offrit un champagne d'honneur aux concurrents, et souhaita la bienvenue aux organisateurs, en espérant que l'année prochaine Agen soit également retenue comme contrôle.

A Bergerac, le contrôle fut également organisé magistralement par l'actif Moto Club de Bergerac, qui développe dans la région une très grande activité.

Celui-ci avait prévu un avant parc où les concurrents purent travailler et ravitailler

leurs machines, ainsi que le parc de neutralisation où les concurrents eurent à abandonner leurs machines pendant trente minutes. Les opérations délicates pour un parc fermé fonctionnèrent d'une façon parfaite sous les ordres de M. Meynardier.

A Perigueux, le contrôle fut organisé par les soins du Moto Club Périgourdin, représenté par MM. Quillet, Joubert et Desage.

A Limoges enfin, M. Rougerie, secrétaire général de l'Automobile Club du Limousin, par mesure de précaution, organisa son contrôle de pointage à l'octroi. Les concurrents jurèrent ensuite conduits en groupe au parc fermé installé dans le centre de la ville. Quelques instants après l'arrivée, l'Automobile Club du Limousin offrit un champagne d'honneur aux concurrents à la brasserie Cyrano, et M. Rougerie, au nom de l'A. C. leur souhaita la bienvenue par quelques paroles sympathiques. M. Rougerie était assisté de MM. Monchause, Leymarie et Samary.

Dans la troisième étape enfin, le départ fut donné à Limoges par M. Rougerie, qui conduisit les concurrents du parc à la sortie de Limoges.

A Châteauroux, le contrôle fonctionna sous la direction du Moto Club du Centre. Enfin à Orléans, par suite de la ruée et du passage des troupes dans le centre, le contrôle fut reporté avant la traversée de la Loire où il fut organisé par l'Amical Motor Club orléanais, représenté par MM. Bray, Alexis Louis, Bruneau, Alexis Amédée et enfin l'arrivée à Montlhéry où les concurrents jurèrent reçus par M. Cuilhier et M. René Lesne de l'A. M. C. F.

ET NOS COMMISSAIRES DE ROUTE...

Nous devons également remercier M. Maube, délégué de l'U. M. F., président de l'A. M. C. F. qui fut pour l'organisation, et à tous moments, un commissaire infatigable et dévoué. Nous remercions également M. Breistein, commissaire sportif, M. Enders Jack, M. René Lesne, membre de l'A. M. C. F., M. Pénard et M. Rebour, qui surent tous, en toutes circonstances, être à la hauteur de leur tâche.

DES REMERCIEMENTS...

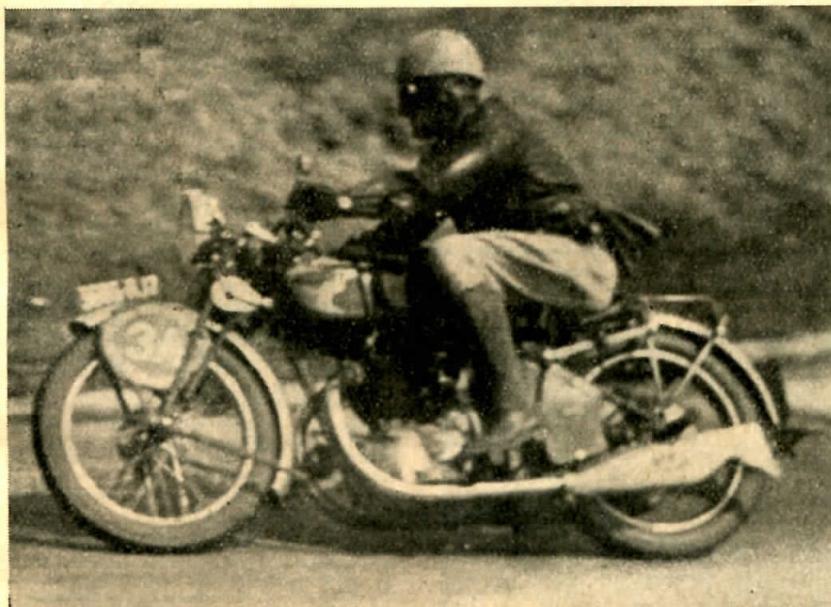
Nous adressons nos remerciements les plus chaleureux à tous ces dévoués commissaires qui nous apportèrent leur concours le plus actif, ce qui permit à notre 14^e Paris-Les Pyrénées-Paris de se dérouler avec la plus parfaite régularité.

Qu'on nous excuse si nous en avons oubliés, et que ceux-ci sachent également que nous leur adressons anonymement tous nos sincères remerciements.

VOITURES OFFICIELLES

Nous devons saisir l'occasion pour dire combien nous fut utile la Licorne de M. Maube qui, malgré ses 65.000 km. sul, entre les mains de M. Breistein, assure trois contrôles dans chacune des étapes, sans aucune défaillance. La fabrication Licorne est si consciencieuse qu'il ne pouvait en être autrement.

Nous ne devons pas oublier non plus le sidecar René Gillet qui depuis les Pyrénées de 1933 où il s'était, entre les mains de Frisa tout particulièrement distingué puisqu'il était arrivé sans pénalisation, et qui, au dernier moment fut pris par notre photographe M. Rebour pour suivre l'épreuve. Celui-ci accomplit tout le parcours et put ainsi faciliter la tâche de notre collaborateur.



René Boura qui, extraordinaire de brio, fut un des meilleurs hommes de notre épreuve. Il est ici photographié à l'épingle des Bruyères, à Montlhéry.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

LE 444

L'augmentation du taux de compression est une des tendances de la construction actuelle. Elle se traduit par une augmentation du rendement thermique et nous donne plus de puissance pour une moindre consommation. Malheureusement nous sommes limités par la détonation et le faible indice d'octane des carburants courants. L'alcool permet d'augmenter notablement le taux de compression des moteurs et son mélange à l'essence améliore celle-ci sous le rapport de la détonation.

Il semblerait donc avantageux d'augmenter le plus possible la proportion d'alcool. Or le carburant courant qui contient le plus d'alcool est le carburant poids lourd. Malheureusement le carburant poids lourd est composé d'une essence de médiocre qualité, et l'alcool n'est pas sans présenter des inconvénients, en particulier celui d'assécher les hauts de cylindre et de n'avoir qu'une puissance calorifique nettement inférieure à celle de l'essence, ce qui rend son emploi peu économique dans les moteurs qui n'ont pas un taux de compression très élevé. La mise en marche par temps froid est assez difficile. Aussi serait-il désirable d'ajouter au carburant poids lourd, des produits capables de le corriger de ces défauts. Nous avons eu récemment l'occasion d'essayer de manière prolongée, un de ces produits, le 444, fabriqué par Christol, de Niort. Le moteur dans lequel nous avons employé du carburant poids lourd additionné de 444, a un taux de compression de 6 à 1, et le régime de puissance maxima est de 5.600 tm. C'est un moteur à culbuteurs.

La mise en marche est aussi facile qu'avec l'essence ou un supercarburant. Au point de vue du cliquetis, on constate une amélioration remarquable et la marche est beaucoup plus douce et plus souple. En côte, le moteur tire au ralenti sans cogner. Les reprises sont plus franches, plus nerveuses. Le gain de vitesse en palier est peu sensible, bien que le moteur paraisse plus nerveux, plus ardent. C'est surtout en côte qu'on s'aperçoit de la différence. On gagne près de dix kilomètres à l'heure. La consommation n'est pas plus forte qu'à l'essence, soit environ 4 litres aux cent kilomètres pour cette 350 cmc. en solo. Après un millier de kilomètres, nous avons par acquit de conscience, démonté culasse et cylindre. Ils étaient très propres et

la surface du cylindre parfaitement lisse témoignait d'un excellent graissage. Nous avons également remarqué que des bougies enclines à provoquer du préallumage quand on marche à l'essence n'en donnent plus avec le carburant poids lourd additionné de 444, ce qui permet de supposer que la température de fonctionnement est sensiblement moins élevée. En somme avec le 444, on transforme le carburant poids lourd en un supercarburant de haute qualité et d'un prix très inférieur à celui de l'essence.

BRAVO E.T.

DEVANT le succès obtenu par leur avertisseur à dépression deux et quatre-temps, les Etablissements E.T. ont décidé pour faire plaisir à nos lecteurs de maintenir encore pendant quelques jours le prix publicitaire de 65 francs.

Nul doute que les éternels retardataires voudront profiter de cette offre et n'attendront pas davantage pour se munir de cet appareil étonnant.

Le nouveau prix sera fixé ultérieurement par les Etablissements E.T. et paraîtra dans les colonnes de *Moto Revue*.

MISE AU POINT

L'un de nos jeunes constructeurs de vélocycleurs s'est ému à la lecture des premières lignes d'un article paru dans notre Numéro 642, page 564, et par lequel nous signalions à l'attention de nos lecteurs les procédés plus ou moins honnêtes en vigueur chez certains agents ou constructeurs.

Si nous avons pris comme ligne de conduite de combattre à outrance les brebis galeuses, et de purifier le milieu motocycliste, nous nous devons également de tranquilliser les maisons sérieuses, mais qui, pour une raison ou pour une autre, se croiraient avoir été mises en cause dans tel ou tel de nos articles.

Que notre jeune constructeur se rassure donc ! Nous lui souhaitons même tout le succès que méritent ses efforts.

CHEZ PIERRE PSALTY

LE nouveau magasin que Pierre Psalty a ouvert avenue des Ternes, en raison de l'extension de ses affaires, est vaste et clair, et lui a permis d'y installer un atelier de réparations, non seulement bien outillé, mais tenu par un mécanicien spécialisé dans la moto et plus spécialement pour les marques que représente Pierre Psalty, c'est-à-dire : Royal-Enfield et N.S.U. pour ne citer que les principales. Les motocyclistes possesseurs de machines de ces marques seront heureux de savoir qu'ils peuvent faire effectuer désormais leurs réparations à l'agence même où ils trouveront, avec des devis modérés, un travail sans aléas, un personnel compétent et les pièces d'origine dont ils peuvent avoir besoin.



GRACE A BAYARD... JE N'AI RIEN SENTI

J'AI le plaisir de vous informer que j'ai fait une chute (en moto) sur le sommet de la tête (donc de tout mon poids) et que mon casque « Bayard » m'a tellement bien protégé que je n'ai même pas senti que ma tête touchait le sol.

André POLLET, à Merville.

JE suis heureux de vous annoncer que le casque « Bayard » vient de me sauver la vie.

Pendant l'étape du « Tour de France » Brest-Rennes, alors que je venais de quitter Brest et que je roulais à 90 à l'heure, j'ai fait une chute en cherchant à éviter un piéton qui traversait la route juste devant ma machine.

Bien que je sois tombé sur la tête, je me suis relevé absolument indemne grâce au casque « Bayard » dont l'efficacité s'est montrée absolument remarquable. Il est à peu près certain que, sans lui, étant donnée la violence de la chute, j'aurais été tué sur le coup.

Je profite de l'occasion pour vous exprimer ma satisfaction du système « Acuston » qui, tout en protégeant les oreilles, permet d'entendre aussi bien que si celles-ci étaient découvertes.

MESSIER, à Draveil.



M. CÉRAT, A AGEN

J demande l'hospitalité des colonnes de notre chère *Moto Revue*, pour signaler aux motards de la région agenaïse, un garagiste consciencieux : M. Cérat, boulevard de la République à Agen, me refit un moteur ce mois d'avril ; ayant eu des ennuis avec la chaîne de magnéto, je lui signalai le fait par lettre le 1^{er} juillet ; le 3, je reçus par la poste une chaîne Renold et cela sans aucun frais. A noter que pour la réfection dudit moteur, il ne m'a pas « estampé ». Tout ceci se passe de commentaires.

L. GAZEAU, à Dolmayrac.

M. DINET

A BOURBON-L'ARCHAMBAULT

JE vous prie de citer au tableau d'honneur des mécaniciens :

M. Dinet, agent de Terrot, à Bourbon-l'Archambault (Allier), lequel, un dimanche matin a travaillé 1 h. 1/2 à remettre en état la machine d'un touriste de passage : réparation d'une chaîne cassée, réglage des chaînes des câbles, des culbuteurs, nettoyage de la moto, le tout pour 5 francs.

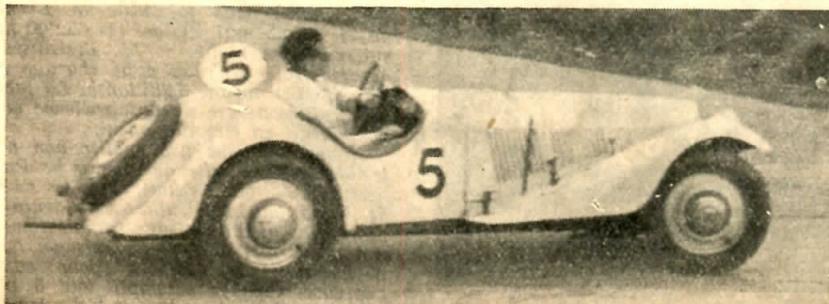
Et M. Reboux, au Puy-en-Velay (Haute-Loire). Cet autre agent de Terrot, et aussi de F.N., se signale par sa compétence, sa probité et son amabilité vraiment remarquables.

P. JOSUÉ, Le Puy.

NOTRE SERVICE DES RECOURS

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

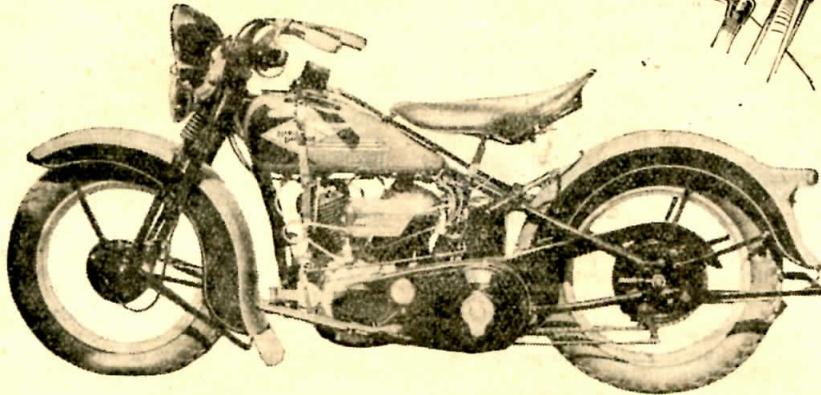
Consultations gratuites.



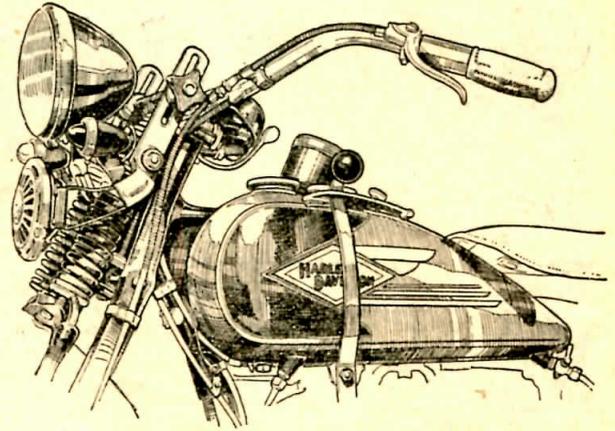
Le cyclecar-voiturette 750 cmc. de Danvignes qui, au Grand Prix de France, fit une excellente démonstration pour un véhicule de série.

LES HARLEY- DAVIDSON

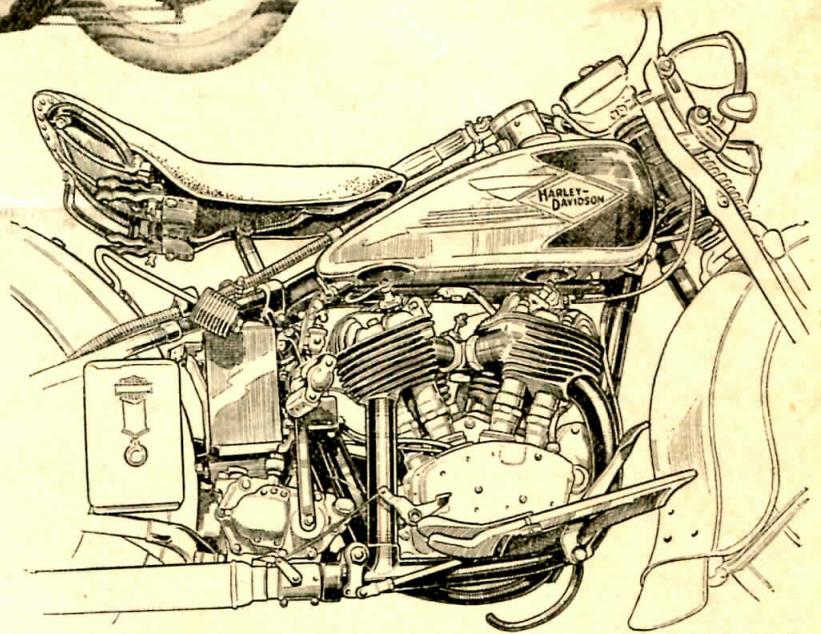
TYPE 74 et 45



La Harley 1935 existe en deux types : la 74 qui est une 1.200 cc. et la 45 qui est une 750 cc. Les illustrations ci-contre représentent le modèle 1.200 cc., équipé, pour l'usage du tandem, avec une selle bi-place. Sur le dessin ci-dessous on aperçoit le ressort complémentaire amovible qui s'accroche à la selle pour le duo et se verrouille au garde-boue pour le solo ; deux poignées en arrière du siège complètent l'équipement du passager, ainsi que des allonges aux marches-pieds. Sur ce même dessin, en dehors des détails mécaniques, moteur et boîte, signalons, sous le kick le sifflet avertisseur à deux sons, avec commande au pied et la béquille latérale. Rappelons un détail important, les roues amovibles et interchangeables. Remarquer sur la vue d'ensemble les larges garde-boue très enveloppants qui assurent une protection parfaite et le groupage compact des phares, lanternes et avertisseur au long de la fourche.



La fourche matricée, déjà en honneur sur les modèles antérieurs, est complétée par un amortisseur réglable à la main dont on aperçoit le bouton de commande derrière le phare et un frein de direction réglable par la manette courbe qui apparaît sous le tableau de bord. La Harley 1.200 est une moto qui passe le 140.



PAR CI-PAR LÀ

CRÉATION DE CASSIS !...

NOTRE abonné M. H. Devilliers, de Châlons-sur-Marne, nous communique qu'au cours de sa réunion du 1^{er} juillet, le Conseil d'arrondissement de Vitry a émis les vœux suivants qui sont pour le moins assez singuliers :
— Que des cassis soient créés aux abords des croisements masqués des routes nationales ; ces cassis obligeant les conducteurs à ralentir éviteront les accidents toujours produits par la vitesse excessive des automobiles — ou que dans les croisements tels que celui de Somme-sous un passage souterrain soit créé ; la dépense sera largement couverte par l'économie des vies sacrifiées et les dégâts matériels.

— Considérant que, depuis la décision prise par le Conseil général de supprimer tous les cassis, aucune mesure n'a eu d'effet pour arrêter les fous en auto, qui continuent à traverser les villages à 80 ou 100 kilomètres à l'heure ; que seuls les gendarmes, de temps à autre, dressent quelques contraventions et qu'il faudrait autant de gendarmes que de villages pour assurer cette police et modérer les excès de vitesse dans les agglomérations, — demande que les communes soient autorisées à créer des cassis dans leur traversée, cassis qui seraient signalés jour et nuit.

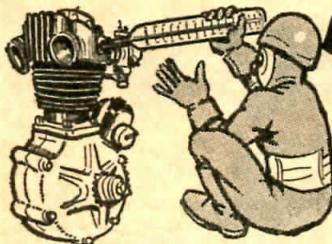
Comme le dit M. Devilliers :
« Les considérants émis par ces automobilistes sont bien regrettables, le Conseil général ayant fait supprimer les cassis sur les routes, ces messieurs ne trouvent rien de mieux que d'émettre les vœux d'en créer de nouveaux. Ceci après avoir également émis un vœu au

sujet du ramassage des escargots.

Ce n'est pas parce que quelques fous traversent villes et villages en trombe qu'il faut que tous les usagers de la route en subissent les conséquences.

D'ailleurs la création de ces cassis ne peut être que sujet à accidents, car question signalisation, il faudrait que celle-ci soit bien comprise pour faire ralentir les fous. Comment ? Je n'en sais rien, car celui qui traverse une ville ou un village à 80 ou 100 ne regarde pas souvent les panneaux de signalisation, qui d'ailleurs souvent ne recommandent que des inepties (Autos 15 km, camions 10 km.) »

Et il ajoute :
« De plus, je pourrais à mon tour formuler un vœu : Que ces messieurs offrent à nos gendarmes quelques supersports capables de suivre et d'arrêter ces fous ; au moins ils toucheraient les coupables. »



THERMODYNAMIQUE



Le travail fourni par un moteur n'a pas sa source dans le moteur lui-même. Un moteur est seulement un transformateur d'énergie. On l'alimente d'une façon continue ou discontinue à l'aide de corps dans lequel se trouve emmagasinée une certaine quantité d'énergie brute que le moteur transforme peu à peu en travail mécanique utilisable.

Cette transformation se fait en deux groupes bien distincts. 1° La préparation de l'énergie mécanique depuis son extraction de la source brute d'énergie jusqu'à sa réception sur un organe moteur et 2° la mise sous forme pratiquement utilisable de cette énergie au moyen des mécanismes du moteur cette forme utilisable est généralement la rotation d'un arbre.

Puissance et unité de puissance ou cheval.

Le véritable débit d'énergie qui traverse un moteur en fonctionnement, porte le nom de puissance.

L'unité de puissance pour les moteurs thermiques est le cheval. Un moteur débite par cheval suivant le temps passé :

75 kilogrammètres à la seconde
4.500 kilogrammètres à la minute
270.000 kilogrammètres à l'heure.

Remarque :

On a écrit longtemps par abréviation HP, pour indiquer le cheval; ces abréviations proviennent de l'anglais « Horse Power ». Or, le Horse Power vaut 550 pieds livres pour 1 seconde, qui correspond à 76,041 kilogrammètres seconde. On a alors proposé CV, mais pour nos moteurs comme pour bien d'autres, il ne s'agit pas de vapeur. Une autre chose c'est que l'on doit bannir les points et les marques de pluriel et il serait très préférable d'écrire d'un commun accord CH, pour indiquer le mot cheval.

Puissance variée et charge d'un moteur.

Le moteur pour la manœuvre de ces propres organes dépense une certaine quantité d'énergie. Il en résulte que la puissance disponible sur l'arbre est inférieure à celle reçue par le piston.

On appelle puissance indiquée la puissance que le piston reçoit des gaz.

On appelle puissance effective celle que le moteur est capable de transmettre aux appareils à faire mouvoir et la puissance demandée au moteur s'appelle charge du moteur. Il est rare que la charge du moteur soit constante; or, il faut s'arranger pour que la charge soit toujours égale à la puissance effective du moteur.

Il y a une puissance effective maximum que le moteur ne peut dépasser de par sa construction mais laquelle n'est généralement pas utilisée parce que le moteur s'userait trop vite; or la plupart du temps le moteur transforme moins complètement l'énergie sous cette charge extrême que sous une charge plus faible.

On appelle charge normale celle que le moteur peut entraîner d'une façon continue sans inconvénient et pour laquelle la transformation de l'énergie reçue se fait dans de meilleures conditions.

Il est à noter aussi que la puissance normale varie avec l'entretien, le graissage et le choix du carburant qui sert à l'alimenter.

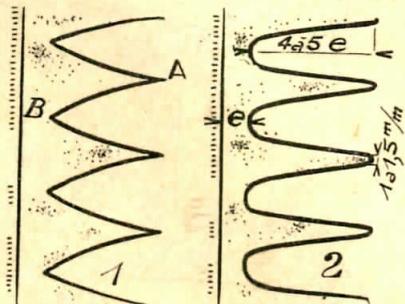
Il en résulte de tout cela qu'il est difficile d'indiquer une puissance effective pour un moteur, les constructeurs étant néanmoins obligés pour reconnaître leurs moteurs, de désigner chacun d'eux par un chiffre de puissance, et leur donnent ce qu'on appelle une puissance nominale. Cette puissance est très souvent inférieure à la puissance effective maximum. Cependant, pour certains cas, et surtout en aviation, on n'a pas craint de désigner la puissance nominale par la puissance effective maximum, même par la puissance indiquée que peuvent fournir leur moteur, et souvent le maximum qu'un moteur du même type est arrivé un jour à réaliser au banc d'essai ou au dynamomètre.

Il est donc bon pour un moteur de se renseigner auprès du constructeur et des clients qui ont eu à s'en servir.

Moteur à combustion interne

Un moteur à combustion interne se compose d'une capacité dans laquelle on enferme de l'air et le combustible que cet air est chargé de brûler.

Cette capacité est presque toujours formée d'un cylindre dans lequel un



La forme pratique des ailettes n'est pas la même que celle donnée par la théorie, comme évacuant le plus rapidement la chaleur.

piston peut se mouvoir sans laisser fuir les gaz. A un moment bien déterminé de la course du piston on provoque l'allumage dans cette capacité même; la combustion qui en résulte produit un gaz complexe chargé de toute l'énergie qui vient d'être dégagée sous forme thermique.

A l'aide d'organes mécaniques appropriés, le piston communique à l'arbre un mouvement de rotation continu et c'est sur cet arbre que s'effectue la prise de force.

Les moteurs à combustion comme leur nom l'indique renferment presque continuellement des gaz brûlants, il arrive alors que les parois entre lesquelles évoluent ces gaz, s'échauffent de plus en plus; les pièces métalliques en frottement ayant alors tendance à gripper on est donc

obligé de modérer la chaleur des parois par un refroidissement soit par circulation d'eau soit à l'aide d'un courant d'air. Nous verrons plus tard que ce refroidissement est nécessaire pour empêcher les allumages à contre-temps et éviter une perte de puissance. On s'outire de cette façon à la paroi et aux gaz de la chaleur et par suite de la puissance, mais cela est obligatoire si l'on veut avoir un bon fonctionnement. Depuis longtemps on s'est demandé si cette chaleur ne diminuerait pas le travail effectué par le combustible. Letombe est le premier qui a démontré que cette chaleur passait presque toute des gaz à la paroi pendant la période d'échappement, c'est-à-dire quand les gaz avaient fini de pousser le piston et l'échappement évacue ce qui reste de chaleur. Il a été dès lors indifférent au point de vue travail réalisé que le système de refroidissement prélevât un peu plus de calories.

Letombe ayant fait cette constatation expérimentale en mesurant les chaleurs emportées par les gaz et le refroidissement qu'il faisait varier en avait tiré le théorème suivant: La somme des chaleurs perdues par la paroi et l'échappement est une constante.

Letombe en donnait une explication assez critique. Voici ce qui semble plus exact et plus clair :

Quand un gaz se trouve en contact avec une paroi et ayant une température différente de la sienne deux cas se présentent.

1° Le gaz est en repos par rapport à la paroi. Dans ce cas, en raison de la conductibilité très médiocre du gaz et à cause de la grande différence à volume égal, entre les chaleurs spécifiques des deux corps en présence, l'échange des calories est assez faible et ce n'est en tout cas qu'une couche très faible de gaz. Donc la température est influencée par celle de la paroi; cette couche forme isolant pour les couches suivantes qui conservent leur température comme si les parois n'étaient pas conductrices. Le cas se produit dans un moteur lorsque toutes les soupapes sont closes et que le gaz confiné à l'intérieur du moteur travaille réellement. 2° Au contraire lorsque les soupapes livrent passage au gaz il y a dans tout le cylindre, mais surtout autour d'elles des tourbillonnements qui renouvellent constamment les couches qui lèchent les parois, ce qui augmente dans une proportion considérable les échanges de chaleur.

On comprend dès lors que ce soit surtout les gaz d'échappement, à leur sortie encore extrêmement chauds, qui fournissent presque toute la chaleur qu'il faudra ensuite enlever aux parois. Comme cette chaleur serait perdue de toute façon, il en résulte cette conséquence assez inattendue et fort heureuse que nous pourrions faire toute la théorie des moteurs comme si l'action des parois n'existait pas ou à peine. Nous verrons au moment voulu à propos des moteurs à explosion, puis à propos de ceux à combustion le cas où ce théorème est applicable et cas où il l'est moins.

(à suivre.)

G. GONNET.

LES CLUBS

MOTO-CLUB DES TROIS FRONTIÈRES

CLASSEMENT des coureurs longoviciens dans la course de côte de Differdange du 7 juillet 1935 :

175 cmc. course. — 1. Portal Pierre ; 2. Maséra Ernest.
 250 cmc. course. — 2. Maséra Ernest.
 350 cmc. sport. — 3. Van Lan.
 500 cmc. tourisme. — 1. Barboni Basile ; 3. Krauss Lucien.
 500 cmc. course. — 2. Peixoto Antoine (cause mauvais départ).
 500 cmc. course démonstration. — 1. Peixoto Antoine.

Le M. C. T. F. organise le 21 juillet courant sa course de côte du Râtentout pour motos, side-cars, cyclecars et voitures sur 1 km. 500, départ arrêté, arrivée lancée. Sous le patronage de *Moto-Revue*, *L'Aéro* et *La Presse régionale*, et la présidence d'honneur de M. Amidieu Du Clos, député-maire de Longwy.
 Course ouverte à tous : nombreux prix de valeur.

RACING MOTO CLUB

DIMANCHE 21 juillet : Le Tréport, départ samedi 16 heures et dimanche matin 5 heures au siège social. Renseignements tous les jours, boulevard Davout, 209 et boulevard Diderot, 135, le mercredi 21 heures au siège social, 10, avenue du Trône.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

POUR permettre à tous les motocyclistes de profiter intégralement des longues journées d'été, l'A.M.F. organise les samedi 20 et dimanche 21 juillet une excursion de 500 km. dont l'itinéraire comprendra Pont-Audemer, Honfleur, Deauville, Cabourg, Caen, Argentan et Verneuil, prévue de manière à ce que la dépense totale par motocyclette et pour deux personnes soit inférieure à 100 francs (manger collectif).

Départ à 15 h. 30, Porte Maillot, Isolés amicalement invités.

D'autre part, encouragée par le succès remporté par son Gymkana de Souppes, le 30 juin, l'Amicale prévoit pour le 28 juin un Rallye des plus originaux.

Renseignements au siège, 35, rue Sibuet, Paris (12^e).

ASSUREZ-VOUS

à la compagnie de votre choix.
 Centralisation générale des primes les plus réduites aux primes les plus élevées, au choix de l'assuré.
 Polices le jour même.

A la Maison de la Moto, 12, r. de Cléry, Paris 2^e

SERVICE CAMPING DE MOTO-REVUE

NOTRE service Camping est à la disposition de tous nos abonnés.

Vous y obtiendrez soit par écrit (joindre une bande de l'abonnement en cours expirant au minimum 15 jours après la date de réception de la demande), soit verbalement (tous les jours ouvrables de 8 h. 30 à 12 heures et de 17 heures à 18 h. 30, sauf le samedi après-midi), tous les renseignements concernant le camping.

Pour le choix et l'achat de votre matériel, pour l'équipement de votre moto, sidecar ou cyclecar en vue du transport des bagages, consultez-nous.

Nous vous rappelons également que tout abonné à *Moto Revue* ou à *Actualité Automobile* peut, sans aucun frais, s'affilier à la section "Camping" de *Moto Revue*.

Vous bénéficierez ainsi des renseignements concernant la pratique du camping et de nombreux endroits de camps dans la région de votre choix (bien nous spécifier laquelle dans votre correspondance).

Si vous désirez entrer en relations avec un autre campeur de vos goûts afin de former une équipe, nous vous joindrons un formulaire de renseignements qui vous permettra de trouver facilement un équipier.

Nous avons à l'étude une carte qui sera réservée à nos affiliés et leur permettra de trouver bon accueil là où ils désireront camper.

Dans le prochain numéro de *Moto Revue*, vous lirez : "Comment préparer ses vacances-camping" qui vous intéressera particulièrement.

LE SERVICE CAMPING.

LE SPORT

CALENDRIER

21 juillet
 Circuit de Dieppe (M.C. Dieppe).
 Grand Prix de Belgique à Spa (F.M.B.)

LE GRAND PRIX DE DIEPPE 1935

CEST demain qu'a lieu le Grand Prix de Dieppe. Cette importante épreuve qui compte pour le Championnat de France, a réuni 61 engagés, groupe 15 marques dont 8 anglaises et 5 françaises.

Catégorie 175 cmc. — Jean Roulin (X) ; Eric Fernihough (Excelsior Jap) ; Dumond (M. C. Dieppe) ; X (Terrot) ; X (Terrot) ; Texier (X) ; Couturier (Benelli) ; Richardson (X) ; Dorion (G. M. A. C. L.).

Catégorie 250 cmc. — Jean Roulin (X) ; Fernihough (Cotton Jap) ; X (Terrot) ; X (Terrot) ; J. L. Beart (New Imperial) ; Rolland (M. C. France) ; Jeannin (Prester-Jonghi) ; Deveaux (M. C. Dieppe) ; Le Roy (Terrot).

Catégorie 350 cmc. — Loyer (Velocelette) ; X (Terrot) ; X (Terrot) ; Passet (Velocelette) ; N. Christmas (Velocelette) ; Boura (Norton) ; Tessari (Velocelette) ; Patuelli (Velocelette) ; X (Française Diamant) ; Balsa (Aleyon) ; Wilking (Aleyon) Ferrand (M. C. Dieppe) ; Booth (Velocelette) ; Bourquin (Monet Goyon) ; Cora (Monet-Goyon) ; Richey (X) ; Jeannin (Prester-Jonghi) ; X (Prester-Jonghi) ; Deveaux (M. C. Dieppe) ; L. G. Wight (Velocelette) ; Cauchy (Amateur) ; Monti (C. M. A. C. L.) ; Hofmann (C. M. A. C. L.).

Catégorie 500 cmc. — A. J. Rawlence (Amateur) ; K. B. Leach (Vincent H. R. D.) ; Loyer (Saroléa) ; Cora (Saroléa) ; X (Terrot) ; X (Terrot) ; Charles Montimer (Norton) ; Boura (Norton) ; Bickell (Ariel) ; Monneret (Monnet Goyon) ; Croutelle (Amateur) ; Earle (Norton) ; Richardson (Norton) ; Fouminet (G. M. A. C. L.).

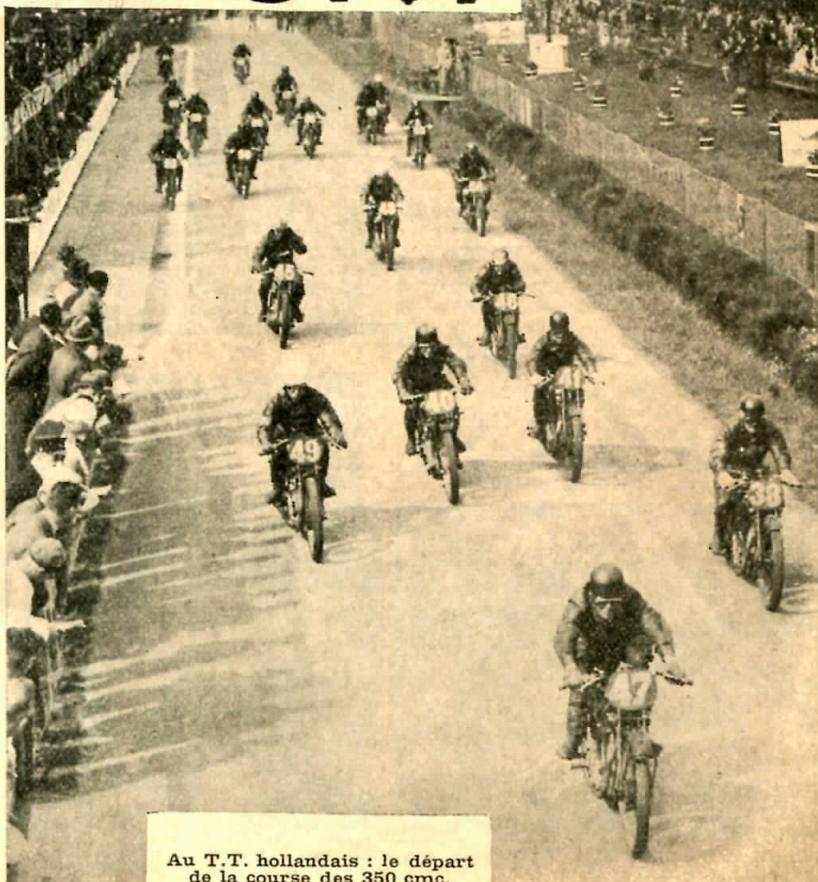
LE GRAND PRIX DE BELGIQUE

Circuit de Spa-Francorchamps

Dimanche 21 juillet

La participation étrangère

DDANS la liste provisoire des engagements, on a pu voir que les coureurs britanniques avaient déjà répondu



Au T.T. hollandais : le départ de la course des 350 cmc.

nombreux à l'appel de la F.M.B. Parmi eux, figure le célèbre et populaire Woods, si souvent fois victorieux à Francorchamps et qui vient encore de remporter le Tourist Trophy dans les catégories 500 cmc. et 250 cmc.

A Woods se joindront Guthrie, Rusk, Duncan, White, Mellors, Ginger Wood, Tyrell Smith et d'autres encore dont les inscriptions sont imminentes.

L'un des gros attraits de ce Grand Prix sera la participation suédoise avec Sunqvist, Kihlskog, Stromberg, Bagenhom, Meuller et Gulich, tous sur Husqvarna, la célèbre machine suédoise, réputée comme étant l'une des plus rapides de l'heure présente.

Les Allemands Wetzel, Alhswede et plusieurs autres pilotes hollandais et probablement italiens, dont on attend encore les inscriptions, compléteront la participation étrangère de ce Grand Prix qui, avec le lot imposant de coureurs belges déjà engagés, revêtira cette année une importance particulière.

En somme, la journée du 21 juillet s'annonce sous les auspices les plus favorables et l'on peut affirmer que le Grand Prix 1935 ne le cédera en rien à ses devanciers. On peut même ajouter que la course n'aura jamais présenté plus d'intérêt, vu les progrès accomplis dans la construction des machines, les vitesses toujours plus grandes réalisées et la qualité des pilotes engagés.

LE IV^e GRAND PRIX DE LA VILLE D'HYÈRES

Circuit de vitesse en ville
M.C. Hyères et A.C.V. — 11 août

C'est avec joie que tous les sportifs apprendront que cette année encore aura lieu le IV^e Grand Prix Motocycliste de la ville d'Hyères, et que, grâce à la collaboration de l'A.C.V. les voitures automobiles catégorie Sport et Course y participeront.

Le Moto-Club d'Hyères et l'A.C.V., surmontant seuls les difficultés du moment, qui ont privé la gent automobiliste et motocycliste de bon nombre de manifestations et compétitions sportives, viennent de mettre sur pied le IV^e Grand Prix et Trophée motocycliste de Provence.

L'organisation s'en poursuit inlassablement et nous pouvons faire confiance aux organisateurs, car depuis trois ans, ils nous ont habitués à assister au plus franc des succès.

L'organisation, par suite des fâcheux accidents de ces derniers temps, sera conforme à la circulaire ministérielle, à savoir passerelles, enclos réservées aux spectateurs, etc.

Si l'on en juge déjà par le nombre de demandes d'engagements et même d'engagements fermes, qui affluent chaque jour, c'est une pléiade de champions que nous verrons aux prises le 11 août prochain.



LE T.T. HOLLANDAIS

Voici les résultats de cette épreuve internationale qui s'est courue à Assen, non loin d'Amsterdam.

500 cmc. — 1. Guthrie (Norton), 2 h. 59 m. 2. s. (moyenne : 139 km.), plus grande vitesse : 144 km.; 2. van Gent M. (F.N.), 3 h. 1 m. 16 s.; 3. Sunqvist, (Husqvarna), 3 h. 1 m. 57 s.; 4/10; 4. Charlier (F.N.) 3 h. 2 m. 24 s. 2/10.

350 cmc. — 1. Rusk (Norton), 2 h. 38 m. 14 s. 2/10 (moy. 131 km.); 2. Besman (X...), 2 h. 40 m. 45 s. 2/10; 3. Thomas (X...); 2 h. 41 m. 26 s. 1/10; 4. Grizzly (Saroléa), 2 h. 45 m. 41 s. 3/10; 5. Mellers (N.S.U.), 2 h. 47 m. 57 s. 1/10.

250 cmc. — 1. Winkler (D.K.W.), 2 h. 33 m. 17 s. (moy. 121 km. 800); 2. Geiss (D.K.W.); 2 h. 35 m. 46 s. 1/10; 3. v. Hamersveld (New-Imperial), 2 h. 38 m. 53 s.; 4. Manders (Excelsior), 2 h. 39 m. 2 s. — Melhado.



Au Grand Prix d'Albi. Le départ des 500 cmc. On reconnaît en tête, Lafon et Cora qui tous deux joueront de malchance et ne pourront terminer.

LE GRAND PRIX D'ALBI

COURU sur le circuit des Planques, le Grand Prix d'Albi, qui clôturait la quinzaine des fêtes albigeoises, a remporté un beau succès.

Le circuit très dur pour les machines provoqua pas mal de casse, dont furent victimes, Cora, qui était de loin en tête des 500 et Patuelli qui, confirmant sa très grande classe venait de battre le record du tour en 350, à 127 km. 300 de moyenne. Signalons enfin la belle performance de Richardson qui termine deuxième des 500 après avoir engorgé une bougie au dernier tour.

Les classements

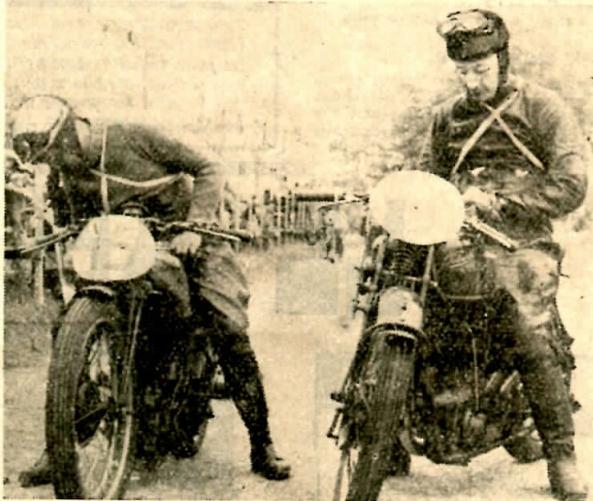
500 cmc. — 1. Berthier (Saroléa) 1 h. 25' 17" 3/5 (moy. hor. : 125 km. 369); 2. Richardson (Norton); 3. Massal (Saroléa); 4. Garrigues (U.M.M.).

350 cmc. — 1. Loyer (X...) 1 h. 25' 33" (moy. hor. : 124 km. 993); 2. Balsa (Norton), 1 h. 25' 33" 1/5; 3. Naudon (X...); 4. Clermont (X...).

LES DERNIÈRES VICTOIRES DE LODGE

Voici de nouvelles victoires qui viennent s'ajouter à celles remportées aux Grands Prix de l'U.M.F. ainsi que la plus grande épreuve motocycliste mondiale le Tourist Trophy Anglais.

En Suisse (Grand Prix). — 1^{er} 500 cmc. : Norton, bougie Lodge; 350 cmc. : Norton, bougie Lodge. 2^e 500 cmc. : Norton, bougie Lodge; 350 cmc. : Norton, bougie Lodge.



Au Grand Prix d'Albi. En haut : Berthier, vainqueur des 500 cmc. sur Saroléa. Ci-dessus, à droite, Loyer, vainqueur des 350 et Balsa (Norton) qui lui disputa âprement la victoire et ne fut finalement battu que d'un cinquième de seconde.

En Italie (Milan-Rome-Naples). — 1^{er} 500 cmc. : Guzzi, bougie Lodge; 250 cmc. : Guzzi, bougie Lodge. 2^e 500 cmc. : Guzzi, bougie Lodge; 350 cmc. : Norton, bougie Lodge; 250 cmc. : Guzzi, bougie Lodge. 3^e 500 cmc. : Guzzi, bougie Lodge; 250 cmc. : Triumph, bougie Lodge.

LE CONCOURS DE RÉGULARITÉ DU M. C. DE NICE

Le 14 juillet dans les Alpes franco italiennes, le concours de régularité qu'avait organisé le M. C. de Nice en collaboration avec le M. C. I. N. avait attiré un grand nombre de concurrents; le passage en territoire français s'effectuait sans difficultés et tous rallierent Barcelonnette ou avait lieu le repas. Après une matinée en plein air et sous un soleil ardent, après une neutralisation de deux heures, tous repriront le collier, mais cette fois sous une pluie torrenielle et qui fatalement provoquait des pénalisations. La grande foule qui venait d'assister à l'arrivée du tour de France cycliste accueillait les vaillants pilotes qui eux aussi avaient bien mérité le brevet sportif; une promenade en mer et une réception au champagne clôturait cette journée, après avoir parcouru les beaux sites de Turin à Nice. Voici le classement :

175 cmc. — Mariane (Magnat Debon); 2. Maccario 3. Morosetti.
250 cmc. — 1. Stivala; 2. Riccardi.
350 cmc. — 1. Semerie (B. S. A.); 2. Héritier; 3. Caviglia (Peugeot); 4. Nicolaidès (Motobécane); 5. Cellérini; 6. Tempesti.
500 cmc. — Aune Motoconfort Piscaglia (Motoconfort), Barratero (Magnat Debon); Acquarone.
Side 600 cmc. — Roys, Calabro, Accloninan, Hyxe, Decastello (tous sur B. S. A.), Canessa (M. A. G.).
Side 1.000 cmc. — Carrara et Mazza.

NOEL.

Ne faites les frais d'une lettre pour nous demander une adresse qu'après vous être assuré que celle-ci ne figure pas dans les pages d'annonces : le plus souvent vous l'y trouverez et économiserez ainsi temps et argent.



LE BOL D'OR MAROCAIN

Le premier Bol d'Or Marocain (qui est également le premier Bol d'Or Nord Africain) a remporté pour ses débuts un très gros succès, tant auprès des motocyclistes que du public, et le Moto Club Casablancais ne mérite que des éloges.

Le « Mauve » marocain, M. Coulon, l'actif président du M. C. C., organisateur de cette épreuve, peut en être fier, car dorénavant le « Bol d'Or » prend une place importante dans le calendrier marocain.

Le circuit affecté à cette « ronde » était de 1.800 mètres. De forme triangulaire, il comportait trois virages dont un à angle droit et les deux autres à angle aigu. L'éclairage de ces virages était assuré pendant les heures nocturnes par de petits projecteurs.

Ancien habitué de Saint-Germain, j'ai trouvé le circuit casablancais un peu court peut-être (1 km. 800). De plus, il comportait une partie de 500 mètres environ, non goudronnée et assez mauvaise, qui mettait les ressorts, fourches, selles... et aussi les concurrents bien à l'épreuve (Pilati y cassa son cadre), mais qui ajoute au mérite de ces derniers.

Les concurrents ne méritent que des félicitations, et les pessimistes que l'on entendait dans le public, au début de l'épreuve, pronostiquer que bien peu... termineraient cette course trop dure, durent reconnaître à l'unanimité que les pilotes marocains ne le cèdent en rien à ceux de la Métropole, sous un climat différent.

Un coureur particulièrement malchanceux fut bien Abatte (N° 10) qui était en tête à la 23^e heure, et dut renoncer à la première place à cause d'une crevaison qui lui fit perdre ses tours d'avance alors qu'il pouvait se croire vainqueur. Laffin qui fit une course étonnante de régularité, prit la première place et termina avec quatre-vingt tours d'avance.

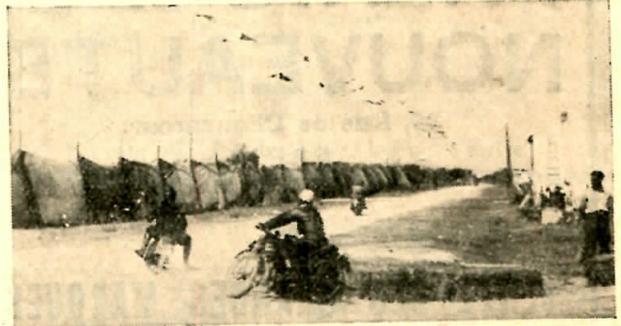
Parmi le public on entendit quelques critiques sur certains détails d'organisation, mais vraiment il faut reconnaître que pour une épreuve de pareille envergure, le succès qui la couronna fut bien mérité.

A l'entrée du circuit, un « dévoué » impitoyable faisait la chasse aux resquilleurs et nul ne pouvait pénétrer dans l'enceinte sans acquitter la dime bien modeste qui était demandée.

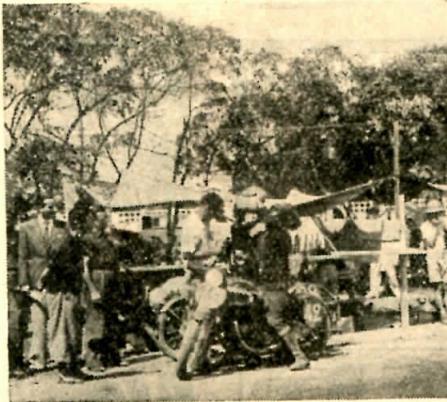
Interviewé, le sympathique organisateur, M. Coulon, voulut bien nous avouer qu'il était enthousiasmé du succès remporté et que l'année prochaine il ferait encore

Au Bol d'Or Marocain : Ci-contre à gauche, Laffin, premier du classement général, au milieu de ses supporters après l'arrivée.

Ci-dessous, un concurrent, accablé par la chaleur torride « ravitaillé » à plein seau.



Ci-dessus, au Bol d'Or Marocain, Abatte (500 Norton), deuxième du classement général, aborde un virage qui vers la fin de la course se trouvait complètement défoncé.



tours : 1.153 km. 800; 10^e Bastide (F.N. 500 cmc.), 574 tours : 1.033 km. 200; 11^e Daniel (Terrot 350 cmc.), 564 tours : 1.015 km. 200; 12^e Zonco (Guzzi 350 cmc.), 559 tours : 1.006 km. 200; 13^e Audoubert (B.S.A. 350 cmc.), 554 tours : 997 km. 200; 14^e Pomarès (R. Enfield 350 cmc.), 501 tours : 901 km. 800; 15^e Blanchard (B.S.A. 500 cmc.), 451 tours : 811 km. 800; 16^e De Filippo (R. Enfield 350 cmc.), 447 tours : 804 km. 600; 17^e Raybaud (Gillet 500 cmc.), 279 tours : 502 km. 200; 18^e Emile (Matchless 500 cmc.), 272 tours : 489 km. 600; 19^e Pilati (X), 66 tours :

Il y eut des victimes : pépins mécaniques ou défaillances passagères, mais tous méritent des félicitations. A noter que la température de l'après-midi incitait plutôt à la sieste... car « Moulana » envoya le soleil pour faire monter le thermomètre, mais le café installé dans l'enceinte fit des affaires d'or.

Ch. MAGNE.

NOTRE COURSE SUR PRAIRIE

Les résultats de la course sur prairie que nous avons organisée le 29 juin à Bagatelle, sont actuellement soumis à l'homologation de l'U. M. F. En ce qui concerne la distribution des prix, nous préviendrons individuellement les lauréats, dès que cette homologation sera prononcée, ce qui ne saurait tarder.

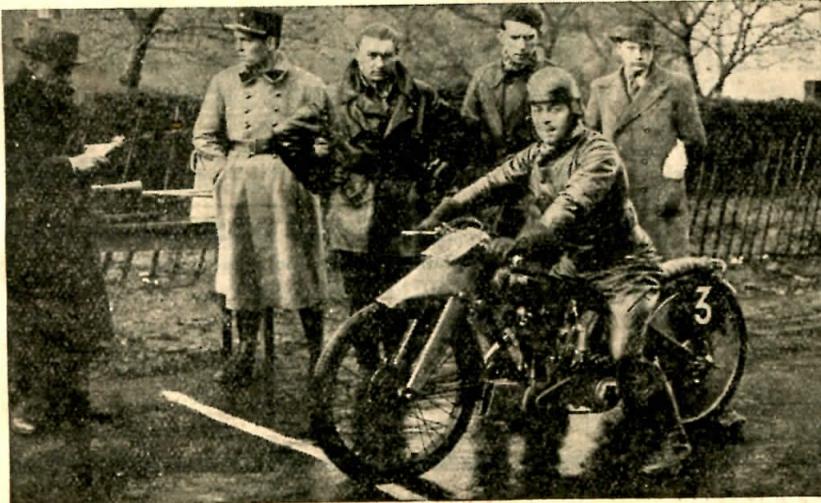
UN JEUNE QUI PROMET

C'est l'amateur Dorion, du Groupe motocycliste de l'A.C. Lorrain, qui serait heureux qu'un constructeur veuille bien s'intéresser à lui. Il en est digne et l'on peut en juger par son palmarès ci-dessous :

1934, Professionnel sur Terrot 175 cmc.
13 mai : Course de côte de Jeuf-Homecourt, 1^{er} record battu.
24 juin : kilomètre lancé à Metz, 1^{er} record battu à 120 km. 401.
29 juillet : kilomètre lancé à Strasbourg, 1^{er} record battu à 132 km. 352. Ancien record 118 km.
2 septembre : Course de côte de Vimy, 1^{er} record battu à 88 km. 767.

1935 Amateur en 175 cmc.
14 avril : Course de côte de Chavigny-Nancy, 1^{er}.
30 juin : Circuit de vitesse de Lorraine, 1^{er}.
Et Dorion, malgré les grosses dépenses que la participation aux courses de vitesse entraîne pour un amateur, compte bien ne pas s'en tenir là.

Ci-contre Dorion du G.M.A. C.L. dont nous publions ci-dessus le palmarès, au départ de la course de côte de Chavigny-Nancy où il remporta la première place des 175 cmc.



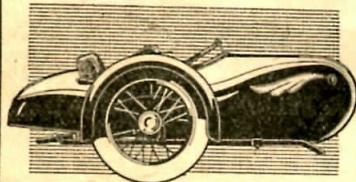
MOTOCYCLISTES AUTOMOBILISTES

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

PALAIS DE LA NOUVEAUTE

24, Rue de Clignancourt
PARIS
Téléph. NORD 37-50 et 37-51

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



Faites un ESSAI et achetez
l'Incomparable SIDE CAR

PRÉCISION

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

chez le spécialiste

Pierre PSALTY, 80, Avenue des Ternes, PARIS

SAKER fabrique tout ce qui
concerne la **MOTOCYCLETTE**

Tous les Accessoires
Toutes Pièces Détachées pour tous Moteurs
Boîtes de vitesses - Carburateurs
Tous les Pistons, Axes et Segments
Ressorts - Tous les Pignons - Soupapes

EMBIELLAGES - RÉALÉSAGES

MAISON LA PLUS IMPORTANTE
— ouverte le Samedi après-midi —

Métro: CHAMPERRET (à 500 mètres) Autobus: BY - EG - U (Anatole-France)

SAKER 86, rue Marius-Aufan
LEVALLOIS-PERRET

B.S.A.

LA MEILLEURE MOTOCYCLETTE

Découpez et envoyez-nous
ce bon AUJOURD'HUI

B.S.A.

25, Rue Duret, PARIS-16^e

Veillez m'adresser franco :

- 1) Le catalogue des motos B.S.A. 1935;
- 2) Le tarif des motos B.S.A. avec barème de vente à crédit;
- 3) La feuille de renseignements techniques B.S.A.;
- 4) L'essai par Max End d'une B.S.A.

M.....
Rue N.....
Ville
Dép.

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

| | | | |
|---|--|--|---|
| TENTES CAMPING DEPUIS: 99 ^f | MANTEAU CUIR DEPUIS: 99 ^f | BLOUSON TOILE DEPUIS: 59 ^f | CUISSARDS MOTO TISSU 20 ^f IMPER: 36 ^f |
| BOTTES AVIATEUR RUSSIA DEPUIS 99 ^f PREMIER CHOIX: 125 ^f | CASQUE 59 ^f AMO: 95 ^f GENO: 120 ^f | SACQUES DOUBLES CUIR: 35 ^f | GANTS GRANDS CHOIX FOURRÉS DEPUIS: 15 ^f |

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

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

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

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

MOBÉCANE

B. S. A.

GILLET-D'HERSTAL

JONGHI

VENTE A CRÉDIT
OCCASIONS RÉVISÉES ET GARANTIES

nos petites annonces

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

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

service permanent des occasions

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

B. M. W. - ZUNDAPP

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

LATSCHA

Agent Général pour la France

Agent Exclusif

F. N. GILLET-HERSTAL

avec Stock complet des pièces détachées

Sides PRÉCISION BERNARDET

REPRISE TOUTES MOTOS

CRÉDIT UNIQUE

ATELIER

SPECIALISÉ

16, Rue Auguste-Bailly, 16
à ASNIÈRES
à 250 mètres de la gare
Téléphone : Grésillons 17-93

MOTOS A VENDRE

Part. vend B.S.A. 350 culb., tr. b. ét. cica, écl. Lucas, à enlev. 1.500 fr. 14-16, rue du Lieutenant-Queunehen, Vincennes, limite Montreuil.

Durandal 500 Sturmev Archer, tr. vite, t. eq., ecl. d. dyn. bat. parf. ét. 2.300 fr. Ecr. p.r.v. Peck, 20, rue de la Paix, Neuilly-sur-Marne (Seine-et-Oise).

Gnome-Rhône V 2 avec Bernardet, rle 1 an, et. nf. Bon prix. Lamin, 29, r. E.-Duployé, Paris (18°).

Cse dble empl. vélom. 2 vit. Monet-Goyon, tt. eq., b. ét. Px à déb., vis. t.l.j. jusq 21 h. Chédal, 3, r. Grandville, St-Mandé.

Motobécane 250 cmc. 3 CV, mot. Jap. tans., ecl. code. Px 1.500 fr. Monet-Goyon course 2 temps 175 cmc. 2 CV, tans. ecl. Marchal. Px 1.200 fr. ttes deux en excel. ét. S'adr. Mme Meignen, 103, av. Verdier, Montrouge.

Cse maladie ver. occ. Peugeot P 110, ecl. tans. garant. et assur. en cours. 1.300 fr. Brumpt, hôpital Beaujon, Clichy.

gar. 1.700 fr. Dresch 250 lat., eq. 900 fr. Mallet, 20, rue Rébeval (19°).

Motobécane mot. licence Blackburne, 350 cmc. parf. ét., nomb. acces. P tr. intér. Brousse Frères, 28, rue de Clichy.

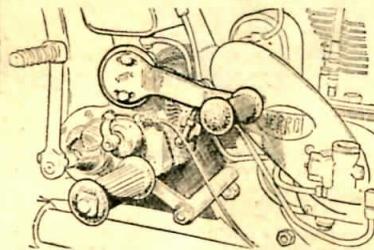
Chez Lavergne, 5, rue Félix-Faure, à Vincennes, machines garanties neuves. A solder. Prix très intéressant:

Occasions : 500 Sover Sturmev, ecl. av. side, tr. b. ét. 3.500 fr. 350 Gillet Herstal supers., ecl. av. side Bernardet, parf. ét. 4.500 fr.

Les Etabl. Revil anciennement Palais de la Moto vous informent que vous trouverez à leurs magasins un stock considérable de motos d'occasion garanties sur factures et vendues à crédit aux meilleures conditions. Grandes facilités d'échanges. 82, avenue des Ternes, angle boulevard Péreire.

SIDECARS

D.S. side Belgian, tr. b. ét. 2.600 fr. Coustet, 35, rue de Paris, Verrières-le-Buisson (Seine-et-Oise).



Exemple de montage sur TERROT

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

VITEX

adaptable sur toutes motos sans transformations.

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

VITEX 6, Impasse des Cailloux à CLICHY

GRANDE-ARMÉE-MOTOS

A. PRÉVOST

Maison fondée en 1897

AGENT DIRECT

MOTOBÉCANÉ - MOTOCONFORT

MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR

GILLET-HERSTAL

Vente de toutes marques neuves

Occasions de machines REVISÉES

Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces détachées **MOTOBÉCANÉ**

NOVI - SOUBITEZ

GURTNER - AMAO

Châines RENOLD - BRAMPTON

Accessoires V.W.

Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles

Réalesages

VENTE AU DÉTAIL

ET AUX MOTORISTES

ET AGENTS

EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS

Métro : OBLIGADO Téléph. : ÉTO. 54-81

Compte Cheque postal : Paris 1507-79

ROUES

Construction pour motos, autos, avions canoës, etc...

Atelier spécial de réparations

Fournitures générales 20 ans d'expérience

NAVILLE Frères

25, Rue Bezout - Paris (14°)

Métro Alésin Tél. : GOBélins 72-98

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

MOTO-BASTILLE

le centre de la moto et de la pièce détachée

TOUTES MARQUES

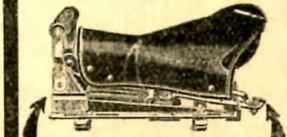
Expédition province

6, Boul. Richard-Lenoir - PARIS-XI°

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX

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

RECREO



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

Frs : 290

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

VISITEZ NOTRE HALL:

(Ouvert dimanche toute la journée)

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

Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS **BUFFLIER - BERNARDET, etc...****PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE**
ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS
OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOISSTOCK PIÈCES DÉTACHÉES
PNEUS - ACCESSOIRESSUCCURSALES **PARIS, 7, Rue Meslay (3^e)**
ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne
Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journéeApprend à conduire **GRATUITEMENT**
dans endroit clos.187, rue Armand-Sylvestre à **COURBEVOIE-ASNIÈRES**(près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : **Défense 07-02****MOTOS C.L. UTILIA**Ttes cylindres de 100 à 500 cc.
Moteur L.M.P.Les Établiss^{ts} **C. L. UTILIA**
40, rue Achille-Martin - PARIS-18^e
Montmartre 22-49fabriquent ou réparent tous cadres et fourches
motos - Réalésage de cylindres - Réparation de
magnétos - Cintrage de tubes - Pignons de
chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles
Pièces p^r moteurs LMP AUBIER JACK-SPORT
CHAISE - Boîte BRIDIER, STAUB, etc.

Catalogue access. aux Agents



V&W **POUR VOS VACANCES**
ÉQUIPEZ VOTRE MOTO
d'un porte-bagage arrière
V. et W. n° 14 et d'une
mallette n° 25.
EN VENTE: chez tous les Agents
Catalogue franco.
Établ. V et W, 5, rue Franklin
LE PRÉ-ST-GERVAIS
(Seine)

Darmont spc. 2 mag., vit. garant.
d'usin 135, eq. élec., ét. abs. nf. 2, rue Du-
vergnier (19^e).**ON DÉSIRE ACHETER**Dem. sidecar modé le René Gillet occ.
ecr. Brunelli, 47, r. Rochefoucauld (9^e).
Achète Sandford Ecr. détails et prix à
Barbot, 51, r. Parmentier Montreuil(Seine).
Achète au mieux motos modernes. Moto-
Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.**ÉCHANGES**Ech. 500 mag. culb. contre 350 culb.
Guizard 151, r. de Bercy (12^e).
Peugeot 5 CV 190 S.4, pl. ét. superhé
éch. c.moto ou sid. Max, 1, r. Decrès (15^e).**DIVERS**Motards achètent vos meubles chez
Bonnard, artisan ébénist., 71, St-Antoine.
Pneus pas chers envoyez dimension,
pr. par ret. Moers, 223, av. Girardot, (20^e).
Stock ttes pièces, dét.nf. et occ. R. Gillet
cadres, roues, fourches, mot. sides susp.
éch. standar, 2, rue Duvergnier (19^e).
Toutes les chaînes, tous les pneus à des
prix économiques incomparables. Dalbiac
1, r. Jardins St-Paul, Paris (4^e).**DERNIÈRE HEURE**Soyer 350 Jap lat. 1.500 Voit. Peugeot
172, large 3 places 1.400. Ballot 4 places
6 CV 800, mot. B.S.A. 100 Peugeot 4 CV
100 Cérurier, 3, rue des Plantes, Krcmlin-
Bicêtre, (Seine) métro Italie.Cse dép. vend Renault 6CV, typ. NNC.1.
Benjamin 6CV, acc. mot. Dax c. nve. dyn. carb.
etc. Pr. à déb. Rap, 95, bd Charonne (11^e).
Très belle 175 Terrot 1.100 fr. Razer, 80,
rue du Fort-de-l'Est, Saint-Denis.Amilcar 6 CV sport ent. rév. contre
moto Bonnet 15, r. Haxo-20^e, le mat. av. 9 h.
A céder 350 fr. 4 micromètres précision
0.25-25.50-50.75-75, 100 fr. valeur 750 fr.
Ecr. 12, rue de Cléry.Cse départ Peugeot P.105 culb. ét.nf.
2.200 fr. Roland, 9, r. de Vanves, Issy-les-
Moulineux le soir après 17 heures.Splendide meuble T.S.F. Américain
6 lampes super. technique moderne av.
phono, pick-up et changeur de disques
automatique, ét. nf. absolu, valeur 6.500 fr.
à vend. 3.000 fr. éch. moto et crédit.
Revil, 82, avenue des Ternes, Paris.S'adres. Schmitt, 247 bis, boul. J.-Jaurès,
Boulogne. Le soir et dim. matin.
650 fr. châssis sides neufs. V.W., 5, rue
Franklin, Le Pré Saint-Gervais (Seine).
R. Gillet 5 CV susp. AR boîte 4 vit.,
état impeccable. av. side Bernardet complet.
neuf. 4.500 fr. 19, rue Charles-V (4^e).**VOITURES**Licorne 5 CV 1930. Conduite inté-
rieure. 4 portes, 4 places. Carrosserie entiè-
rement tôle. Parfait état de marche.
Prix intéressant à débattre. Deveix, 116, rue
du Mont-Cenis, Paris (18^e).Darmont spc. magn. Scintilla tte eq.,
ét. parf. 5.500 fr. Lechein, 24, rue d'Haute-
ville (10^e).Donnet torpédo 7 CV. 4 pl., tr. b. ét.
méc., pn. nf. 2.800 fr. Lagoutte, 4, rue
Belgrand, Paris.Morgan 6 CV culb., 2 mag. pour essai
tel. M. Olivier. Pla. 14-40.Peugeot 5 V. 4 pl., parf. ét. Prix interres.
repr. moto, 115, r. République, Créil (O.).Cyclecar Sima 5 CV, carrossé sport,
2 pl., mot. nf. A vend. ou éch. ctre moto.
Mennesson, Isles-s.-Suipe (Marne).Villard 4 CV, ét. de marc., carros. sport.
A vend. 800 fr. S'adres., 20, r. Félix-Faure,
le soir après 7 h. Vincennes.Villard 350, b. ét. 1.000 fr. Berce, 10, r.
des Vignes, Montreuil-sous-Bois.A vendre mot. 500, 2 cyl., air Idéal p.
« Pou du Ciel » et cycl. 500 cmc. 4 R., sub.
2-3 pl., parf. ét. 1.000 fr. Rep. moto.
Maitre, 6, rue Braque (3^e).... qui peut le plus
peut le moins ...**LA CHAÎNE****YELLOW**
LA CHAÎNE FRANÇAISE DE QUALITÉ.DÉTIENT LE RECORD DU
MONDE DES 24 HEURES,
SANS AUCUN RÉGLAGE,
À 120 KMS DE MOYENNE

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS DE MOTOS & VELOS

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

et

ÉLÉGANTE

CATALOGUE SUR DEMANDE

ROYAL
ENFIELD
Made like a firm**RAPIDE**

et

ÉCONOMIQUE

CATALOGUE SUR DEMANDE

UN APERÇU DE NOS NOUVEAUX PRIX

| | |
|---|---|
| 2 CV, moteur 2 temps, 3 vitesses : 2.675 frs avec éclairage | 4 CV, moteur à culb. 4 vitesses : 5.350 frs |
| 2 CV, moteur à culb. 4 vitesses : 3.550 frs avec éclairage | 5 CV, moteur à culb. (8 soupapes) 4 vitesses : 6.200 frs |
| 3 CV, moteur à culb. 4 vitesses : 4.200 frs avec éclairage | 5 CV, moteur à culb. (4 soupapes) 4 vitesses : 6.200 frs |
| 4 CV, moteur latérales, 4 vitesses : 4.550 frs | 9 CV, moteur latéral (2 cylindres) 4 vitesses : 6.950 frs |

NOUVEAUX MAGASINS DE VENTE ET D'EXPOSITION

ÉTABLIS PIERRE PSALTY
80, Avenue des Ternes - PARISTéléphone :
ÉTOILE 55-52

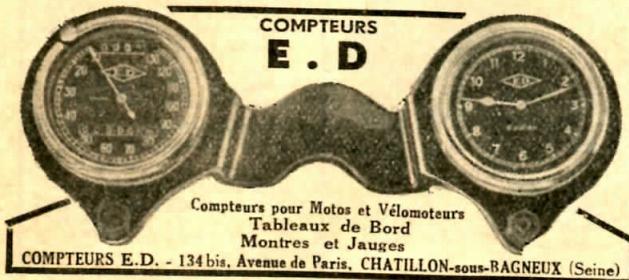
Métro : Ternes

PRESTER

jonghi

LA PLUS RAPIDE ET LA PLUS SURE DES MOTOS DE SÉRIE

EICHEL FRÈRES
COURBEVOIE (Seine)



COMPTEURS
E. D.

Compteurs pour Motos et Vélocoteurs
Tableaux de Bord
Montres et Jauges

COMPTEURS E. D. - 134 bis, Avenue de Paris, CHATILLON-sous-RAGNEUX (Seine)

Abonnements

| | UN AN 52 numéros | 6 mois 26 numéros | 3 mois 13 numéros |
|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| France et Colonies : | 45 fr. | 23 fr. | 14 fr. |
| Union Postale : | 66 fr. | 34 fr. | 20 fr. |

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

| | | | |
|---------------|--------|--------|--------|
| Autres pays : | 84 fr. | 43 fr. | 25 fr. |
| Militaires : | 25 fr. | 12 fr. | 8 fr. |

Comment on devient ajusteur et monteur mécanicien. — Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage de machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly, ingénieur-mécanicien, 1 vol. in-8 br. de 266 pages avec 295 figures 1930: 27 fr. (franco 29 fr.).

Géométrie et dessin industriel. Les outils et leurs emplois (marteaux outils à frapper et ouïes et clefs). Les limes et l'art de limer ajustage à la meule, sciage des métaux, perçage et alésage des trous, taraudage et filetage, cisailage, rabotage et mortaisage. Exécution des travaux (affûtage des outils, ajustage rodage, rivets, vis, boulons et souples, clavettes et goupilles d'entraînement, montage et démontage, repères, ajustage des paliers et coussinets, montage des roulements à billes, fonctions de tuyaux, joints, nettoyage, polissage, peinture, mise en place des machines et moteurs, transmission du mouvement et de la puissance motrice, graissage de machines lubrifiants).

Manuel du tourneur mécanicien. — Formules et procédés pratiques d'usinage (filetage, tournage, fraisage), par L.-P. Adam, 9^e édition, revue et augmentée.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

1 vol. in-16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930 10 fr. 50 (franco 11 fr. 75).

Essais, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 1 vol. gr. in-8 br. de 91 pages avec 50 figures 1930... 18 fr. (franco 19 fr. 75).

Essais de moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essais des châssis automobiles.

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps. Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole nautique d'aéronautique et de construction automobile, 7^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-8 br., de 153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr. (franco 29 fr.).

Le moteur Etude dynamique du moteur Organes du moteur Distribution. Carburant. Allumage. Graissage. Refroidisse-

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Paris à Trouville-Deauville en 2 heures. Paris à Dives-Cabourg en 2 h. 30 par autorail rapide. Du 29 juin au 30 septembre 1935.

| ALLER | (1) | (2) | | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Paris-St-Lazare..... d | 10.25 | 13.10 | | |
| Trouville-Deauville . a | 12.25 | 15.10 | | |
| Dives-Cabourg a | — | 15.40 | | |
| RETOUR | (3) | (4) | (5) | (5) |
| Dives-Cabourg d | 8.53 | — | 18.14 | — |
| Trouv.-Deauv. d | 9.23 | 16.43 | 18.45 | 21.46 |
| Paris-St-Lazare. a | 11.41 | 18.43 | 20.45 | 23.46 |

- (1) sauf dimanches et fêtes jusqu'au 14 septembre, à lieu les 21 et 28 septembre.
- (2) tous les jours du 1^{er} juillet au 12 septembre inclus, sauf vendredis, samedis, et veilles de fêtes, dimanches et fêtes.
- (3) tous les jours du 2 juillet au 13 septembre, sauf samedis, dimanches et fêtes, lundis et lundis de fêtes.
- (4) dimanches et fêtes seulement.
- (5) sauf dimanches et fêtes, jusqu'au 14 septembre inclus.

Quelques conseils aux voyageurs avant les vacances... Prenez votre billet à l'avance. Louez votre place. Déchargez-vous du souci de vos bagages en les faisant enregistrer à domicile. Adressez-vous aux Bureaux de Renseignements des Gares de Paris Saint-Lazare, Montparnasse et Invalides.

NE PARTEZ PAS EN VACANCES...

...sans le Guide Officiel des Chemins de Fer de l'Etat. Vous y trouverez une documentation touristique intéressante (photographies et cartes des régions desservies)

MEILLEURE ET MOINS CHÈRE

C.A.P., 26, rue de la Pépinière, Paris expédie franco contre mandat, en bidons de 10 lit., huiles moto Type Extr. Sup. 55 fr. - Type Racer 65 fr. ...et indique moyen d'en récupérer le prix!!!

et une foule de renseignements pratique. Prix : 4 francs dans les Bibliothèques des Gares du Réseau et Bureaux de Tourisme. Envoi à domicile contre paiement préalable de la somme de 5 francs, au Service de la Publicité, 1, rue d'Amsterdam à Paris-VIII^e.

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



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



Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr. Lecteurs : 9 fr. Port : 1 fr. 50.

SIDE-CARS

FERNAND RICHARD

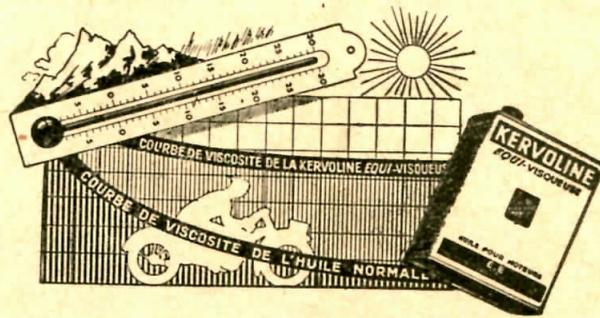
139, AVENUE D'ITALIE — PARIS-13^e

POUR LE SPORT et le TOURISME

NOUVEAUX MODÈLES 1935 A TOUS PRIX

UNE VISITE NE COUTE RIEN

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



Et maintenant que pensez-vous des huiles **EQUI-VISQUEUSES**?

C'est au pied du mur qu'on voit le maçon.
Lancées sur le marché en juin, les huiles KERVOLINE EQUI-VISQUEUSES ont été mises à l'épreuve dans les conditions les plus sévères d'utilisation — pendant les grandes chaleurs.

EQUI-VISQUEUSES ?

On a souri en juin. L'usager est sceptique.
Aujourd'hui, la preuve est faite que ce n'est pas pour les besoins de sa publicité que KERVOLINE a dit de ses huiles Equi-visqueuses qu'elles étaient insensibles aux variations de température du moteur et que leur viscosité pratiquement constante était la garantie permanente :

- d'une sécurité mécanique plus grande,
- d'une consommation moindre,
- d'une exceptionnelle résistance à l'oxydation.

Merci à tous ceux qui nous ont fait confiance.

KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE s'impose dans tous les moteurs.

KERVOLINE

Le prix des Kervoline Equi-Visqueuses met leur emploi à la portée de tous.



Étab. QUERVEL F^{RES} S. A.
25 à 37, rue du Port
AUBERVILLIERS (Seine)

vient de paraître...

L'ART DE CONDUIRE



Prix : 10 Frs

*...un livre pratique
pour tout débutant*

*En vente à "Moto-Revue"
franco 11 fr. 75*