

24<sup>e</sup> ANNÉE N° 683  
11 AVRIL 1936

*Ce qu'il faut savoir du Code de la Route*

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



TELEPHONE  
GUTENB 73.32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL 297.37

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12. RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

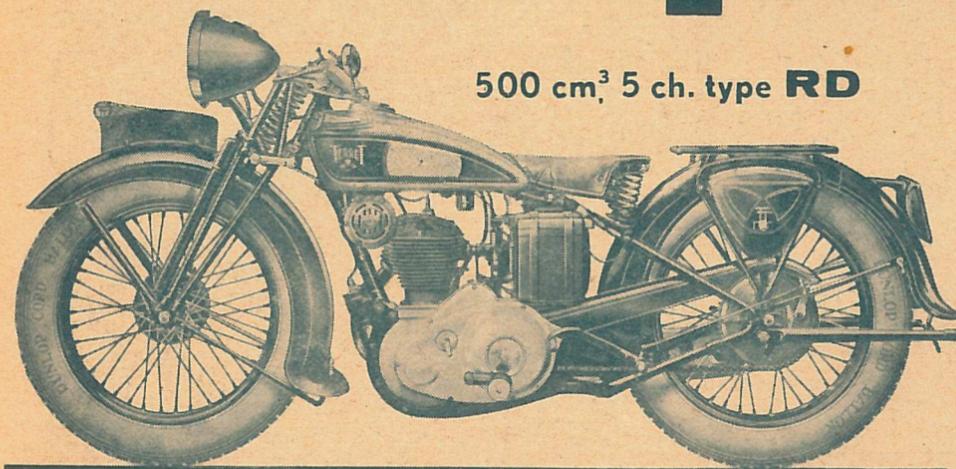
RENE BOURA (600 cmc. MOTOBECANE-BERNADET) 1<sup>er</sup> TOUTES CATEGORIES SIDECARS A NOTRE  
CRITERIUM DE VITESSE ET DE REGULARITE, VIRE RAPIDEMENT SUR LE CIRCUIT ROUTIER.



*Partez!....*

*...et goûtez aux joies de la route*

SUR UNE  
**TERROT**



500 cm<sup>3</sup> 5 ch. type **RD**

Machine confortable et robuste, la 500 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales et 4 vitesses est le modèle de choix pour le tourisme à grand rayon d'action, soit à deux, soit avec side-car. Sa culasse à turbulence confère à son moteur une nervosité qui l'apparente aux modèles à culbuteurs.

**SPECIFICATIONS.** — Moteur à soupapes latérales enfermées. — Culasse détachable en alliage léger. — Alésage 84 m/m. — Course 90 m/m. — Cylindrée 499 cm<sup>3</sup>. — Graissage à carter sec. — Allumage par batterie et dynamo magnéto. — Boîte 4 vitesses, rapports 4,92; 6,15; 8,61; 13,67 à 1. — Commande à main. — Freins à tambour de 170 m/m. — Pneus ballon 27X4. — Fourche avec amortisseurs réglables et frein de direction. — Garde-boue à bavolets. — Porte-bagages amovible. — Sacoche tôle avec outillage. — Réservoir stylisé avec décors emboutis. — Genouillères extra-longues. — Guidon orientable droit ou semi-relevé. — Miroir rétroviseur. — Repose-pieds caoutchouc réglables ou marchepieds wagon. — Equipement électrique complet (Phare aérodynamique, plaque lumineuse, avertisseur). — Compteur incorporé dans le phare. — Poids à vide 158 kgs. — Vitesse en palier 105 km. heure environ. — Eclairage et tous accessoires compris

PRIX  
**5.650**

**ETABLISSEMENTS TERROT** - 2, Rue André-Colomban, DIJON  
Veuillez m'adresser franco votre catalogue motos 1936

NOM \_\_\_\_\_  
ADRESSE \_\_\_\_\_

*Printemps...*

*Votre moteur restera toujours jeune en utilisant*  
**Castrol BREVETÉE**  
*la meilleure garantie pour votre moteur*

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

PLUS de CREVAISONS  
**BLOCFUITE**  
 REND LES PNEUS INCROYABLES

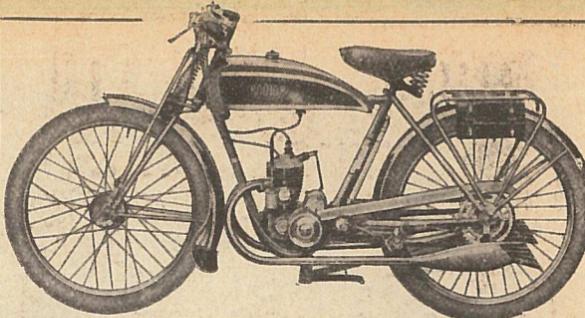


B. S'injecte en quelques minutes dans la chambre à air.  
 L. par la valve sans l'obstruer.  
 C. Ne contient, ni acide, ni dissolvant. N'attaque donc pas le caoutchouc.  
 L. Expérimenté le 9 mai 1935, à l'autodrome de Monthéry, en présence de MM. les Commissaires de l'A.C.F. son efficacité est indéniable.

Demandez le  
**BLOCFUITE**  
 chez votre fournisseur habituel ou à défaut à la

**Société BLOCFUITE SARL**  
 35-37, Boulevard de Reims  
 PARIS-17<sup>e</sup> - Wagram 44-38

jamais de crevaisons avec...  
**Blocfuite**



**RADIOR**  
 Présente son nouveau VéloMOTEUR

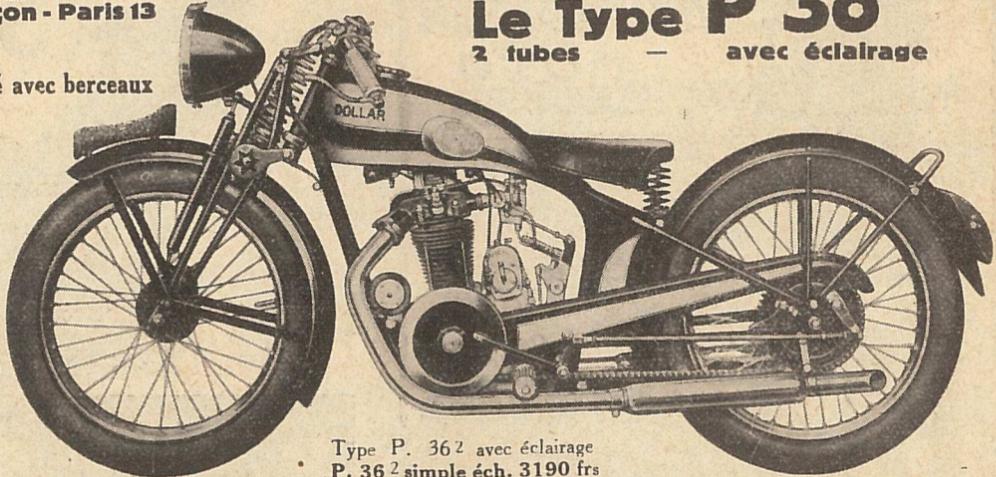
DÉMONSTRATION **SUPERCONFORT** USINES  
 ESSAI GRATIS RÉSERVOIR GRANDE CONTENANCE J. CHAPOLARD  
 CATALOGUE Fco ÉQUIPEMENT GRAND TOURISME BOURG (Ain)

SES RÉPUTÉES MOTOS 2-3-4 CV. RADIOR-NERVOR-JAP  
 SES CYCLES ROUTE-SPORT-SUPERTOURISTE ET TANDEMS DE PRÉCISION  
 Voir modèles exposés "RADIOR" 82, boulevard Voltaire, PARIS

# DOLLAR

O. M. I.  
 34, rue Aug.-Lançon - Paris 13

**Le Type P 36<sup>2</sup>**  
 2 tubes — avec éclairage



CADRE : tube acier  
 MOTEUR : incliné fixé avec berceaux  
 ARRIÈRE : Sport avec poignée  
 RÉSERVOIR : nouveau modèle en crosse  
 BÉQUILLE : centrale  
 MOTEUR : bloc culbuteurs  
 RÉGIME : 4000 tm.  
 PUISSANCE : 8 CV  
 ALLUMAGE : magnéto  
 GRAISSAGE : automatique  
 CARBURATEUR : Amac 2 manettes

Type P. 36<sup>2</sup> avec éclairage  
 P. 36<sup>2</sup> simple éch. 3190 frs  
 Eclairage alt. 350 frs

PRÉSENTATION émail luxe noir avec bandeaux ivoire sur réservoir et carter de chaîne

**VANNOD**  
 Side Vannod Puteaux



AVEC CELLE-CI JE VOUS GARANTIS  
 UNE COMPLÈTE SATISFACTION  
 "C'EST UNE LODGE...!"



**LODGE**  
 LA BOUGIE QUI TIENT  
 AGENT GÉNÉRAL: L. DEKTEREFF, 88, AVENUE DES TERNES, PARIS

**THE MOTORIST**  
 41, Avenue des Ternes PARIS  
 28, Rue des Acacias

DIFFUSION du CAMPING

TENTES "ISLAND" tissu métallisé 79 fr  
 1<sup>m</sup>90 x 1<sup>m</sup>20 x 1<sup>m</sup>05

SACS de COUCHAGE kapock 72 fr  
 1<sup>m</sup>95 x 0.70

MATELAS pneumatique depuis 75 fr  
 SLEEPING M 5, M 10, etc.

RECHAUDS JUWEL 39 f Réchauds 8 f  
 Sacs à dos 15 fr. — Seau toile 5 fr. — Bidons 3 fr.  
 Popotes — Couteaux — Couverts — Thermos



CADEAU  
 Il est offert UN CANIF AVEC TOUS NOS CATALOGUES FRANCO AVEC BON REMBOUR-SABLE CONTRE 4 frs en timbres-poste Remise spéciale BONS SEMEUSE

# Magnat Debon

la marque de qualité

Ouvre la saison par des victoires en vitesse comme en tourisme

**Paris - Nice 1936** | **Cote de S<sup>T</sup>-Eutrope**

1<sup>ER</sup> ONDA 500 cmc. SANS PÉNALISATION MÉDAILLE D'OR | 1<sup>ER</sup> MOUGIER 125 cmc Record battu  
 1<sup>ER</sup> SAUVIN 250 cmc Record battu

Ces résultats remarquables prouvent que toutes les motos MAGNAT-DEBON de la plus petite à la plus forte cylindrée sont dignes de la réputation de la vieille marque française :

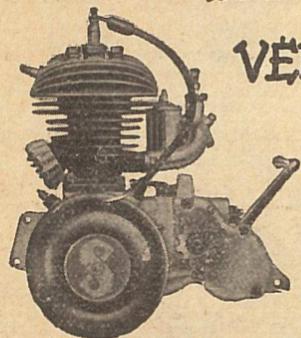
**LA MOTO DE QUALITÉ**

Envoi franco du catalogue sur demande adressée aux

**Étab. MAGNAT-DEBON, 51 bis, boul. Thiers - DIJON**

# BLOCS-MOTEUR 74-98-100 cm<sup>3</sup> SACHS

FABRIQUÉS PAR LES RÉPUTÉES USINES  
DU MOYEU "TORPEDO"



Achetez un  
**VELOMOTEUR**  
ou une  
**MOTO LÉGÈRE**  
ayant  
Débrayage  
Point Mort  
2 Vitesses  
et  
Éclairage  
électrique

Ce Moteur de 100 cm<sup>3</sup>  
a parcouru au  
BOL D'OR 1934 1504 km 800 en 24 heures  
à 62 km/h de moyenne!

**BON**

Demandez la description et la liste  
des Constructeurs utilisant ces Moteurs

WILLIAM DUMONT, 12, Avenue Claude Vellefaux, PARIS-X<sup>e</sup>

LA BONNE BOUGIE  
FAIT LA BONNE MOTO



LA BOUGIE MICA  
FRANÇAISE

ET: BRISSONNET 244 RUE CHARLES RENOUVIER PARIS

11

modèles nouveaux en  
350<sup>c</sup>. 400<sup>c</sup>. 500<sup>c</sup>. 600<sup>c</sup> cm<sup>3</sup>

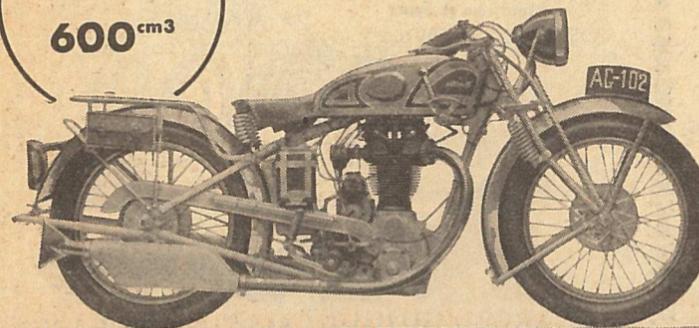
AUTOMOTO présente cette saison onze machines de tourisme et de sport ou de compétition, toutes munies du fameux bloc-moteur GILLET.

Il y a certainement, dans ce choix si varié de modèles, celui qui correspond à vos désirs et qui répond à vos besoins.

Avant de fixer votre choix sur votre prochaine motocyclette, demandez le catalogue des nouveaux modèles AUTOMOTO ou mieux, rendez visite à l'un de nos agents et demandez-lui un essai.

AG - 102

600 cm<sup>3</sup>



**AUTOMOTO**

**EXTRAIT DU TARIF**

A.G. 84 - Grand tourisme, 350 cmc.	4.885 frs
A.G. 85 - Grand tourisme, 400 cmc.	5.565 frs
4 vitesses	5.575 frs
A.G. 86 - Grand sport, 350 cmc.	5.875 frs
A.G. 87 - Grand sport, 350 cmc, 4 vitesses	6.125 frs
A.G. 88 - RACING, 350 cmc, 4 vitesses	6.015 frs
A.G. 95 - Grand tourisme, 500 cmc.	6.350 frs
4 vitesses	6.600 frs
A.G. 96 - Grand sport, 500 cmc, 4 vitesses	6.315 frs
A.G. 98 - RACING, 500 cmc.	6.825 frs
A.G. 101 - Grand tourisme, 600 cmc.	
A.G. 102 - Supersport 600 cmc.	

61, Avenue de Rochetaillée  
SAINT-ÉTIENNE (Loire)

**AUTOMOBILISTES  
MOTOCYCLISTES**

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

L'EXPOSITION  
PERMANENTE  
**DUFAYEL-AUTOS**

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ  
24, Rue de Oignancourt - PARIS  
TÉLÉPHONE : NORD 37-50

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

## SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

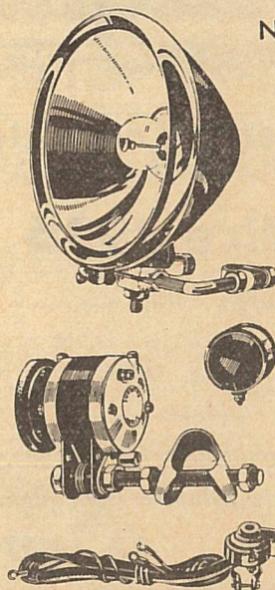
TRÈS  
PUISSANT  
par  
alternateur

MODÈLE  
75

Pour motos  
toutes cylindrées

L'ÉQUIPEMENT  
COMPLÉT :

**280** FRs



Catalogue franco sur demande

E<sup>s</sup> SOUBITEZ, 112, Rue de la Paix - LE PERREUX (Seine)

**VOUS N'AVEZ**

**QU'UN SEUL CYLINDRE**



...Aussi convient-il de ne pas perdre la moindre parcelle de sa puissance, de ne pas laisser échapper les gaz entre piston et cylindre.

Pour avoir une étanchéité parfaite, montez des segments Grenier. Vous y gagnerez meilleure compression, refroidissement parfait et absence de calamine : vous y gagnerez des chevaux.

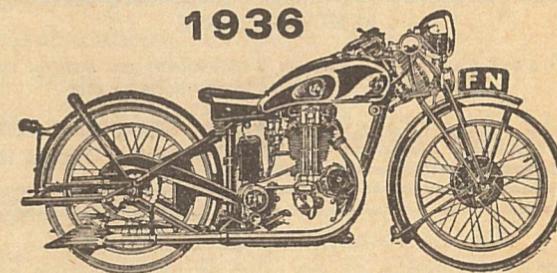
Demandez à votre fournisseur des

**SEGMENTS  
ÉTANCHES  
GRÉNIER**  
"Donnent du nerf au moteur"

Agent Général : VINCENT PRIOTTI,  
17 rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET - Tél PEREire 20-13 & 13-14

**FABRIQUE NATIONALE  
D'HERSTAL (Belgique)**  
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES  
ET NOUVEAUX PRIX  
1936



La 500 cmc. - Supersport

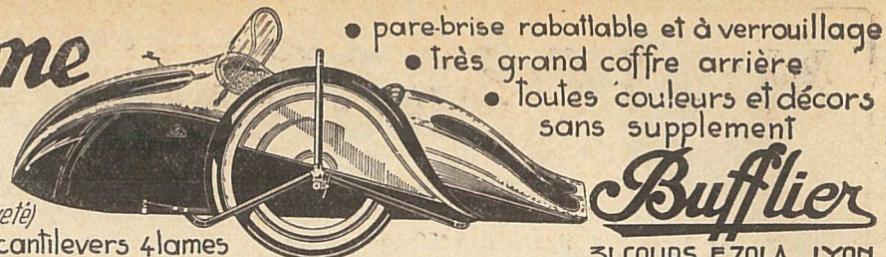
UNE GARANTIE DE PREMIER ORDRE  
POUR L'ACHETEUR :

**PARIS-NICE 1936**

**4** MACHINES M 86-SS au départ  
MACHINES 1<sup>res</sup> ex-aequo  
sans pénalisation  
**MÉDAILLES D'OR**

# L'aérodynme "40"

- garde-boue profilé.
- roue à broche (système breveté)
- suspension par ressorts cantilevers 4 lames



- pare-brise rabattable et à verrouillage
- très grand coffre arrière
- toutes couleurs et décors sans supplément

**Buffler**

31 COURS E.ZOLA LYON

Agent à Paris : DEPREZ, 187, rue Armand-Sylvestre Courbevoie (Seine) (près de la gare d'Asnières) et 7, rue Mesley - PARIS  
Ouvert Dimanches et Fêtes

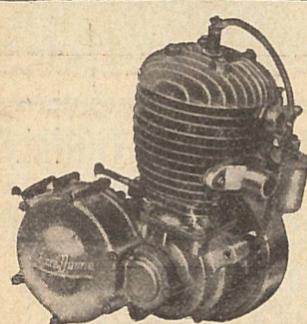
## Depuis A jusqu'à Z...

Toutes les Pièces Détachées pour boîtes et moteurs pour MOTOS et CYCLECARS de toutes marques.

### Nos Spécialités :

RÉALÉSAGES DE CYLINDRES AVEC PISTONS COMPLETS  
RECTIFICATION DE VILEBREQUINS  
RÉFECTION D'EMBIELLAGES  
REBAGUAGE DE TOUS CARTERS AVEC AJUSTAGE  
EMBAYAGES DE SÉCURITÉ ADAPTABLES A TOUTES BOÎTES DE VITESSES.

Les **Éts PERTUISOT** vous assurent un travail parfait à des conditions avantageuses.  
23, rue des Acacias à Paris - Tél. : Étoile 12-46  
Fondés en 1906



## Le 100 C/M3 Aubier et Dunne

vous garantit la **SATISFACTION TOTALE** par ses qualités d'**ENDURANCE** de **PUISSANCE** de **SOUPLESSE**

**BLOCS-MOTEURS 2 Vitesses, point mort, débrayage et MONOVITESSE**

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

En réclame... Exceptionnel  
**Carburateurs neufs 50**

Air et gaz pour 1-2-3-4 CV. — Frs.:

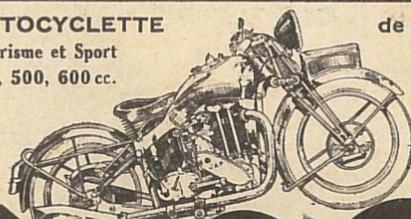
**Moteurs B.M.A. 450**  
100 cm<sup>3</sup> - neufs - complets - Frs.:

Le stock le plus important de **MOTOS** d'occasion, de pièces détachées et d'accessoires Magnétos, moteurs, boîtes, moyeux

ÉTABL<sup>TS</sup> BEAUSOLEIL - 9, RUE SAINT-SABIN - PARIS

— Ouvert samedi - dimanche —

La MOTOCYLETTE de l'ÉLITE  
Grand tourisme et Sport  
250, 350, 500, 600 cc.



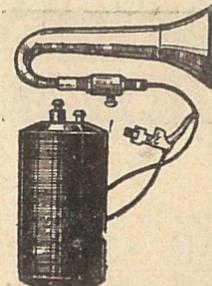
# MGC

MARCEL GUIGUET et Cie, Corbelin (Isère)

Agence Paris VOIVENEL 46, rue des Orteaux

**DANS PARIS-NICE**

1 seul engagé : Bertrand termine brillamment Premier ex-æquo en SIDECAR 600 cc.



## 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 remboursement

LES ACCESSOIRES AUTOMOBILES E.T.  
24-26, Rue Louis-Blanc - COURBEVOIE (Seine)

Tél. Défense 06-20

## FOIRE DE BORDEAUX

COLONIALE ET INTERNATIONALE  
2<sup>e</sup> Quinzaine de Juin

**SALON DE L'AUTOMOBILE DU CYCLE ET DE LA MOTOCYLETTE**

Châssis  
Moteurs  
Carrosseries  
Véhicules Industriels  
Motocyclettes  
Cycles

Accessoires autos, motos, vélos

**SALON NAUTIQUE**

Renseignements :

BORDEAUX, Palais de la Bourse  
PARIS, 67, Champs-Élysées

# MOTOSACOCHÉ

La perfection en motocyclettes

CATEGORIE 350 cm<sup>3</sup>

3 PARTANTS

3 ARRIVANTS

MM. Sartorio, Blanc et Dotto

ers  
ex-æquo

3 MÉDAILLES D'OR

sur leurs machines personnelles  
strictement de série  
confirmant leurs qualités  
tant en régularité qu'en vitesse

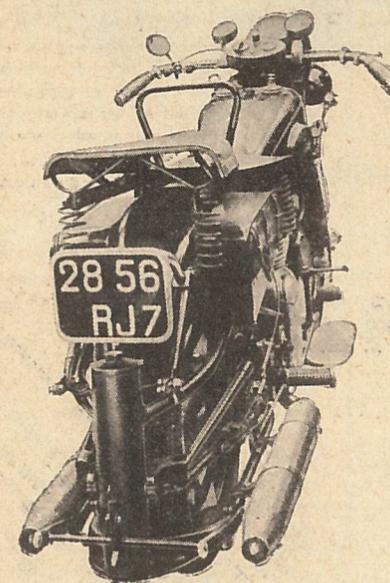
## ACHETEZ une MOTOSACOCHÉ

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Usines et Bureaux : 1, rue Jean-Bart, LYON

Les Motocyclettes

# RENÉ GILLET



avec suspension arrière élastique en solo ou avec sidecar assurent le maximum de confort

- 350 cmc. pour le solo
- 500 cmc. pour le solo ou le sidecar
- 750 cmc. pour le solo ou le sidecar
- 1000 cmc. pour le sidecar

**RENÉ GILLET & C<sup>IE</sup>** 126 bis, Route d'Orléans  
MONTROUGE (Seine)

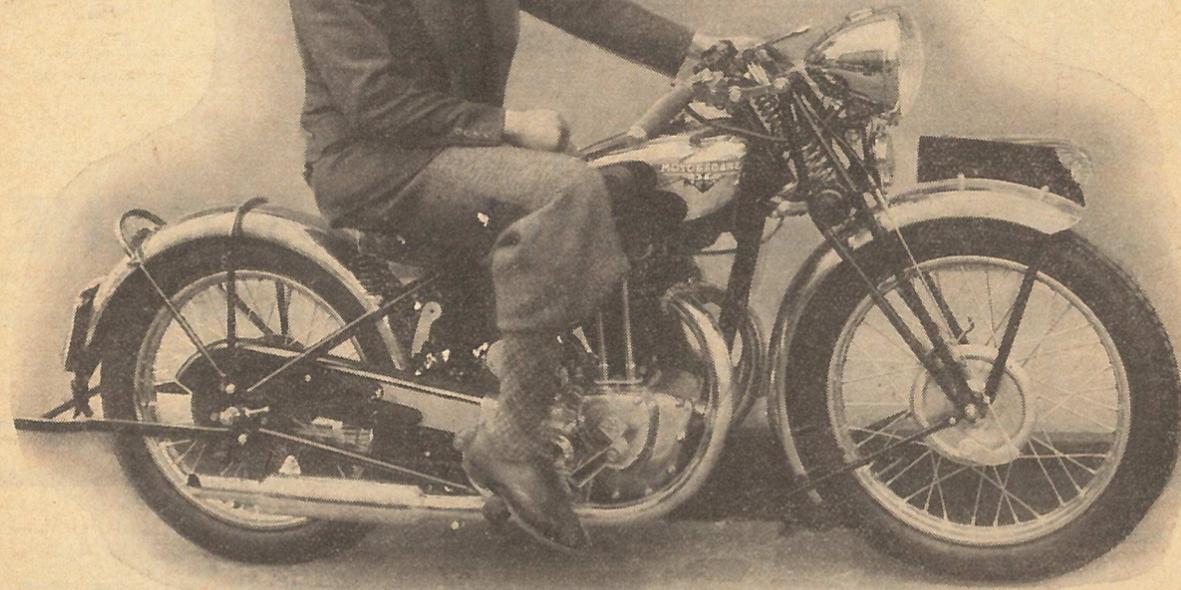
AGENCÉS } à LYON : 1, Quai Claude-Bernard  
à ALGER : 5, Chemin des Crêtes, LA REDOUTE

## René BOURA

Le champion aux innombrables victoires, 2 fois recordman général du Bol d'Or, apprécie les qualités de vitesse et de maniabilité de la **SUPER-CLUB**

*J'ai toujours eu plaisir à conduire la rapide "Super-Club" dont la maniabilité est remarquable*

*R. Boura*



La 350 cmc "SUPER-CLUB" est la machine du sportif !

Vitesse 120 kilomètres à l'heure

Bloc-moteur "S" à graissage par circulation automatique, culbuteurs et guides de soupapes graissés automatiquement, ressorts en épingle  
Étanchéité absolue

PRIX

**4250 f.**

12 mois de crédit

# MOTOBÉCANE

2, RUE LESAULT, 2

PANTIN (Seine)

**ATELIERS de la 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 a Dépt. 11.436



# MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ

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

## ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

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

FRANCE & COLONIES

45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE

66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Au-

triche, Bulgarie, Canada, Fel-

gique, Congo Belge, Espagne,

Hongrie, Luxembourg, M. roc.

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

## LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS NE VEUT PAS COMPRENDRE

UNE industrie jadis prospère est dans une situation critique. Elle joue un rôle social important. Elle rend des services inappréciables à un demi-million de citoyens. Elle est indispensable à la défense nationale. Elle donne à ceux qui pratiquent ce sport, l'énergie, le sang-froid, l'esprit d'initiative. Elle rapporte des millions au Trésor. La suppression d'une mesure administrative la sauverait et lui permettrait de repartir vers une ère de prospérité. L'intérêt du pays, le simple bon sens même invitent à supprimer l'entrave qui est cause de sa ruine. Les autres pays qui ont eu la sagesse de prendre une telle décision en ont constaté l'efficacité. N'est-il pas triste que chez nous un gouvernement aveugle ne veuille pas le comprendre. La raison ? C'est que la commission centrale des automobiles estime que la motocyclette n'est pas moins dangereuse que les autres véhicules, et qu'en conséquence, il ne faut pas dispenser les motocyclistes du permis de conduire. Il est à craindre que ces messieurs n'aient jamais posé leur auguste derrière que sur un rond de cuir. A qui fera-t-on jamais croire de vitesse et de régularité, derniers échos, les prix, l'attribution des coupes..... 352

Est-il nécessaire de mettre en marche une formidable machine administrative pour s'assurer de la capacité du conducteur. La commission centrale des automobiles croit-elle donc que les possesseurs du permis de conduire n'aient jamais causé d'accidents, et qu'ils ne commettent jamais d'infractions aux règles de la circulation ? Le permis de conduire ne sert à rien. Si on veut diminuer le nombre des accidents, il n'y a qu'un seul moyen d'y parvenir : c'est d'instituer une police spéciale compétente et efficace pour la surveillance des routes. Mais cela n'est pas une question de paperasse, et l'administration ne veut pas sortir de ses carions verts ni se décider à jeter un coup d'œil au dehors. Elle est obstinée, aveugle, toujours en retard de cent ans sur le progrès.

L'U.M.F. AU TRAVAIL. — L'U.M.F. qui a tant fait pour le motocyclisme et le sport (???) et qui a su, au cours d'une longue carrière, s'attirer tant de chaudes sympathies (???) veut continuer à mériter la confiance de tous les motocyclistes. Actuellement, il y a une campagne qui s'est engagée dans tous les milieux motocyclistes pour obtenir du gouvernement une

mesure indispensable : la suppression du permis de conduire. Vous pensez que l'U.M.F. va prendre la tête, coordonner tous les efforts, revenir sans cesse à la charge auprès des pouvoirs publics. Quelle erreur. Elle marchera à la traîne de la Chambre Syndicale Nationale des Constructeurs comme si elle-même n'avait pas pu prendre une telle initiative. Elle nomme des commissions en vue de collaborer avec la Chambre Syndicale. Nous ne discutons pas sur la valeur des éléments pris isolément, mais un proche avenir nous dira si ce travail aura été effectif. Pendant que tout le monde mène le bon combat, l'U.M.F. retourne ses poches et compte ses sous. Et elle constate un trou de 35.000 francs. Quand un tel événement se produit dans nos finances domestiques, nous essayons de trouver d'où vient le déficit et après en avoir trouvé les causes, nous réajustons recettes et dépenses. Mais c'est là une attitude normale et courageuse dont les rats de l'U.M.F., fort bien installés dans leur fromage, ne sont pas capables. Il faudrait renoncer à certains privilèges, certains déplacements agréables, réduire tout ce qu'on fait entrer dans des frais généraux plus élastiques que la meilleure des chambres à air. Combien il est plus simple de pressurer les clubs et d'augmenter la cotisation fédérale ? Alors que les clubs ont tellement de mal à vivre et à organiser des sorties, à aider, dans une bien faible mesure, hélas, les jeunes coureurs que nous voyons malgré tout de plus en plus nombreux dans les épreuves de vitesse et de régularité organisées par quelques vrais sportifs, est-ce vraiment de bonne politique que d'exiger d'eux des sommes de plus en plus fortes pour boucher un déficit causé par quoi ?... On croirait que

l'U.M.F. prend modèle sur l'Etat qui est en train d'assassiner les industries automobile et motocycliste par des impôts toujours croissants. Mais l'U.M.F. n'a-t-elle pas constaté que les dissidences se multiplient et que la nouvelle augmentation de la cotisation va amener la démission de nombre de clubs qui ne tirent aucun avantage de l'U.M.F. et n'y adhèrent encore que par la force de l'habitude. L'U.M.F. veut-elle l'anarchie et la disparition du sport motocycliste en France ? M. Pérouse, qui êtes un homme loyal et intègre, sachez adopter certaines mesures énergiques, dont vous serez reconnaissants tous ceux qui veulent que la moto vive : constructeurs, agents, coureurs, bref, tous ceux dont la motocyclette constitue le gagne-pain.

## SOMMAIRE

N° 683 — 11 Avril 1936	
Informations .....	346
La 500 cmc. F.N. de Milhoux.	347
Nos croquis techniques de Paris-Nice .....	348
Ce qu'il faut savoir du Code de la Route, par Regairaz.	349
Notre Critérium de vitesse et de régularité, derniers échos, les prix, l'attribution des coupes .....	352
La batterie française Baroclem Croquis techniques de notre Critérium de vitesse et de régularité .....	354
Le cyclecar, par R. Tessier	356
Nos visites d'usine : Mottaz..	358
Le feuillet du débutant ..	360
Constructeurs, fabricants ....	361
Le Sport .....	363
La vie des clubs .....	364



Le « Tous terrains » est à la mode. Voici notre champion de l'endurance Robert Pahin, sur une « 517 », effectuant un « petit essai » d'un millier de kilomètres dans le cloaque du polygone de Vincennes, pour l'édification des autorités militaires.

## Informations

### QUI VEUT SE PERFECTIONNER EN ANGLAIS ?

UN de nos lecteurs anglais M. P. Michael Howden, 8, York Place, à Edinburgh (Ecosse) serait désireux d'entrer en correspondance avec un de nos lecteurs français afin que tous deux puissent se perfectionner dans ces deux langues.

Lui écrire à l'adresse indiquée.

### M. HOULBERT, ON VOUS DEMANDE

HOULBERT qui participa à notre Critérium de vitesse et de régularité le 29 mars à Montlhéry, est prié de passer à nos bureaux le jour qu'il lui plaira sauf le samedi après-midi, pour y prendre un ressort de soupape perdu par lui, et que notre collaborateur Piel tient à sa disposition.

### AGGLOMERATIONS

SI, comme on le sait, le mot « agglomération » n'a jamais été très exactement défini, ce qui constitue une grave lacune et permet de la part des Tribunaux des interprétations souvent assez arbitraires, en tous les cas presque toujours désavantageuses pour nous en cas d'accident, certains jugements de tribunaux semblent le définir d'une façon assez nette. Par exemple, ce jugement du tribunal du Havre qui date de 1929 et qui, confirmé par un autre jugement du tribunal de Marseille-en-Beauvaisis, dit : « Une agglomération est une voie bordée de maisons de nature à donner l'aspect d'une rue ».

De ces jugements on peut donc extraire que : Lorsque la route est, de part et d'autre, bordée de maisons, même en file interrompue, même si aucun panneau n'indique le nom de

la localité, il y a agglomération et en conséquence, on doit adopter une allure en rapport avec les dangers qui peuvent se présenter.

### ET LA SUPPRESSION DU PERMIS ?...

IL y a beau temps que nous avons dénoncé l'inutilité, l'ineptie, le côté nuisible même, du permis de conduire. Notre principal argument, qui, mieux que tous les points de vue sportifs, pouvait attirer l'attention des Pouvoirs Publics, étant celui-ci : La moto est un véhicule populaire, elle

est nécessaire à l'ouvrier, à l'employé, au rural, bref à tous ceux qui sont appelés à se déplacer fréquemment. Son acquisition doit être facilitée à toutes les classes de la Société. Nous avons toujours dit que du jour où la motocyclette prendrait le développement qu'elle mérite, grâce à des mesures fiscales un peu moins défavorables, ce que le fisc perdrait d'un côté, il le regagnerait au centuple de l'autre. On mit longtemps, très longtemps même, dans le monde du sport à comprendre cela.

Mais enfin une lueur d'espoir apparaît, la F.I.C.M. a inscrit à son ordre du jour la suppression du permis de conduire. Ainsi donc, ce problème qui nous tient tant à cœur est maintenant placé sur le plan international. Nous espérons qu'il finira par être résolu par l'affirmative. Et ce serait logique. En effet, la France est un des rares pays où les dirigeants n'ont pas encore compris l'opportunité de cette mesure. On sait qu'en Allemagne le permis est inutile jusqu'à 200 cmc de cylindrée, sans aucune restriction de poids ni de vitesse, et qu'en Italie, le Duce l'a radicalement supprimé pour toutes les motocyclettes... Et c'est précisément dans ces deux pays que l'industrie qui nous intéresse est la plus prospère.

Combien de temps les responsables de l'erreur qui entrave notre industrie, mettront-ils de temps à le comprendre ?

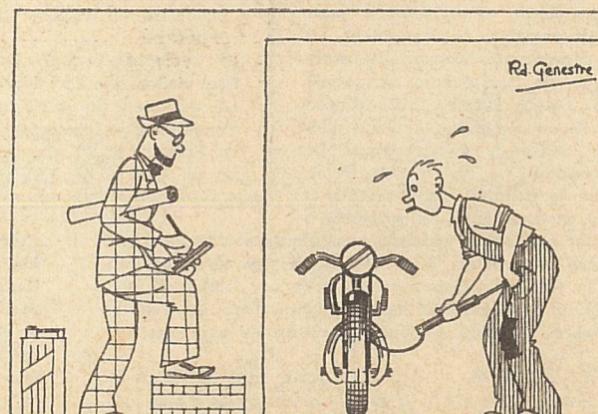
### MONNERET CHEZ PRESTER

GEORGES Monneret, notre prestigieux champion, quitte la maison Monet-Goyon pour laquelle il courait depuis 1932, pour entrer chez Prester. C'est donc alternativement au guidon de la rapide 250 et de la 350 Prester-Jonghi double arbre à cames en tête, que nous le verrons en course au cours de la saison 1936.

La firme Courbevoisienne n'a pas fini de remporter des succès.

Une de ses premières courses pour cette marque, sera le Grand Prix des Frontières, en Belgique, le 3 Mai prochain.

### UN PEU D'HUMOUR



### DUMOTARD FAIT CONSTRUIRE...

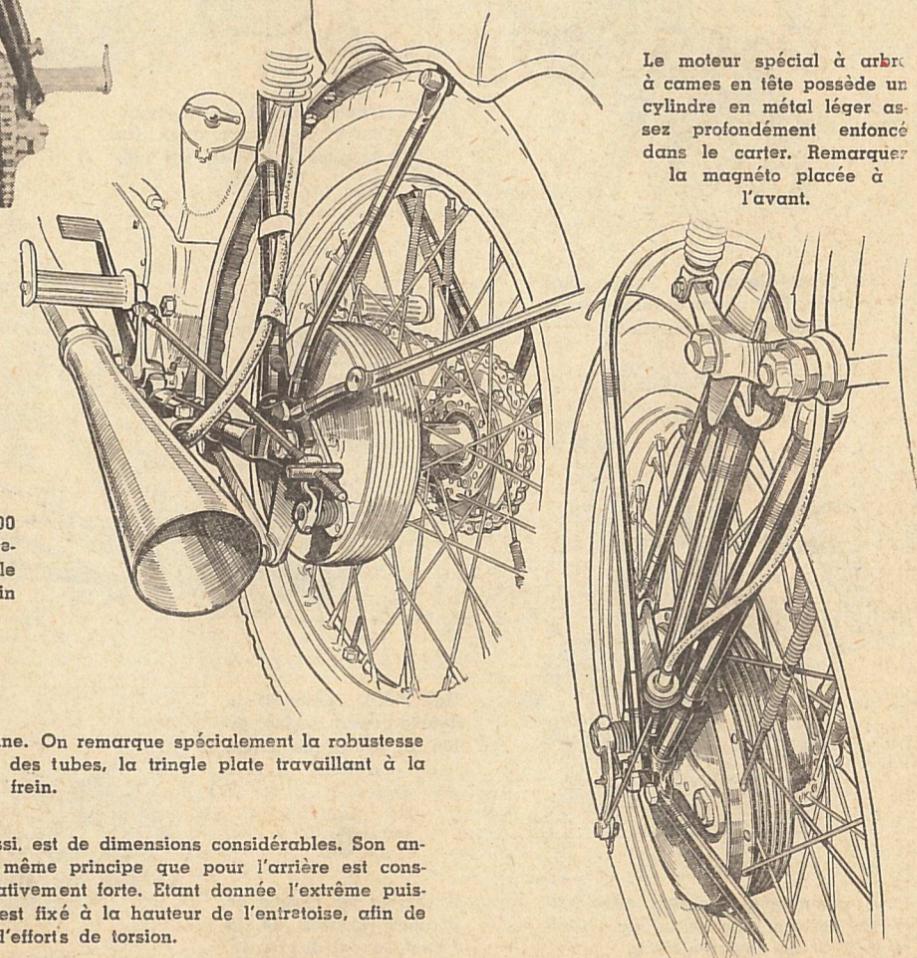
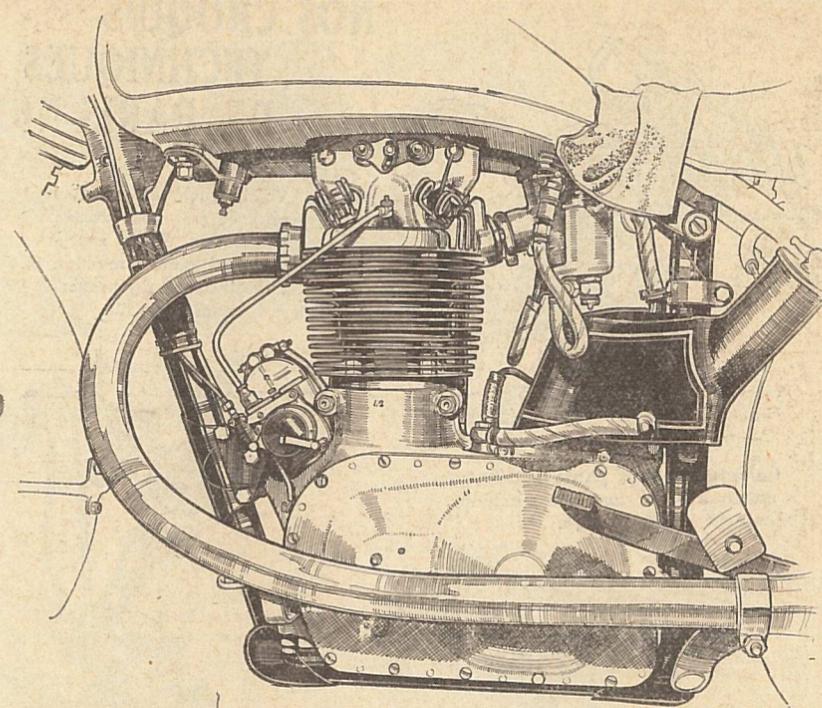
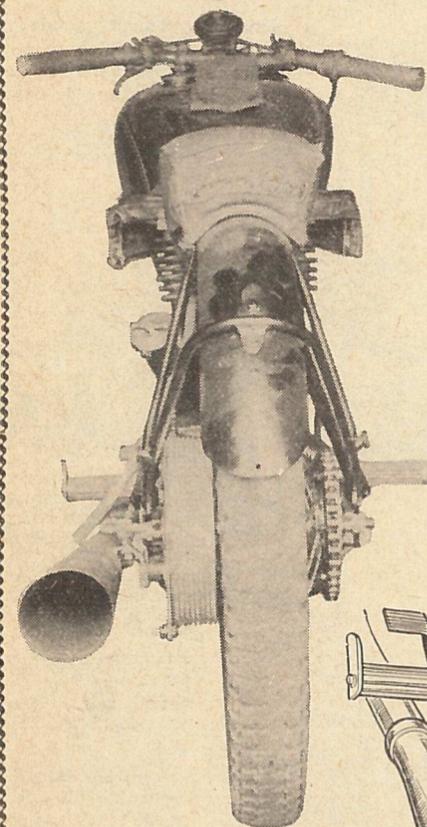
- Quelles dimensions la chambre ?
- 26 X 3,25...

## La 500 CMC

# F. N.

### COMPÉTITION

## de Milhoux



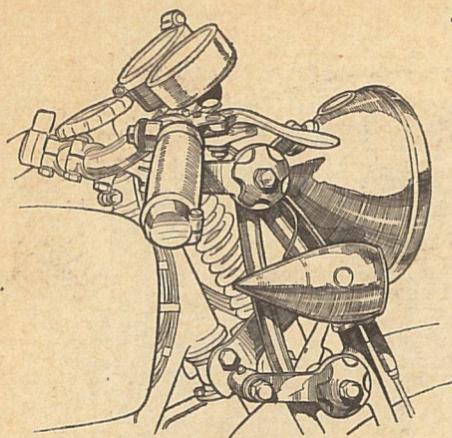
Le moteur spécial à arbre à cames en tête possède un cylindre en métal léger assez profondément enfoncé dans le carter. Remarquer la magnéto placée à l'avant.

Cette vue arrière de la 500 cmc. F.N. fait particulièrement ressortir la formidable largeur du tambour de frein à ailettes.

Ci-dessus : l'arrière de la machine. On remarque spécialement la robustesse des raccords brasés, la grosseur des tubes, la tringle plate travaillant à la traction qui sert d'ancre au frein.

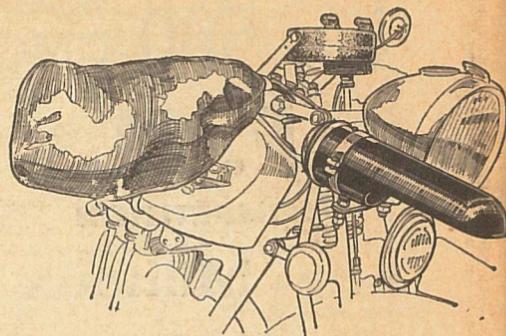
Ci-contre : le frein avant, lui aussi, est de dimensions considérables. Son ancrage de frein, établi sur le même principe que pour l'arrière est constitué par un tube de section relativement forte. Etant donnée l'extrême puissance de ce frein, cet ancrage est fixé à la hauteur de l'entretoise, afin de ne pas imposer aux haubans d'efforts de torsion.

# NOS CROQUIS TECHNIQUES DE PARIS-NICE

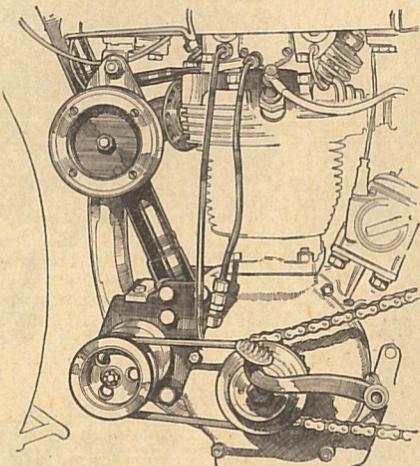


Un original petit phare « aérodynamique » sur une des machines, au pesage.

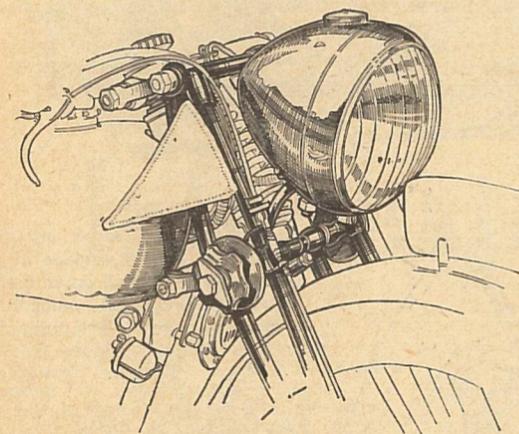
Voici quelques dessins réalisés par nos artistes techniques. Toute reproduction sans mention d'origine est rigoureusement interdite.



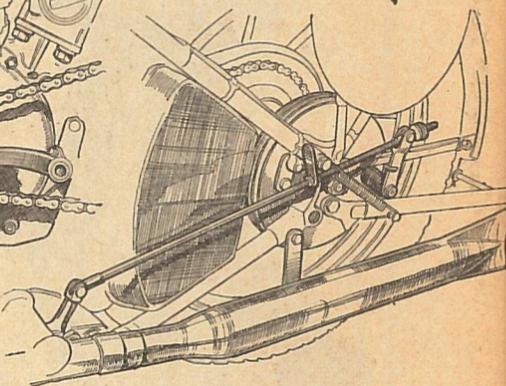
Lhuissier, toujours prudent, avait équipé sa machine d'un phare code 100 pour 100 en vue du long parcours de nuit.



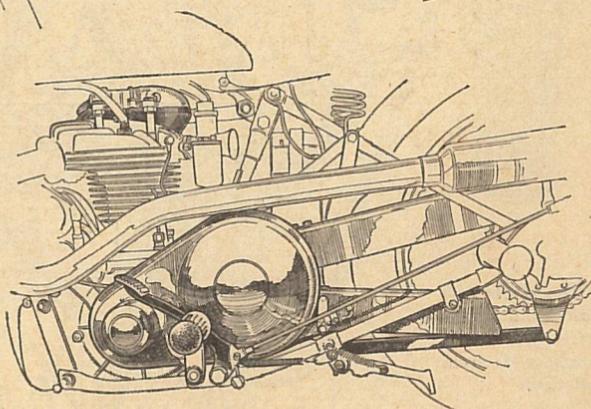
L'entraînement de la dynamo et sa fixation dans des flasques spéciales, sur une Velocette.



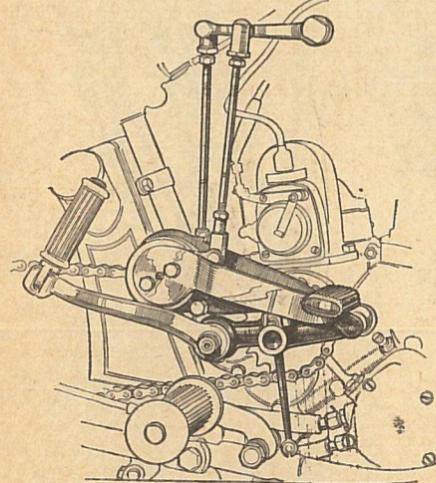
La Monet-Goyon de Perrin était équipée d'un phare à verre bombé dit aérodynamique.



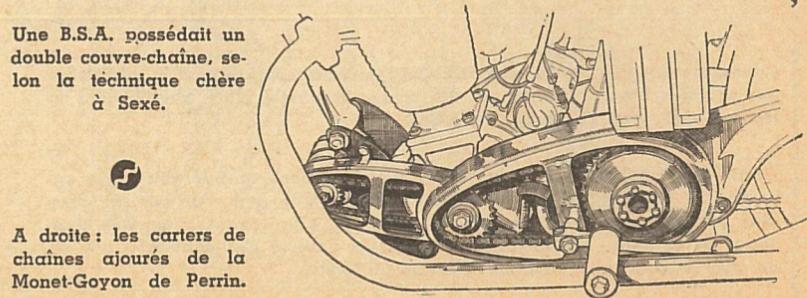
La 500 F.N. de Gillot avait de longs silencieux tubulaires comme on n'est peu habitué à en voir sur des M. 86.



Une B.S.A. possédait un double couvre-chaîne, selon la technique chère à Sexé.



La commande du sélecteur de Ponsin utilisant une partie de l'original levier à main.



A droite: les carters de chaînes ajourés de la Monet-Goyon de Perrin.

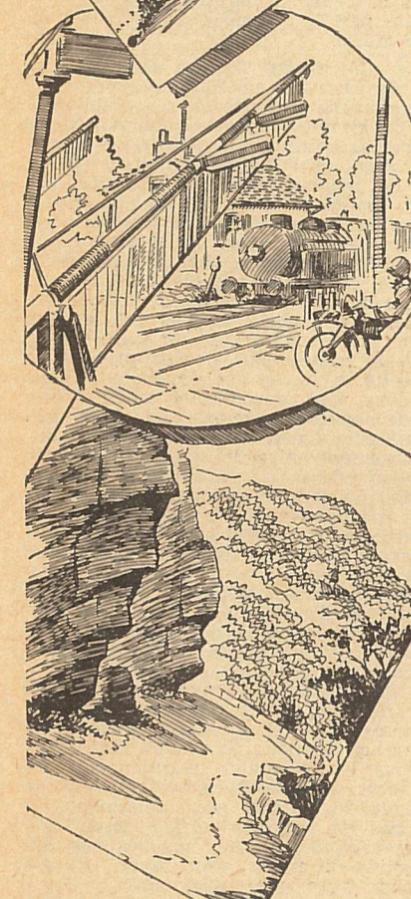
VÉRIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES



# Le tourisme

## CE QU'IL FAUT SAVOIR DU CODE DE LA ROUTE

par Regairaz



**1°. La machine.**  
Quand nous achetons une machine neuve, on nous remet une copie du certificat délivré par le Service des Mines, lors de l'examen du prototype, avec attestation du constructeur que la machine livrée est conforme au prototype. Nous prendrons alors une feuille de papier timbré à 4 francs, et de notre plus belle plume, nous y écrivons:

Monsieur le Préfet  
Je soussigné (nom et prénoms), né le..... à..... domicilié à..... déclare m'être rendu acquéreur d'un véhicule automobile défini comme suit lequel n'a subi aucune modification susceptible d'augmenter sa vitesse en palier.

Nom du constructeur :  
Indication du type :  
N° d'ordre dans la série du type :  
Puissance :  
Ci-joint pièce d'origine délivrée par le constructeur ; la somme de 4 francs pour frais de timbre de la carte.  
Fait à .....  
Le .....

Signature  
La plupart des préfectures exigent que la signature soit légalisée par le Maire de la localité. Dans les villes, le bureau militaire qui se trouve à la mairie, effectue cette formalité. Il vous remettra également une feuille de déclaration destinée à l'administration militaire, et que vous remplirez. Vous la joindrez à la demande de carte grise, ainsi qu'un mandat de 4 francs et un timbre de 0 fr. 50 pour l'envoi de la carte. Le tout sera adressé à la préfecture sous enveloppe affranchie.

Quand il s'agit d'une machine d'occasion, au lieu de la pièce d'origine délivrée par le constructeur, vous joindrez la carte grise du précédent propriétaire. Si la machine provient d'un autre département, vous ajouterez également un certificat de non-gage, que le vendeur devra vous remettre. Ce certificat est toujours obligatoire dans la Seine.

Si vous avez vous-même construit votre machine, ou si cette machine a subi des modifications importantes, vous devez avant de faire la demande

de carte grise, la soumettre à l'examen du Service des Mines. Cette demande d'examen sera accompagnée d'un mandat de 50 francs. La demande sera faite sur papier timbré. Elle donnera les indications suivantes: désignation du type de machine, cotes du moteur, taux de compression, régime, puissance, rapports du changement de vitesses, type de silencieux, transmission, poids, vitesse en palier, système de freinage (ceci très important, il faut deux freins indépendants) dimension des roues et des bandages, etc... C'est à la préfecture que cette demande doit être adressée. Ce n'est qu'après l'acceptation par le service des Mines que vous pourrez faire la demande de carte grise.

Si la machine était une machine de série, mais n'ait pas de carte grise, il faudrait demander au constructeur une copie de la pièce d'origine. N'omettez pas dans ce cas, de réclamer le certificat de non-gage.

Les bicyclettes à moteur auxiliaire sont dispensées de la carte grise.

**Eclairage.** — On peut parfaitement



Prendre les virages à gauche est non seulement interdit par le code, mais encore cette pratique est extrêmement dangereuse.

rouler sans éclairage entre le lever et le coucher du soleil, mais c'est limiter singulièrement l'utilisation de la machine.

Un éclairage comporte: 1° Un phare donnant: a) un éclairage de route portant à 100 mètres au moins, b) un éclairage code non éblouissant. Le

SUR LE PAVÉ GLISSANT... PENSEZ AU SIDECAR

phare doit appartenir à un type agréé. Mais il ne suffit pas, pour être en règle, que l'appareil soit agréé, mais encore qu'il soit convenablement réglé et que le faisceau code soit parallèle au sol, et qu'il porte à 25 m. au moins. Il est question de rendre obligatoire l'emploi d'ampoules à lumière sélective (ampoules jaunes) mais aucune décision n'a encore été prise au moment où nous écrivons ces lignes; 2° Un feu rouge à l'arrière; 3° Un dispositif d'éclairage de la plaque de police arrière, qui doit en rendre la lecture possible la nuit à une distance de 25 mètres.

Pour les sidecars, un feu blanc doit être monté sur le côté du sidecar.

**Freinage.** — Deux freins efficaces et indépendants sont exigés.

**Silencieux.** — L'échappement libre est formellement interdit.

**Plaques de police.** — Toute machine doit porter une plaque d'identité gravée, indiquant les nom, prénoms et domicile du propriétaire. Elle porte également sur le moteur une plaque, le nom du constructeur, la désignation du type, le n° d'ordre.

Les plaques de police doivent être fixées en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule. Sur ces plaques de police (d'identité ou d'immatriculation) sont peints les numéros portés sur la carte grise. Fond noir, lettres blanches. Voici la dimension des lettres:

Hauteur des chiffres ou lettres .....	50	60
Largeur uniforme du trait .....	7	8
Largeur des chiffres ou des lettres .....	30	35
Espace libre entre les chiffres et lettres (sauf entre les chiffres des dizaines et ceux des centaines) .....	10	12
Espace libre entre les chiffres des dizaines et ceux des centaines ....	20	23

## 2° Le conducteur.

Sauf pour la conduite des vélocycleurs (bicyclettes à moteur auxiliaire ou par abréviation B.M.A.), un permis de conduire est nécessaire. Vous devez constituer un dossier comprenant les pièces suivantes:

1° Une demande sur papier timbré à 4 francs adressée au préfet du département de la résidence du candidat (pour Paris, au préfet de police), et ainsi libellée:

Monsieur le Préfet

J'ai l'honneur de vous demander à subir l'examen pour l'obtention du permis de conduire les motocyclettes.

Je certifie n'être pas privé du droit de conduire par suite d'une décision de retrait de permis.

Nom et prénoms:

Domicile:

Lieu et date de naissance:

(Si le candidat est français et mobilisable). Classe de recrutement:

Bureau de recrutement:

A..... le.....

Signature

(Certaines préfectures exigent la légalisation.)

2° Un certificat de résidence établi par la mairie.

3° Pièces justificatives d'identité (acte de naissance, de mariage, etc.).

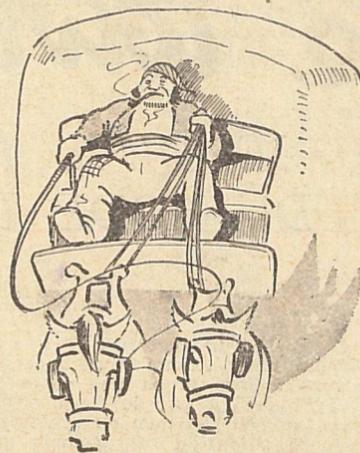
4° Trois photos de 4 centimètres de

large sur 5 de haut (de face ou de 3/4), inscrire au verso le nom du candidat.

5° Un mandat de 54 francs, adressé au Préfet, pour timbrage de la carte.

6° Un timbre de 0.50 pour l'envoi de la carte.

Les droits sont réduits à 35 francs pour les candidats qui joignent à leur demande un certificat de leur employeur, avec signature légalisée établissant que dans les six mois précé-



Les charretiers ou autres conducteurs de voitures hippomobiles en prennent tout à leur aise.

dents, abstraction faite du temps passé sous les drapeaux, ils ont été occupés comme apprentis, ouvriers, employés, domestiques, et ont reçu en cette qualité, un salaire maximum de 800 fr. par mois.

L'âge minimum pour la conduite des motocyclettes est de 16 ans révolus. Aucune dispense ne peut être accordée.

Nous laissons de côté, pour simplifier, ce qui concerne le permis de conduire les voitures, les poids lourds et les véhicules de transport en commun.

Le candidat est convoqué par l'inspecteur de l'U.N.A.T., généralement dans les quinze jours qui suivent le dépôt de la demande, et dans un centre d'examen qui, dans la mesure du possible, n'est pas éloigné de plus de trente kilomètres de la résidence du candidat. Nous ne saurions trop recommander aux candidats de se présenter avec une machine en parfait état, avec des plaques d'immatriculation réglementaires et un silencieux efficace. L'examen comporte deux parties: un examen pratique de conduite, très variable selon les inspecteurs, et un examen théorique portant sur le code de la route. La convocation de l'inspecteur sert de permis de conduire pour se rendre au centre d'examen et, en cas d'échec, pour retourner chez soi, par le trajet le plus direct.

Quand le candidat est reçu, il reçoit une feuille rose provisoire et son permis lui est adressé peu après. S'il est ajourné, le candidat n'aura pas à constituer un nouveau dossier, mais à faire une nouvelle demande sur papier timbré à 4 francs accompagnée

d'un timbre spécial de 15 francs. Aucun candidat ne peut faire une nouvelle demande, moins de huit jours après le premier échec, un mois après le deuxième échec, deux mois après le troisième. Il s'exposerait dans le cas contraire à des poursuites judiciaires.

Un candidat peut toujours s'excuser auprès de l'inspecteur, s'il ne peut se rendre à la convocation. S'il laisse passer deux convocations successives sans excuses valables, il devra faire une nouvelle demande et payer un nouveau timbre de 15 francs.

**Perte du permis.** — En cas de perte de son permis, le conducteur fera une demande de duplicata sur papier timbré. La signature sera légalisée. Il joindra un mandat de 4 fr.45, un reçu de 20 francs du percepteur, un timbre de 0.50, une déclaration de perte établie par le commissaire de police ou le maire.

## LE CODE DE LA ROUTE

Après avoir examiné les conditions administratives nécessaires pour pouvoir circuler. Voyons maintenant les principes pratiques qui régissent la circulation et d'où dépend notre sécurité.

Le principe essentiel est que sur les routes de France on circule à droite. Malheureusement trop de routes sont cambrées, les bords de la route sont souvent boueux ou poussiéreux, et il est, dans bien des circonstances, difficile de tenir rigoureusement sa droite. En tous cas, chaque fois que nous croisons un autre usager de la route, nous devons prendre la droite. Il en est de même quand nous allons être dépassés. C'est à droite que nous devons nous tenir, et si l'on tolère que nous ne tenions pas rigoureusement notre droite, il est de notre devoir de nous conformer à la règle dès que nous ne sommes pas seuls sur la route. Nous devons particulièrement tenir notre droite dans les virages et dans les croisements. Et c'est là une règle à laquelle trop d'imprudents n'obéissent pas. C'est l'origine de trop d'accidents.

Les croisements de route sont évidemment très dangereux. On a donc établi des règles de priorité.

On distingue deux catégories de routes: les routes à grande circulation et les autres. Il n'y a plus, au point de vue circulation, de routes nationales. Tous les véhicules circulant sur les routes à grande circulation, ont le droit de passage aux croisements.

Sur la route à grande circulation les croisements sont signalés par des panneaux carrés bleus avec triangle jaune avec une croix noire.

Si vous venez par une route secondaire débouchant sur une route à grande circulation, le croisement vous sera indiqué par un panneau triangulaire jaune, pointe en bas, sans aucun signe. De plus, au débouchement de la route secondaire sur la route à grande circulation, est tracée une ligne jaune. Mais ces lignes jaunes s'effaçant rapidement on tend à les remplacer par des petites bornes blanches et noires, placées des deux côtés de la route.

Quand une route à grande circulation croise une autre route à grande circulation, ou quand deux routes secondaires se croisent, vous devez laisser le passage au véhicule arrivant sur votre droite, et vous avez la priorité sur le véhicule arrivant à votre

gauche. Quand, roulant sur une route à grande circulation, vous allez traverser une autre route à grande circulation, vous en serez averti par le signal de priorité, un triangle jaune portant l'indication de croisement.

Comme nous le disions plus haut, le fait d'avoir la priorité ne vous autorise pas à commettre des imprudences. Vous devez ralentir, serrer votre droite, actionner votre avertisseur et être prêt à vous arrêter. Il est évident que cela n'est indispensable que si le croisement est masqué par des arbres, des haies ou des maisons.

Tous les signaux d'obstacles qui sont, en général, placés à 150 mètres de l'obstacle, doivent vous engager à ralentir. Ils sont d'ailleurs parfaitement clairs et il serait bien inutile de les décrire.

## LA VISIBILITE

On peut dégager du Code de la Route un autre principe de base, c'est de régler sa marche selon la visibilité. Chaque fois que la visibilité diminue il faut ralentir. C'est en vertu de ce principe qu'il ne faut pas doubler un autre véhicule en haut d'une côte, dans un virage ou à un croisement, qu'il faut redoubler de vigilance quand il fait du brouillard, qu'il y a de la poussière ou de la fumée. Il y a d'ailleurs une règle qui ne figure pas dans le code, mais qu'observent implicitement les conducteurs expérimentés, c'est de marcher à une allure telle qu'ils puissent s'arrêter dans la moitié de l'espace découvert par la vision.

L'institution de l'éclairage code a pour but de ne pas aveugler le conducteur qui nous croise, tout en nous laissant un faisceau lumineux qui nous permette de nous diriger. Nous n'avons pas ici à signaler les avantages et aussi les sérieux inconvénients de l'éclairage code. En tout cas, si vous êtes ébloui ou si, au contraire, vous avez, en passant en code, l'impression d'être dans le noir, arrêtez-vous.

Vous avez le devoir de rendre votre machine visible la nuit, même à l'arrêt, et c'est pourquoi quand vous avez un éclairage sans batterie, il faut le compléter par un éclairage d'arrêt alimenté par piles sèches. Combien d'accidents sont arrivés par suite de l'absence d'éclairage de véhicules à l'arrêt.

## NE PAS ENCOMBRER LA ROUTE

La sécurité est également fonction de l'espace de manœuvre et chaque fois que vous restreignez la largeur du passage libre, vous diminuez la sécurité des autres usagers de la route.

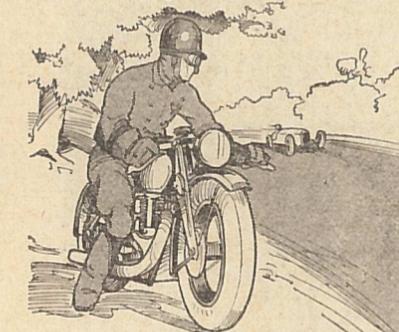
Si en route vous allez être doublé, laissez de côté tout amour propre et ralentissez de manière à augmenter l'écart de vitesse entre le véhicule qui va vous doubler et vous-même. Ainsi le dépassement se fera plus vite et vous réduirez les chances de la rencontre d'un troisième véhicule surgissant devant vous au moment où le véhicule qui vous dépasse et vous-même, vous vous trouvez de front. Vous devez tenir parfaitement votre droite au moment où vous êtes dépassés ou croisés. Ne coupez pas les virages, mais tenez bien votre droite. Il en est de même aux carrefours et aux croisements.

Ne croyez pas qu'un véhicule à l'arrêt n'est pas dangereux. C'est une

erreur absolue, et la négligence de trop de conducteurs qui laissent leur véhicule n'importe où. Chaque fois que vous arrêtez, dégagez la route en plaçant le véhicule sur le bas-côté, même s'il s'agit d'une moto. Surtout ne stationnez jamais dans un virage ou dans un carrefour, ni dans leurs abords immédiats, ni en haut d'une côte.

## LA CIRCULATION URBAINE

C'est aux maires qu'il appartient de fixer les règles de la circulation dans leur commune ou dans leur ville, et on n'a pas jusqu'à présent osé toucher à leurs prérogatives. Aussi sommes-nous en plein arbitraire, et la traversée de certaines villes est-elle pour le conducteur étranger un véritable cauchemar. Du moins est-on arrivé à unifier les signaux. Un signal rouge indique une interdiction (disque à anneau rouge, centre blanc: circulation interdite; une barre blanche sur un disque rouge: sens interdit; sur la partie centrale blanche



Ce qu'il nous faudrait: des policiers spécialisés avec des machines idoines. La gendarmerie étant incapable d'assurer une efficace police de la route.

figure l'indication de l'interdiction: s'il y a une voiture, une moto, un camion, c'est que la circulation est interdite à ces véhicules. On peut aussi porter des indications de poids, de vitesse, etc...). L'interdiction de stationner est indiquée par un disque rouge avec au centre un cercle bleu traversé par une barre rouge, l'interdiction de parquer par un disque rouge à cercle intérieur blanc portant en noir la lettre P traversée par une barre rouge. Le sens obligatoire est indiqué par une flèche blanche sur disque bleu, le parage autorisé par un P blanc sur un carré bleu.

**Dans les villes et les agglomérations, la priorité de droite est seule existante.** C'est un point qui a donné lieu à bien des difficultés car personne n'a pu encore trouver la définition exacte de l'agglomération. La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation l'a définie: la réunion de plusieurs maisons situées des deux côtés d'une route, sans qu'il soit nécessaire que ces maisons soient contiguës et qu'il en résulte l'apparence d'une rue. Mais on devine toutes les interprétations qu'on peut donner d'un tel texte. Pratiquement, dans la majorité des cas, l'entrée dans l'agglomération est indiquée par la plaque portant le nom de la localité.

Il est défendu de stationner sans motif légitime, mais tout comme pour

l'agglomération, on n'a pu trouver le moyen de définir le motif légitime. Attention, dans beaucoup de villes on stationne alternativement du côté des numéros pairs les jours pairs, et du côté des numéros impairs les jours impairs. Heureux celui qui peut lire les numéros des maisons. Certaines municipalités ont du moins la précaution d'indiquer par des signaux amovibles le côté de stationnement.

Les tramways se doublent à droite. Ils ont d'ailleurs la priorité. Vous ne devez pas doubler un tramway arrêté. Les convois, les pompiers, les groupes d'écoliers en promenade, etc... ont la priorité. Dans beaucoup de villes l'usage des avertisseurs est interdit la nuit. L'éclairage de route est également interdit, mais le phare code est licite.

Aux passages cloutés les piétons ont la priorité.

Indiquez toujours ce que vous allez faire. Étendez le bras droit ou le bras gauche pour marquer que vous allez virer à droite ou à gauche. Abaissez et élevez le bras droit pour indiquer que vous allez ralentir. Ce sont là d'ailleurs, précautions aussi utiles sur la route que dans les villes. Et surtout prévenez largement à temps et assurez-vous que les véhicules qui vous suivent soient à une assez grande distance pour qu'une collision ne puisse se produire entre eux et vous.

## ATTENTION

Le Code de la Route prévoit des obligations pour les autres usagers de la route, mais il faut hélas constater ici la complète carence de la gendarmerie, qui ne veut sévir que contre les automobilistes et les motocyclistes. Cyclistes, piétons, conducteurs de troupeaux, de carrioles, d'autobus et de camions, font exactement ce qui leur plaît et c'est l'anarchie intégrale. Nous avons espéré qu'à la longue, la gendarmerie s'adapterait à des fonctions qu'elle se déclarait prête à assumer. A de rares exceptions près, c'est un lamentable fiasco. Aussi devons-nous compter avec cette anarchie de la route et prévoir toutes les folies possibles de la part des autres usagers. Si un accident survient vous êtes, en vertu de l'article 1.392, automatiquement coupable à moins que vous ne puissiez prouver une faute lourde de la part de l'autre usager, ce qui est en général impossible. L'assurance n'est pas obligatoire et, pour des raisons qu'il serait trop long d'exposer ici, il n'est pas à souhaiter qu'elle le devienne. Mais c'est une véritable inconscience que de prendre la route sans être largement assuré.

## CONCLUSION

Nous n'avons pas à examiner les obligations des autres usagers de la route, car nous n'avons aucun pouvoir pour les contraindre à les observer, et la gendarmerie ne fait rigoureusement rien en ce qui les concerne. Nous nous sommes bornés à indiquer quelles étaient les nôtres. On remarquera que les obligations administratives d'immatriculation de la machine et du permis de conduire du conducteur sont de beaucoup les plus compliquées. Sur la route même, il y a une convention à observer: celle de la circulation à droite. Les autres règles sont simplement affaire de bon sens, et aussi de pratique et d'entraînement. Quand au permis de conduire, ce n'est qu'une joyeuse fumisterie.

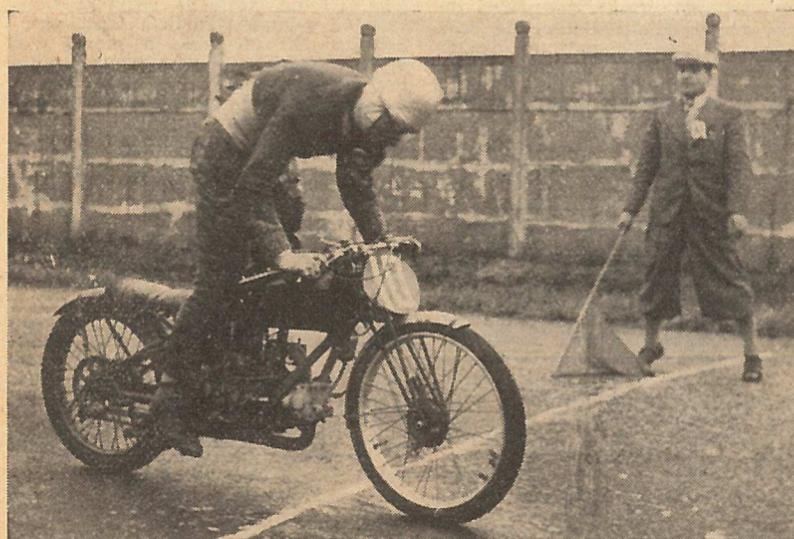
## ECHOS DE NOTRE CRITERIUM

● Nous l'avons déjà dit, notre Critérium de vitesse et de régularité a remporté un très vif succès. Ce succès, il fut dû en grande partie à la parfaite organisation, pour laquelle il convient de remercier tous ceux qui nous apportèrent leur collaboration désintéressée, en particulier les membres de l'A.M.C.F., MM. Mauve, Cullier, Leput, Ulmer, Moulié, Lesne père et fils, Jack Enders, Presta-

**Balsa vire aux Deux Ponts dans son style irréprochable. Photo prise alors qu'il effectuait son meilleur tour.**



Un des plus beaux arrêts fut incontestablement celui du jeune crack de l'A.M.C.F. André Schmidhauser. Le voici au moment où il vient de bloquer, bien à cheval sur la ligne, impeccable.



Jean Roulin, qui se montra une fois de plus excellent pilote, a fait, lui aussi, un arrêt impressionnant. Ici, il charge, en se levant, l'avant de sa machine pour rattrapper l'adhérence qu'il sentait échapper.

voine frères, Charigny, Melut, Branchu, Béolet, Romain et tous ceux qui, par leur active collaboration, nous aidèrent dans notre tâche.

● Pouillot, qui fit une très belle performance à l'éliminatoire du Bol d'Or, gagnant la catégorie 500 cmc., ne put prendre le départ de notre épreuve, son manager, le sympathique Liard étant malade, sa machine n'était pas finie de remonter le jour de la course.

● Roulac qui, en sidecar 600 cmc., était pourtant l'un des favoris, ne put, lui non plus, prendre le départ et ce, pour

### LES COUPES

Coupe Challenge du Critérium de Vitesse et de régularité : Monet-Goyon (Monneret).

Coupe challenge de vitesse : Monet-Goyon (Monneret).

Coupe Challenge d'accélération-freinage : Monet-Goyon (Monneret).

Coupe Challenge du circuit routier : Monet-Goyon (Monneret).

Coupe Challenge de régularité : Monet-Goyon (Monneret).

### LES PRIX

Les coureurs dont les noms suivent gagnent la médaille du Critérium de vitesse et de régularité, la plus haute récompense :

#### PROFESSIONNELS

500 cmc. : Monneret (Monet-Goyon).

600 sidecars : Boura (Motobécane-Bernardet).

Cyclecars 500 cmc. : Rossignol (L.R. Jap).

#### AMATEURS

Les amateurs dont les noms suivent gagnent la médaille de vermeil :

350 cmc. : Fourel (M.C.M.A.).

600 sidecars : Provost (S.M.C.P.).

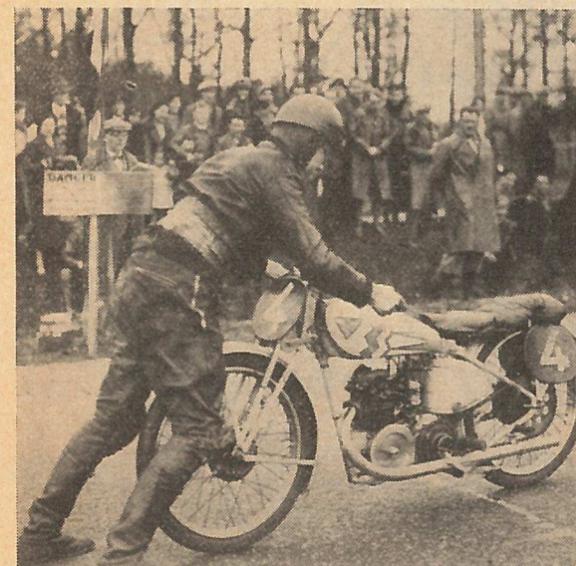
des raisons qu'il nous est impossible de dire. Ce fut vraiment dommage, car avec trois champions comme lui, Boura et Debée, la beauté de la lutte n'eut pu qu'y gagner.

● Au cours de la course en ligne, sur 11 tours du circuit routier, nous avons attribué à Balsa un meilleur tour en 4' 56", ce qui donnait une moyenne de 111,665. Il y a là une erreur que nous tenons à rectifier, le meilleur tour de ce champion étant le dernier, qu'il a couvert en 4' 52" 3/5, soit à 112,962 de moyenne.

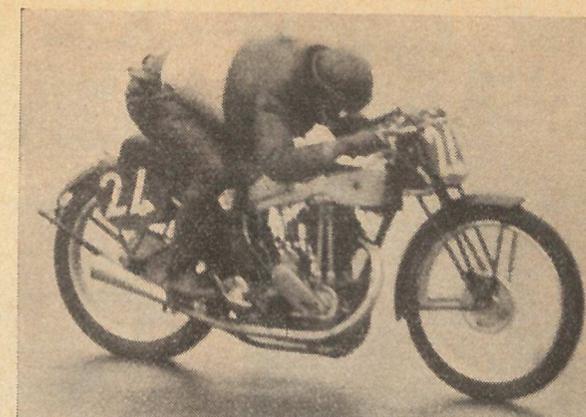
● Dans le classement de notre épreuve, une erreur typographique s'est glissée, qui nous a fait donner Leroy, 3<sup>e</sup> des 350 cmc., comme 1<sup>er</sup> des amateurs. C'est 1<sup>er</sup> des professionnels qu'il fallait lire... Mais nous sommes persuadés que nos lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes.

● Dans le compte rendu de notre Critérium de vitesse et de régularité, page 387 de notre n° 682, une interversion de clichés nous a fait mettre sous la photo de Guyonnet, la légende se rapportant à Provost, et sous Provost, la légende se rapportant à Guyonnet.

● Monneret est véritablement un pilote extraordinaire. Depuis le début du tour contre la montre du circuit routier, sa pompe de retour d'huile était cassée ! Au démontage, on aurait cru que sa Lodge BR 51 sortait d'être trempée dans l'huile... et pourtant il ne l'encrassa pas une seule fois.



Tériqi, qui a eu la déveine de passer sur une plaque glissante et est tombé sur la ligne, ramène sa machine en arrière dans une position faisant penser à quelque hercule dompteur de taureaux, tenant le monstre par les cornes.



Le Roy, remarquablement à plat sur sa 350 Terrot passe à près de 140 sur la piste détremée, le raccordement du chronométrage.



Avec son casque de forme bizarre, le visage de Guérin n'évoque-t-il pas celui de quelque gladiateur romain. Avec la sûreté et la précision qui le caractérisent, il vient de faire un arrêt irréprochable.



Heureux de la belle performance qu'il vient de réaliser sur le tour de piste avec son L.R. Jap, le souriant Rossignol attend, stoïque sous la pluie, que l'objectif ait fait son œuvre.



Asselot, dont la prudence en course n'exclut pas des qualités certaines et qui eut la déveine de voir son réservoir le « lâcher ».

● Sait-on ce qui provoqua l'abandon du sympathique petit Maucourant? Une crevaison! C'est à peine croyable, et cependant, rien n'est plus vrai. Au cinquième tour de la course en ligne, son pneu arrière rendait l'âme.

● En spectateur, nous avons eu le plaisir de revoir l'ami Guillerot qui se distingua dans diverses épreuves de régularité. Eh, eh, en voilà encore un que la vitesse pure semble tenter!...

● Asselot, qui marchait fort bien, eut une « poisse » noire, son réservoir d'essence se mit à fuir comme un panier à la mi-course.

● Ogeard, du M.C.I.F., a eu de la chance dans son malheur. Songez que le cadre de sa moto s'est littéralement sé-

paré en deux, et qu'il s'en tira sain et sauf.

● Après l'arrivée, Louise Defer nous dit: « Je ne peux pas me mettre à plat, j'ai toujours l'impression que l'avant de la machine va se soulever dans les secousses. » Que dirait-elle, elle qui marche à 90 à l'heure, si elle était à la place d'un Monneret, d'un Balsa ou d'un Schmidhauser.

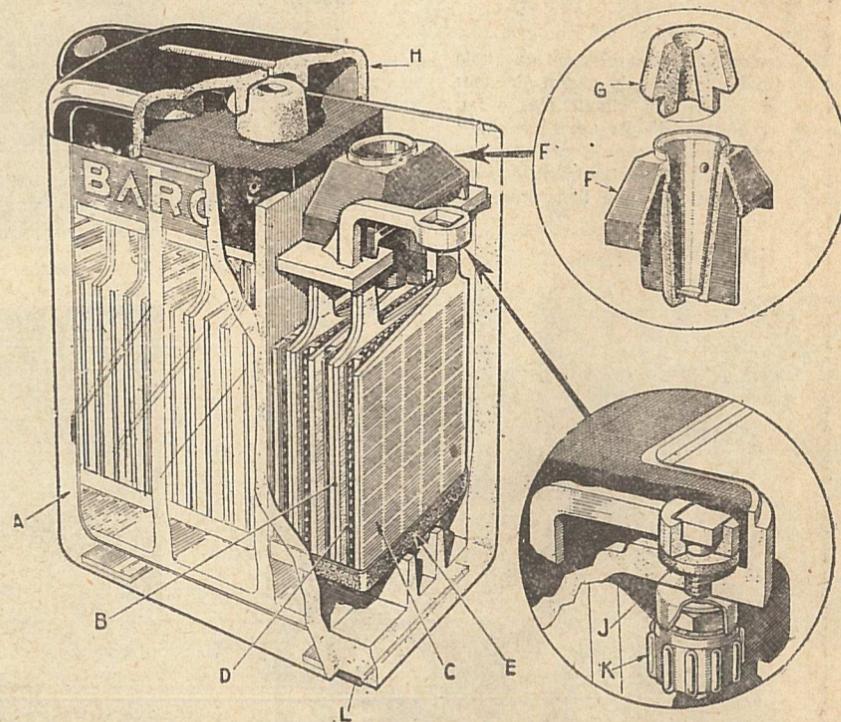
● Comme nous nous étonnions de son temps assez médiocre sur la piste de vitesse, Fourel, très modestement, nous avoua manquer totalement de métier pour ce genre de travail, à plus forte raison quand la piste est mouillée... lui si « gonflé » sur le routier!

Nous sommes persuadés qu'avec un peu d'entraînement, il fera aussi bien que n'importe qui. Attendons un peu.

## UNE EXCELLENTE FABRICATION FRANÇAISE La Batterie BAROCLEM



Deux types de batteries Baroclem. Ci-dessus avec bac matière, et ci-dessous avec bac verre.



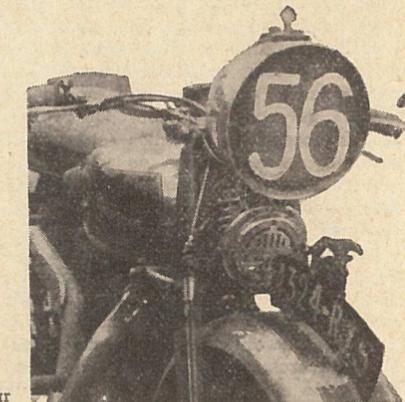
Détails de la nouvelle batterie Baroclem: A. Bac en verre traité, très robuste. B. Plaques positives doubles. C. Plaque négative simple. D. Séparateur en ébonite. E. Bande de caoutchouc maintenant les plaques et les centrant dans le bac. F. Puits en matière moulée à grand orifice de remplissage. A la partie supérieure, deux trous d'aération permettent aux vapeurs condensées de retomber dans le fond. G. Bouchon en caoutchouc sans filetage. H. Couvercle en matière moulée. I. Prise de courant complètement noyée dans le brai. J. Rondelle de caoutchouc. K. Ecrou de borne en matière moulée. L. Patin en caoutchouc fixé à la base dans des logements appropriés.

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

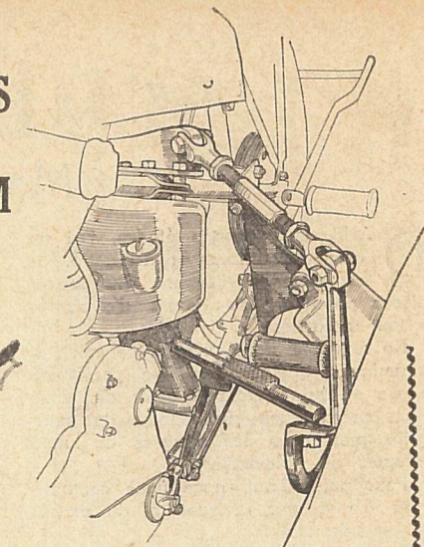
## QUELQUES DETAILS TECHNIQUES A NOTRE CRITERIUM



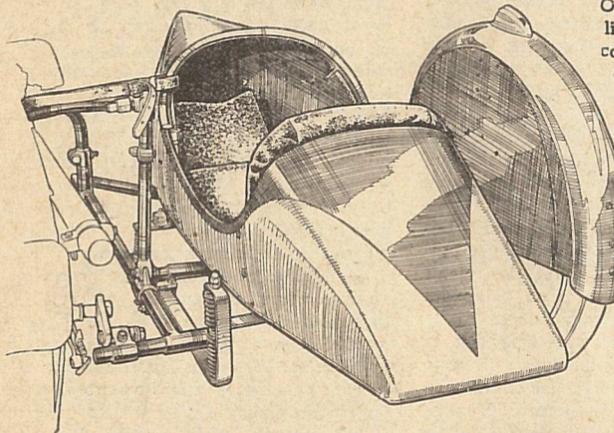
Le « dossier » du sidecar de Debée.



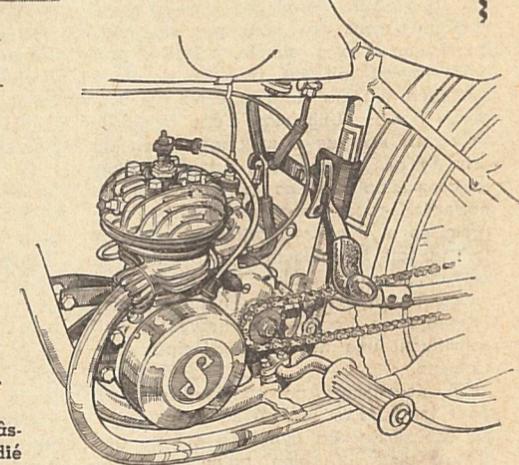
Ogeard avait utilisé son phare comme porte-plaque de numéro.



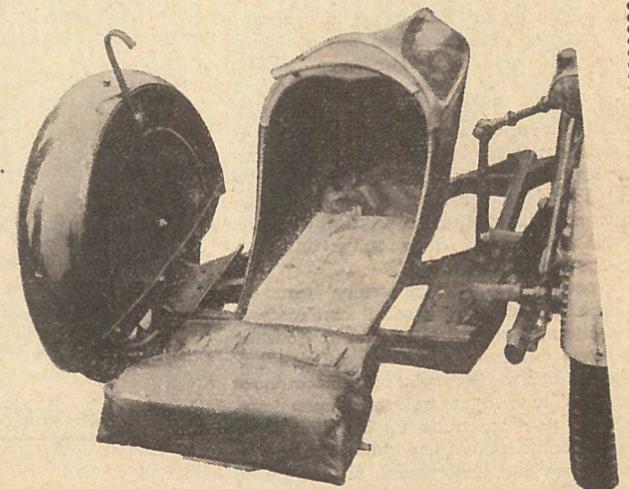
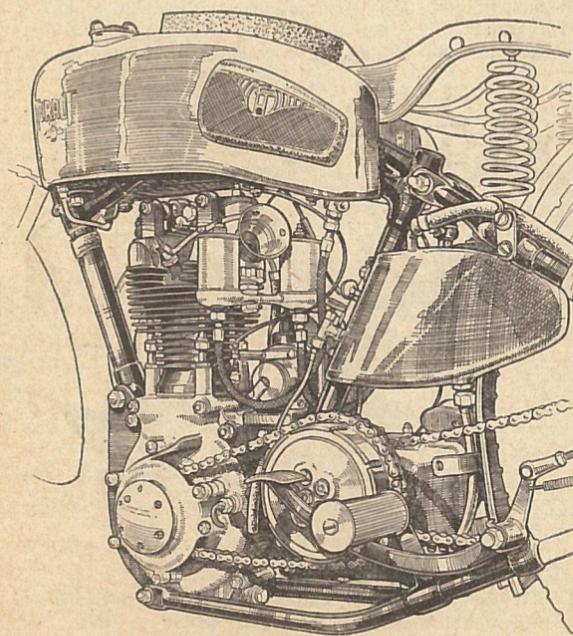
Boura est décidément un garçon de ressources. Voyez comment il a conjugué le frein arrière de sa moto et celui de son sidecar.



Le sidecar d'Ogeard avait un châssis bien étudié et une caisse de lignes fort agréables.



L'original changement de vitesse au genou de la 125 cmc. de Leblond.



Le passager de Provost, plus soucieux de son confort que celui de Debée, avait aménagé un sérieux rembourrage.

LA PROPRIETE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

# Le Cyclecar

## Moteur et Refroidissement

DANS deux courtes études, j'ai récemment affirmé et démontré, ou du moins je l'espère, que le cyclecar populaire se devait d'avoir le « tout à l'arrière ».

Ne revenons donc pas sur ce sujet, et examinons quelques-uns des problèmes posés et qui devront recevoir des solutions mécaniques susceptibles de satisfaire pleinement les usagers et futurs adeptes du trois-roues.

Pour aujourd'hui, nous nous contentons d'envisager la question du moteur et du refroidissement.

**Le moteur.** — Il n'est pas nécessaire de songer à la création d'un moteur spécial pour le cyclecar; un moteur de moto conviendra parfaitement, à la condition de bien le choisir en vue du travail à fournir. Parmi les constructeurs, nombreux sont ceux qui peuvent nous fournir un moteur simple, robuste, pratique, ayant fait ses preuves et d'une cylindrée minima de 500 cmc. Ne songeons pas à l'utilisation d'une cylindrée inférieure en vue d'un abaissement du prix de revient ou d'une économie dans la consommation. Les performances de notre trois-roues seraient par trop compromises et il plafonnerait à une vitesse tout à fait insuffisante à l'obtention de moyennes raisonnables sur longs parcours. D'autre part, nous n'aurions plus ces reprises franches et nerveuses qui constituent une des joies principales de la moto.

Le deux-temps ne conviendra guère pour le cyclecar malgré sa simplicité et sa robustesse. La cylindrée est un peu élevée pour lui, bien qu'on connaisse d'excellents 500 cmc. deux-temps. Ne négligeons pas le mélange préalable essence-huile qui sera une corvée pour de nombreux usagers, nouveaux venus à cet enfant de la moto qu'est le cyclecar. Tout en ne méconnaissant pas les qualités indéniables du deux-temps, moteur que certains se plaisent à proclamer en plein déclin, j'estime qu'il est bon d'attendre qu'aboutissent les recherches et essais entrepris actuellement par nos constructeurs. Le deux-temps est loin d'avoir dit son dernier mot. Des résultats obtenus, nous tirerons une conclusion qui nous conduira, ou non, à l'adoption du deux-temps sur le cyclecar.

Donc, un bon quatre-temps mono-cylindre. Un bi-cylindre serait certainement supérieur, mais là, intervient la question du prix de revient, question qui doit guider le choix des solutions mécaniques dans l'étude d'un trois-roues populaire. Si l'on peut construire un bi-cylindres en séries suffisamment importantes pour qu'il soit d'un prix intéressant, il ne faudra pas hésiter à l'adopter. Mais je ne pense pas qu'il faille songer au quatre-cylindres. C'est trop lourd, trop encombrant, trop compliqué et trop cher.

Une question se pose. Soupapes latérales ou culbuteurs? Avec les premières, nous aurons un réglage plus facile, une parfaite régularité de marche, un prix de revient inférieur, mais aussi une vitesse plus réduite. Faut-il leur préférer les culbuteurs qui nous donneront des reprises plus franches, des « pointes » plus poussées, un accroissement de vitesse? Le réglage sera plus délicat, le prix un peu plus élevé. La consommation restera sensiblement la même.

La clientèle du cyclecar populaire vendue à de nombreux exemplaires comprendra, en dehors d'un noyau de connaisseurs et de bricoleurs, une masse de pratiquants ignorant tout de la mécanique et ne cherchant qu'un véhicule économique, de marche parfaite et duquel ils ne lèveraient que rarement le capot. A ceux-là, je crois que le moteur à soupapes latérales conviendra parfaitement. Ceci, bien entendu, n'empêche pas le constructeur de songer à un moteur à culbuteurs destiné aux acharnés de la reprise.

**Le refroidissement.** — De la résolution de ce problème délicat du refroidissement dépendra, en partie, la bonne marche de notre moteur.

Refroidissement à air ou à eau? Les deux solutions ont certainement leurs partisans et méritent également de retenir notre attention. Toutes deux se défendent pour le cyclecar à moteur-arrière.

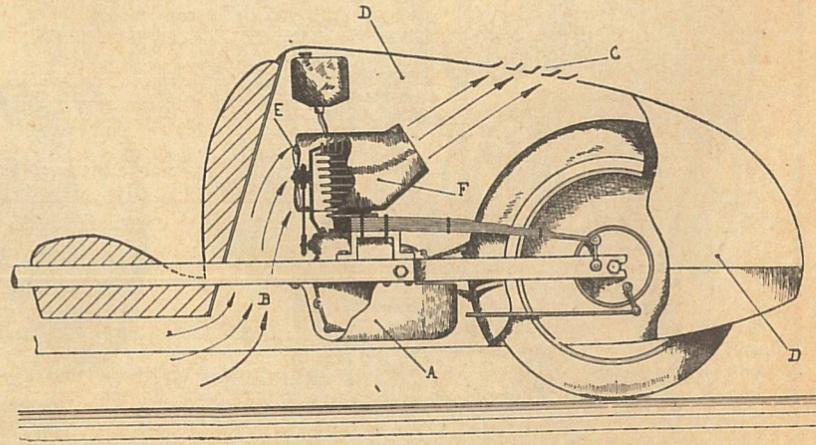
De toute manière et quel que soit le mode de refroidissement choisi, il reste entendu que notre trois-roues aura son moteur complètement enfermé. L'esthétique et la propreté y gagneront. Mais il est bien évident que ce moteur, sous son capotage, aura une plus grande difficulté à évacuer ses calories que sur

une moto, par exemple. Il faudra donc prévoir une entrée et une sortie d'air conçues de manière à établir un courant d'air rapide, puissant.

Prenons le cas du refroidissement par air et examinons le croquis qui nous montre une solution pouvant convenir. Je m'empresse de dire qu'elle n'est pas la seule et qu'elle ne traite le problème que d'une façon générale. Le moteur et la boîte sont protégés par en-dessous à l'aide d'une tôle A. Mais on a soin de ménager un espace B entre cette tôle et les sièges. Cet espace constitue l'entrée de l'air qui viendra lécher le moteur et la culasse avant de s'échapper par les ouïes C pratiquées dans le capot général D.

On pourra accélérer le mouvement de l'air par un ventilateur E, convenablement placé et que l'on peut, si l'on y tient, faire travailler dans un escarrot F, enfermant le haut du cylindre et la culasse. C'est en somme une variante du refroidissement par turbine du cyclecar S. A. R. A., refroidissement qui s'est avéré en tous points parfait. Le ventilateur a été adopté sur certains tri-porteurs, par Staub en particulier. Cette solution donne de bons résultats mais elle entraîne une légère complication mécanique et enlève un peu de puissance au moteur.

Sans aller plus loin dans la question du refroidissement par air, je crois qu'il faut garder l'entrée d'air à la base du moteur et la sortie un peu plus haut que la culasse. En effet, on sait que l'air chaud, plus léger que l'air froid, a tendance à s'élever. On obtiendra déjà ainsi un courant d'air naturel, l'air froid montant au fur et à mesure de l'évacuation de l'air chaud. D'autre part, cet air froid, pris sous le cyclecar, diminuera



**SOLUTION DE REFROIDISSEMENT PAR AIR**  
A. tôle de protection du carter moteur; B. entrée de l'air de refroidissement; C. sortie de l'air de refroidissement; D. pointe arrière en tôle; E. ventilateur; F. chemise de tôle, conduisant l'air de refroidissement.

# GROUPONS-NOUS

par R. MOLLARD

DEPUIS les temps les plus reculés, les nécessités de l'existence ont obligé les hommes à se grouper pour se défendre; aujourd'hui comme jadis, les hommes se groupent, pire que jadis puis-je dire, car jamais on a vu telle abondance de Sociétés que de nos jours.

C'est que jamais jusqu'à ce jour, on ait tant senti la nécessité de se grouper, jamais les hommes n'eurent tant à se défendre que maintenant.

Aussi est-ce pourquoi, pour nous motocyclistes, la question est-elle à l'ordre du jour. Oui, je sais, vous me direz que les Sociétés motocyclistes ne manquent pas en France... D'accord... mais il est une chose certaine, c'est que si les groupements motocyclistes sont nombreux, les membres actifs suivant régulièrement le programme tracé par leur Société sont peu nombreux. Et 50 % des motocyclistes n'appartiennent à aucun groupement. Pourquoi?

**La cotisation est-elle au-dessus de leurs moyens?** Non! je ne crois pas que la question pécuniaire empêche un motocycliste de se mettre membre d'une Société.

**Le Président n'est pas sympathique?** Ce n'est pas une raison valable non plus, car celui-ci étant nommé par majorité, d'une manière générale c'est que celui-ci est sympathique à la plus grande partie des membres.

**Programmes jugés insuffisamment intéressants?** Cela est possible, mais il ne faut pas oublier que souvent l'ignorance du programme, au point de vue exécution, est la cause de cette non popularité.

Souvent un motocycliste ne faisant partie d'aucun club ignore complètement ce que sont les différentes épreuves et attractions qui composent le programme de la Société de la ville où il habite?

Il est également un autre facteur qui, à mon avis, fait que les clubs motocyclistes ne sont pas aussi florissants qu'ils devraient être. C'est l'ignorance de l'existence de telle ou telle Société. Aussi, à mon avis, les groupements locaux ne doivent rien négliger pour prouver leur existence et leur vitalité: réunions publiques, fréquentes attractions et épreuves, bals, etc... etc...

Je veux ici démontrer à mes amis lecteurs ne faisant partie d'aucun groupement tous les avantages que les motocyclistes, en général, tireront de la force de nos groupements, et que eux-mêmes, en particulier, pourront bénéficier.

Plus nous serons groupés, plus nous serons forts. Plus il nous sera facile de nous faire respecter, et d'exiger le triomphe de nos droits. Plus les sociétaires seront nombreux, plus les Sociétés seront riches, et plus il leur sera facile d'offrir à leurs membres des attractions variées, et peu coûteuses.

Il existe de nombreuses épreuves, rallyes, etc... etc... auxquels des amateurs peuvent prendre part, mais tous

vous savez que ces épreuves reviennent cher à ceux qui y participent à titre privé, et que bien souvent, vous vous abstenez faute d'argent.

En faisant partie d'une Société Motocycliste vous aurez comme avantage, de participer à certaines courses largement défrayés par votre club, et bien souvent des champions sont sortis de nos groupements motocyclistes qui leur ont permis de se faire connaître, alors qu'ils seraient peut-être toujours restés dans l'ombre, faute du nerf de la guerre.

Que faire pour rendre un club intéressant? La question est très délicate et peut varier suivant les régions. Chaque pays ayant son caractère particulier, et ayant plus ou moins le goût de se grouper; mais il est certaines règles générales qui, à mon avis, sont à peu près les mêmes pour chaque région.

1° Des réunions pas trop nombreuses par semaine, car il ne faut pas oublier que nos sociétés comptent beaucoup de gens mariés qui ne sont pas toujours libres dans le courant de la semaine et qui peuvent appartenir à d'autres sociétés de telle ou telle spécialité.

2° Des épreuves ou attractions à la portée de tous et de toutes, en n'oubliant pas que tout le monde n'est pas né coureur, et que chacun puisse défendre ses chances, sans être handicapé soit par une machine de faible

cylindrée, soit par son inaptitude à la vitesse, et que ces participants n'arrivent pas automatiquement toujours derniers de toutes les épreuves, ce qui les dégoûterait certainement pour toujours de participer aux attractions de leur club.

3° Doter chaque épreuve de prix de façon que chaque concurrent termine la journée en emportant un souvenir, si minime soit-il, mais qui ménage son amour-propre. Éviter des pénalités vexatoires lors d'épreuves comportant des pénalités tels que rallyes, jeux d'oie, etc... etc...

4° Organiser des sorties, des visites, des rencontres avec d'autres clubs en évitant qu'aucune de ces réunions ne revienne trop cher, ce qui risquerait d'éliminer bon nombre de sociétaires.

D'après les comptes-rendus parus sur « Moto-Revue », je fus à même de constater que beaucoup de clubs appliquent ces idées générales et s'en réjouissent.

Amis lecteurs, adhérez nombreux à vos clubs régionaux, renseignez-vous sur leur activité, et faites quelques sorties avec eux avant de vous enrôler. N'hésitez pas, il y aura toujours une place pour vous, essayez et vous deviendrez bien vite membre actif, et vous serez rapidement un chaud partisan des groupes motocyclistes.

Pour être forts, soyons nombreux, mais tout en étant nombreux, soyons unis

## Le Cyclecar

(Lire ici la suite de la page précédente)

l'importance du matelas d'air qui se forme toujours entre le sol et le dessous d'un véhicule surbaissé marchant à vitesse relativement élevée. Le seul reproche que l'on puisse adresser à cette prise d'air inférieure est le peu de protection qu'elle offrira contre la boue aux parties hautes du cylindre.

Reste le refroidissement par eau. Il a l'avantage d'être plus efficace que le refroidissement à air et de permettre un bien meilleur refroidissement des soupapes. D'autre part, grâce à lui, le bruit de la distribution sera de beaucoup plus atténué, puisque celle-ci travaillera sous une chemise d'eau.

Malgré les qualités certaines du refroidissement à eau, je n'hésite pas à le condamner pour le cyclecar populaire. Il nous conduit inévitablement à un très sensible accroissement du poids, du prix et de l'encombrement. Il faudra étudier un moteur spécial, ou tout au moins un cylindre et une culasse spéciale, lesquels seront d'un poids beaucoup plus élevé que sur un moteur de moto. Le radiateur tiendra de la place, sera lourd et fragile; les tuyauteries viendront encore compliquer la situation.

De plus, l'accessibilité du moteur sera compromise, le décaaminage, le rôdage des soupapes, le démontage du groupe seront plus compliqués.

**Conclusion.** — Il est temps de conclure sur ces deux questions du moteur et du les avantages et les inconvénients des refroidissements. J'ai essayé de démontrer diverses conceptions qui se présentent.

N'oublions jamais, dans l'étude d'un trois-roues populaire, que toute complication, que toute solution « par trop automobile », entraînent invariablement une augmentation sensible du poids et du prix, les deux grands ennemis du cyclecar.

Je résume donc, en disant:

Un moteur d'au moins 500 cmc. à soupapes latérales. Eventuellement un culbuté pour les sportifs.

Refroidissement à air avec jonction d'un ventilateur. Roiland TESSIER.

(à suivre).

N.B. — Nous serions heureux que nos lecteurs nous communiquent leurs idées et suggestions au sujet du cyclecar. Qu'ils veuillent bien nous tenir au courant de leurs études, projets, réalisations présentes ou futures.

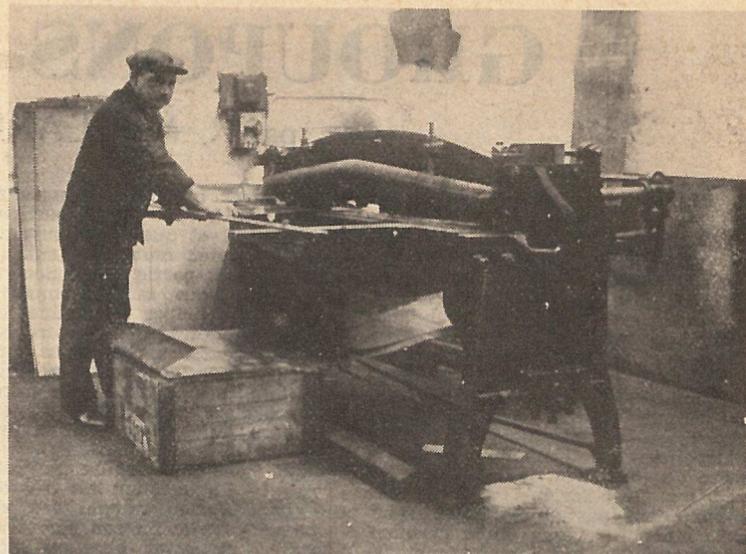
## NOS VISITES

## D'USINES

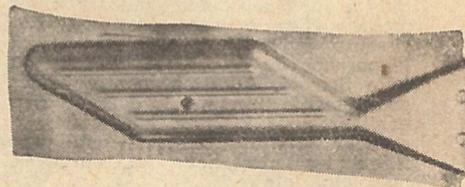
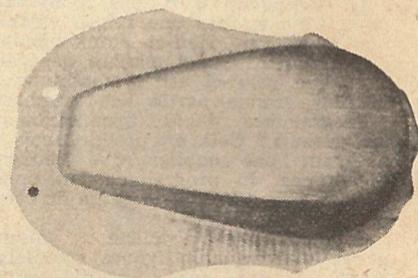
## MOTTAZ

Spécialiste d'Emboutissage

Réservoirs  
silencieux  
boîtes à outils  
carter, etc...



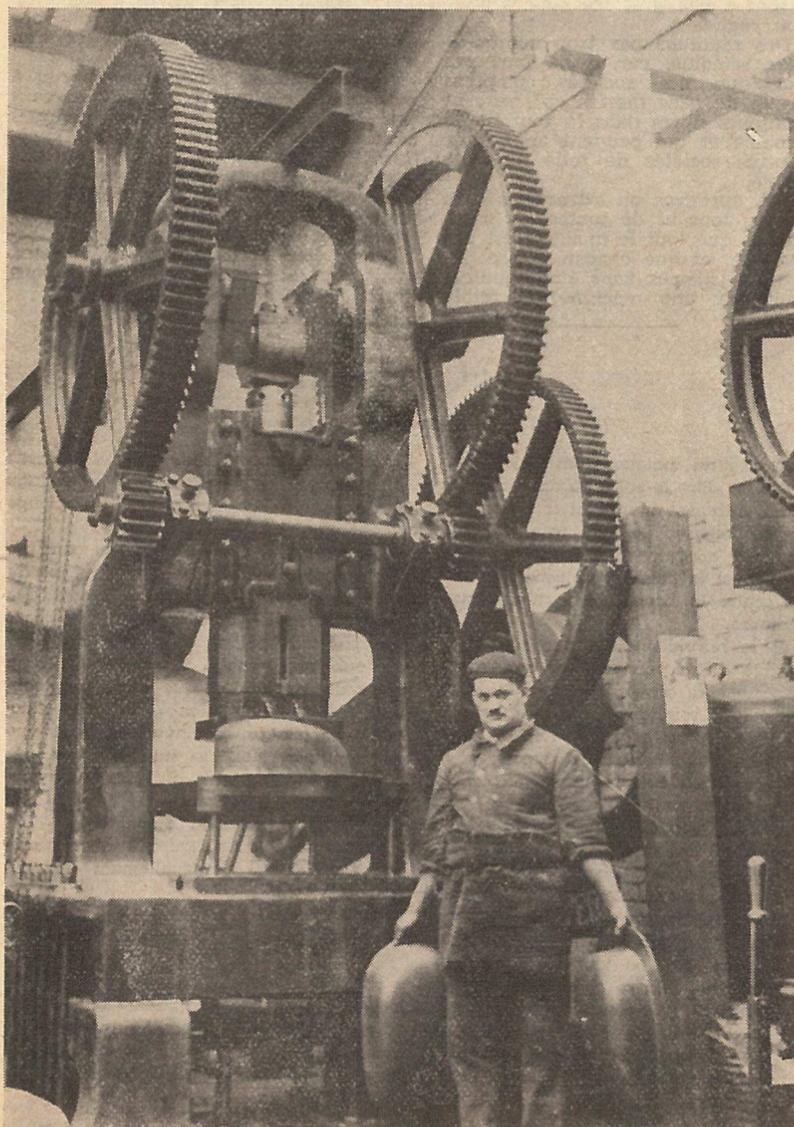
Ci-dessus, la feuille de tôle est amenée à la « guillotine », couperet de grande puissance, et l'ouvrier spécialisé la découpe à la dimension requise.



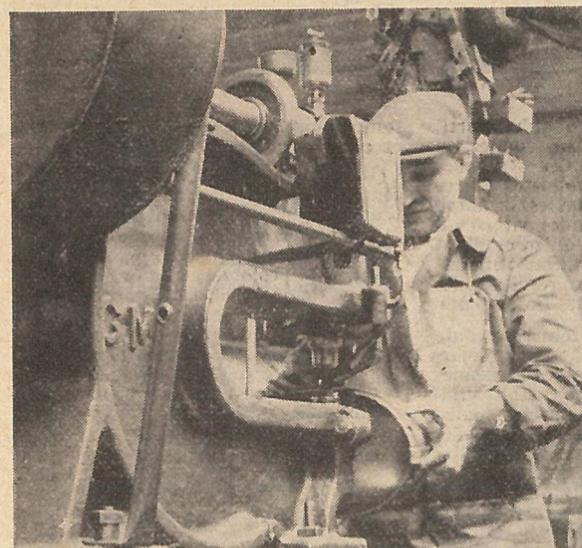
Deux belles pièces sortant de la presse ci-contre. Ci-dessus, une coquille de réservoir en selle, et un flanc d'un silencieux à la forme bien connue.

La feuille de tôle étant découpée à la forme et à la dimension voulues, il faut maintenant lui donner la forme que l'on désire. Pour ce faire on utilise l'énorme presse représentée ci-contre, dont la puissance de pression est de 250 tonnes.

Sur le cliché ci-contre, on voit un ouvrier présentant deux carcasses sortant de la presse.

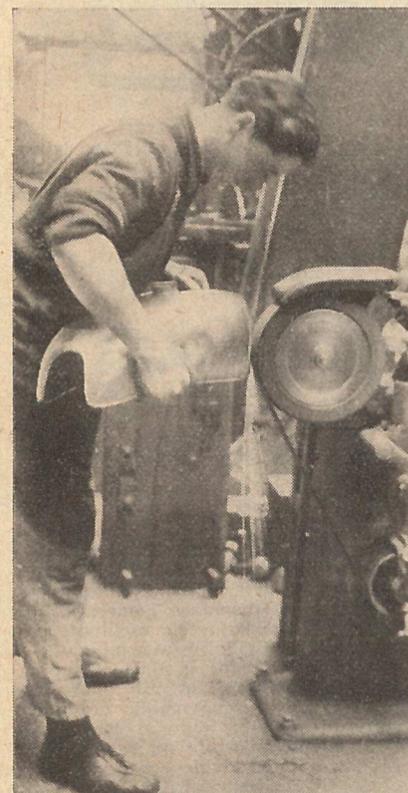


L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCÈS-VERBAUX



L'excès de tôle dépassant la carcasse va maintenant être supprimé. C'est cette opération que l'on nomme le détourage. La machine ci-dessus qui fait ce travail, possède une sorte d'emporte-pièce animé d'un mouvement alternatif, comme une machine à coudre ; elle découpe donc la tôle par une succession de petits trous.

Ci - contre, nous assistons à la vérification et à la préparation du réservoir. L'ouvrier présente le fond du réservoir sur la carcasse, afin de voir si tout joint bien avant la soudure.



Ci-dessus : le « bufflage ». Toutes les ébarbures ou rugosités dues à la soudure auto-gène sont enlevées par une sorte de meule en buffle tournant à grande vitesse.



Ci-dessous, tout étant prêt, le fond du réservoir est maintenant soudé à l'auto-gène sur la carcasse, procédé qui écarte tout risque de rupture ou de fêlure.



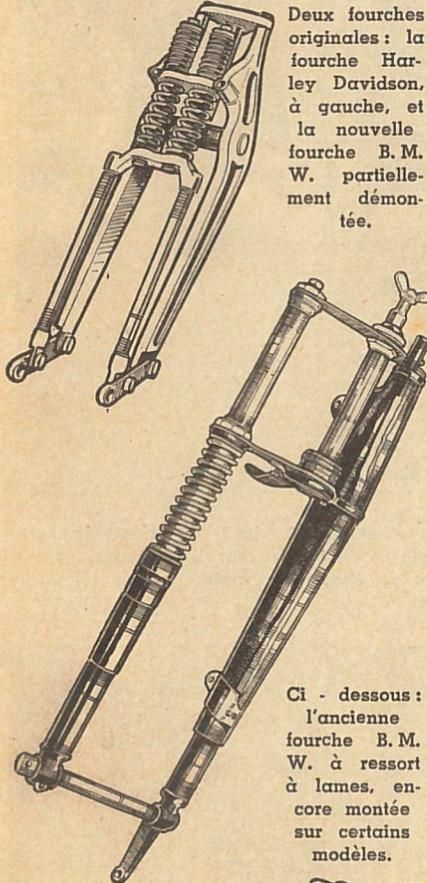
LE SÉLECTEUR DÉCOUPLE L'AGRÈMENT DE CONDUITE

# LE FEUILLETON DU DEBUTANT

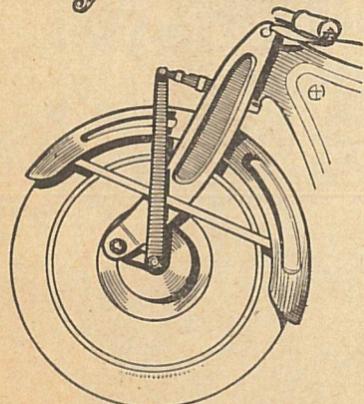
## Fourches élastiques et suspension arrière

Nous avons peine à croire que nous ayons pu rouler sans une fourche élastique. La nécessité en apparut dès que l'on atteignit des allures élevées et que la sûreté de marche des machines permit de parcourir de longues étapes. Ne parlons pas des modèles primitifs parfois si compliqués. Après la période initiale, trois types demeurèrent en pré-

Deux fourches originales : la fourche Harley Davidson, à gauche, et la nouvelle fourche B.M.W. partiellement démontée.



Ci-dessous : l'ancienne fourche B.M.W. à ressort à lames, encore montée sur certains modèles.



sence : la fourche oscillante (Acyon, Triumph), la fourche coulissante, la fourche à parallélogramme.

La fourche oscillante n'a qu'une articulation à laquelle on peut donner de généreuses dimensions. Ces fourches étaient confortables et robustes et ce sont elles qui figuraient sur les Triumph de l'armée. Mais aux grandes vitesses il y a un inconvénient. C'est qu'en oscillant ces fourches faisaient varier l'empattement et la chasse. Il en résultait des réactions désagréables et des flottements.

Au point de vue de la tenue de route les fourches coulissantes sont remarquables. La tenue de route des anciennes Scott et des Magnat-Debon était vraiment extraordinaire. La fourche coulissante figure sur les B.M.W. du dernier modèle. Pourquoi ces fourches sont-elles si peu employées ? C'est qu'elles imposent au cadre un gros effort dans le plan horizontal. Elles tendent à arracher le tube supérieur. Mais il n'est pas difficile, surtout aujourd'hui, d'établir des cadres capables de résister à ces efforts. Nous n'avons jamais entendu parler d'une rupture de cadre Kœhler-Escoffier par exemple.

Sur certaines machines on utilise une fourche qui, malgré les apparences, s'apparente aux fourches à parallélogramme. C'est la fourche à roue tirée (B.M.W., Excelsior, etc.). La roue est portée par deux biellettes articulées sur la fourche qui est fixe. Les mouvements de la fourche sont réglés par des tringles qui relient les biellettes à un ressort généralement à lames. La roue tend à s'aligner d'elle-même et ces fourches, si les articulations de biellettes sont de dimensions généreuses, donnent de très bons résultats.

Mais c'est la fourche à parallélogramme qui est la plus couramment employée. Rarement (Harley Davidson, Castle) il y a une fourche fixe et la fourche mobile est articulée sur la fourche fixe par des biellettes, un ressort à spires contrôlant les déplacements de la fourche mobile.

La fourche classique comporte une seule fourche mobile en tubes ou en tôle reliée à la direction par quatre biellettes. Les ressorts peuvent être latéraux mais de plus en plus on préfère un seul ressort travaillant à la compression. Dans ce cas, le ressort prend son point d'appui sur le haut de la direction. Un ressort travaillant à la traction s'attache à la base de la direction et à la partie supérieure de la fourche mobile.

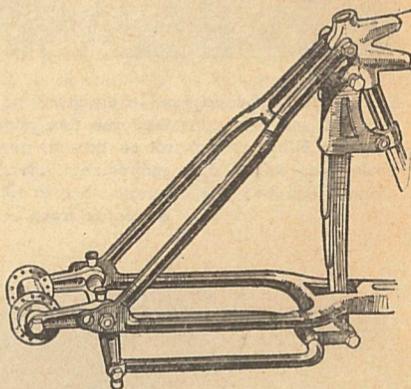
Quand un ressort fléchit il ne revient pas immédiatement à sa position de repos mais il la dépasse. Si un nouveau fléchissement se produit il aurait encore les oscillations et elles prennent une amplitude qui fait talonner la fourche, fatigue le ressort et peut même provoquer sa rupture. C'est ce qu'évitent des amortisseurs constitués par des rondelles de bois sur lesquelles trottent des disques métalliques solidaires des biellettes. Sur la fourche Norton, ce sont des ressorts auxiliaires qui interviennent de plus en plus énergiquement au fur et à mesure que la fourche fléchit davantage. On peut aussi utiliser des amortisseurs hydrauliques ou des ressorts antagonistes.

Le shimmy est un phénomène de résonance qui, en additionnant diverses oscillations, fait battre la direction. Il

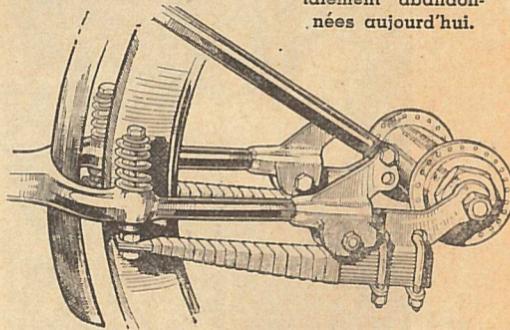
faut freiner ces dangereuses oscillations et c'est ce que fait le frein de direction.

Il est nécessaire que la roue directrice tende à revenir dans le plan du cadre. C'est ce que l'on obtient en donnant à la roue une certaine chasse. L'angle de chasse est déterminée par une ligne imaginaire prolongeant la fourche mobile et une verticale élevée à partir du point de contact du pneu avec le sol. Plus la chasse est grande et plus la direction est stable en ligne droite mais plus la direction est lourde dans les virages. C'est par expérimentation qu'on arrive au meilleur compromis.

Quant aux suspensions arrière, le gros écueil, c'est le flottement latéral et c'est



Deux types de suspensions arrière, totalement abandonnées aujourd'hui.



pourquoi de si nombreuses suspensions arrière, bien que confortables, ont disparu. Par contre ce défaut n'existe plus sur certaines machines modernes. René Gillet prolonge la fourche oscillante triangulée et très rigide jusqu'à un coulisseau placé en arrière de la roue et supporté par les fourches fixes. En donnant au pivot de la fourche mobile des portées suffisantes et en rendant les fourches très rigides, on a obtenu également des résultats remarquables (Guzzi, H.K.D., etc.). D'autres suspensions sont coulissantes, la roue étant supportée par des coulisseaux se déplaçant dans des glissières (Dollar, Masters, etc.). Le système O.E.C. est une combinaison des deux systèmes.

(16)

(A suivre)

# CONSTRUCTEURS-FABRICANTS

## UNE BONNE IDEE

C'EST la création de cours techniques et pratiques de la soudure autogène sur tous métaux.

La connaissance de la soudure autogène est aussi nécessaire que de savoir percer un trou, pour tous ceux qui s'occupent de fabrication ou d'exécution de travaux se rattachant à la mécanique.

La pratique de la soudure autogène sur tous métaux s'acquiert facilement si l'élève est bien guidé et si le temps matériel d'adaptation lui est accordé. Il est donc préférable d'avoir de courtes leçons espacées, que des séances trop longues où l'élève est livré à lui-même.

C'est à cet effet, qu'un professionnel possédant licence de soudure autogène de l'aviation a ouvert des cours qui ont lieu tous les soirs et pour lesquels tous renseignements vous seront donnés en vous adressant à cette maison qui figure dans nos pages d'annonces.

## A PROPOS DU FILON

L'ADRESSE parue il y a quelques jours, pouvant prêter à confusion, on trouvera d'autre part l'adresse exacte du fabricant de cet intéressant outil.

## C'EST EN SIDECAR

PRECISIONS que c'est en catégorie sidecar 1.000 cmc. que de Castello s'est classé premier ex-aequo dans Paris-Nice, et précisons que ce sidecar était un Buffler.

## LES RADIOR 1936

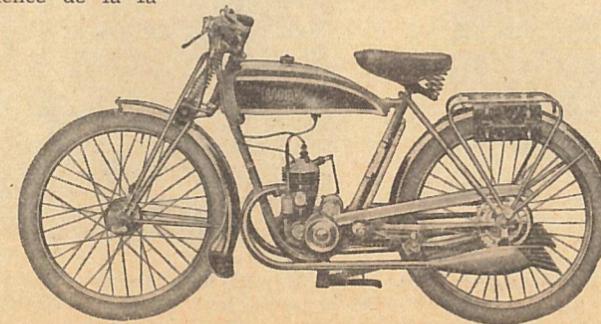
RADIOR après avoir, au dernier Salon, attiré l'attention des amateurs de belle mécanique, vient de se distinguer encore à la Foire Internationale de Lyon.

Le nouveau type de vélomoteur Super-Confort, double échappement a tout particulièrement retenu l'attention des fervents du 100 cmc. Son équipement super-touriste (réservoir grande contenance, selle large, silencieux aérodynamiques, garde-boue bavolet, etc...) sa tenue de route, son confort justifient l'argument connu : « Comme dans un fauteuil ! » du vendeur pour mieux faire apprécier l'ensemble.

En motos, nous trouvons aux côtés des 175, 250, 350 cmc. Radior-Jap réputées, une 2 C.V. utilitaire moteur Nervor 2 temps, qui sollicitera plus d'un motoriste.

Une visite aux succursales « Radior » à Paris ou à Lyon, fera apprécier, mieux encore, l'excellence de la fabrication « Radior ».

Voici le nouveau vélomoteur Radior muni du réservoir à grande contenance, du double échappement et des garde-boue à bavolets.



LE SELECTEUR DÉCUPLE L'AGRÈMENT DE CONDUITE

## NE CREVEZ PAS

DE nombreux lecteurs connaissent déjà le Blocfuite pour l'avoir essayé... puis adopté. Pour les autres, nous allons leur en rappeler les avantages.

Le Blocfuite est un produit contre les crevaisons dont les essais ont été contrôlés officiellement par les commissaires de l'A.C.F. à la suite de différentes expériences effectuées sur auto, moto et vélo.



Jean Tériqi, dont les succès en course sont nombreux, court toujours avec des pneus garnis de « Blocfuite », aussi ne crève-t-il jamais.

Ce produit d'une efficacité absolue semble bien réaliser à l'heure actuelle le summum du progrès dans ce domaine. Totalement différent de ce qui a été fait jusqu'alors, le Blocfuite ne contient pas de matières grasses, féculantes, amyliques, cellulosiques, pas d'essence, alcool ou autre dissolvant, pas d'acide non plus ; en conséquence, il n'attaque pas le caoutchouc. In-

tile, en face de la preuve établie, d'assurer qu'il est absolument efficace contre les crevaisons ; nous assurerons également qu'il ne déséquilibre pas les roues.

Enfin, il convient de signaler un de ses très importants avantages : il s'injecte par la valve et ne nécessite par conséquent ni le démontage de celle-ci, ni l'obligation de crever largement la chambre pour l'y introduire. Ne séchant pas et ne s'évaporant pas, il assure aux motocyclistes, pour une dépense modique, une sécurité et une tranquillité continues.

Nous ajouterons maintenant que la plupart des as : Monneret, Naas, Tériqi, etc... recommandent et emploient eux-mêmes Blocfuite dans toutes les compétitions auxquelles ils prennent part. N'est-ce pas la meilleure des références ?

Du reste les épreuves sont commencentées et rares sont les vainqueurs que Blocfuite n'équipe pas.

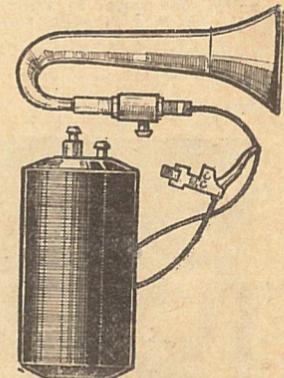
Et, pour terminer, voici la copie d'une lettre que le sympathique M. Bataille a tiré au hasard d'un volumineux dossier de références ; elle émane du sergent-chef Peltier, secteur postal 615 (Syrie).

Monsieur Bataille, Paris.

« Je tiens à vous exprimer toute la satisfaction que je retire de l'emploi de « Blocfuite », ayant eu depuis le remplissage de mes pneus 2 crevaisons, dont une faite volontairement. J'ai pu me rendre compte de son efficacité, puisque « ça tient ».

## L'AVERTISSEUR E.T.

L'AVERTISSEUR à dépression E.T. pour 2 et 4 temps, a fait ses preuves. Lancé sur le marché l'année dernière, il a été adopté par quantité de motocyclistes dont le moins que l'on



L'avertisseur à dépression E.T.

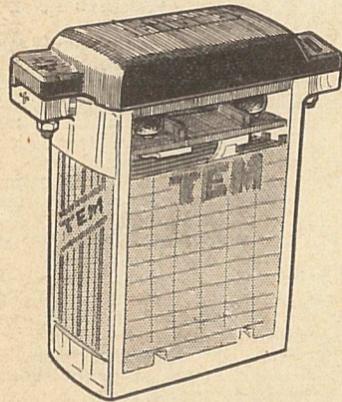
puisse dire, c'est qu'ils en sont contents, à en juger par les nombreuses lettres de remerciements spontanément adressées au constructeur.

Une présentation luxueuse, une grande puissance, un prix très modique, font de cet avertisseur dont la membrane est pratiquement incassable, un appareil que tout motocycliste se voudra d'essayer. Nous disons essayer, car les Ets E.T. reprennent immédiatement l'avertisseur ne donnant pas satisfaction.

## BATTERIE TEM

LA Société TEM spécialisée depuis 50 ans dans la construction des accumulateurs, s'est toujours intéressée à toutes les branches de cette fabrication et en particulier aux batteries de motocyclette. Elle met actuellement à la disposition de la clientèle une gamme complète capable de satisfaire tous les besoins. En premier lieu la batterie 6 volts, 14 AH, en bac matière moulée, batterie qui a fait ses preuves depuis plusieurs années.

Cette batterie se monte également dans un bac en verre qui permet de surveiller plus facilement le niveau



La nouvelle batterie T.E.M. à bac verre permettant de vérifier instantanément le niveau du liquide.

de l'électrolyte et l'état des plaques. Pour les motocyclettes de grosse puissance et en particulier pour celles qui sont munies d'un allumage Delco, il est prévu une batterie de plus forte capacité, le type 6 volts, 24 AH,

qui est toujours monté dans un bac en matière moulée.

Moyennant un supplément de prix assez modique, la Société TEM livre les trois modèles énumérés ci-dessus avec un montage spécial comportant des séparateurs en laine de verre. Ce montage utilisé pour les batteries de démarrage et surtout pour les batteries de traction, convient particulièrement pour les batteries de motocyclette qui sont soumises à des vibrations et des trépidations continues.

## VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

(Motos et Autos)  
pour vous rendre au  
LUXEMBOURG ou  
en BELGIQUE  
et des cartes de  
PASSAGE en DOUANE  
pour la  
SUISSE  
(motos seulement)  
Délivrées séance tenante  
Prochainement nous  
délivrerons des tryptiques  
autos pour la Suisse et l'Italie

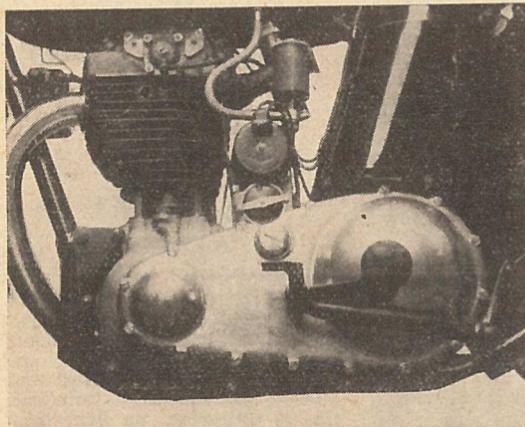
## Tryptiques pour l'ALLEMAGNE (motos et autos) valables un mois

ou bien pour l'année en cours.  
La demande doit en être faite  
4 jours d'avance.

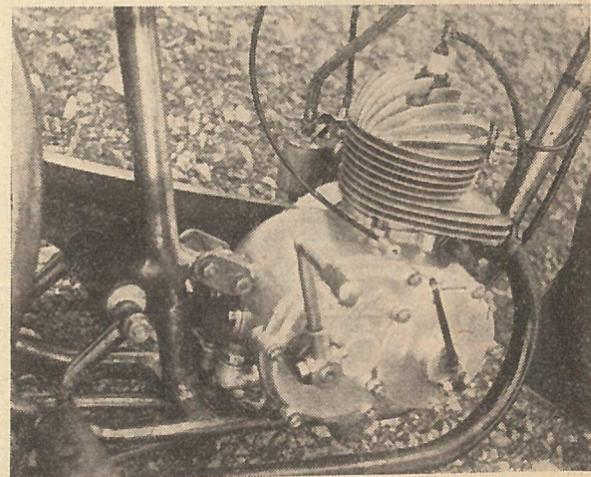
## Tous renseignements à notre "Service Touristique"

A toute correspondance, joindre  
timbre pour réponse.

## Deux moteurs fort intéressants



L'Excelsior « Manxman » 350 cmc. avec ses ailettes très développées à l'avant, ses soupapes encloses et sa bielle en hiduminium. On voit ici le grand carter bain d'huile rigoureusement étanche. Remarquez la semelle du cadre relevée à l'avant.



Et voici le prototype d'un nouveau 100 cmc. deux temps, trois vitesses et sélecteur que nous vîmes à Monthéry... Patience, nous en reparlerons.

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES

Les batteries de cette série dite « Sécurité » sont garanties 18 mois au lieu de 1 an. Elles sont spécialement recommandées aux personnes qui désirent une batterie extra-robuste et d'une très grande durée.

## VOLANTS ET MAGNETOS

BIEN souvent des motocyclistes ne savent pas où s'adresser pour faire effectuer une réparation, une transformation d'un volant magnétique, d'une magnéto ou de tout autre organe de leur équipement électrique.

Les Ets Alecan que dirige le sympathique M. Seniquette, ex-chef d'atelier des Magnétos Méa, avec une expérience indiscutable, un personnel de choix, un outillage moderne, une parfaite organisation, sont capables de satisfaire la clientèle de province comme celle de Paris.

Les Ets Alecan, dont l'adresse se trouve par ailleurs, exécutent à des prix modérés, un travail irréprochable. Ils sont à consulter.

## FRANCE-CUIR

ON ne saurait trop conseiller de ne porter que des vêtements faits sur mesures, car les vêtements faits sur mesures, donnent une grande liberté dans la conduite.

La Société France-Cuir est tout-à-fait spécialisée dans la confection de ces vêtements.

France-Cuir fait, sur mesures, tous les équipements pour motocyclistes, blousons, pantalons, culottes, trois-quart, etc... en cuir chromé, agneau, chèvre, daim et vachette.

Pour les personnes faisant beaucoup de moto, il faut recommander tout particulièrement les vêtements en vachette qui garantissent, non seulement contre les intempéries, mais encore en cas de chute.

Il nous est agréable de recommander la maison France-Cuir en raison des nombreux éloges qui nous parviennent de nos lecteurs.

## Le Sport

## Une tentative pour la Coupe de "Moto-Revue"

VENDREDI dernier, Georges Monneret, qui venait de triompher à notre Critérium de vitesse et de régularité, a tenté dans l'après-midi de s'attribuer, pour le compte de Monet-Goyon, la Coupe que « Moto-Revue » décernera à la première 500 cmc. française de circuit, marchant à l'essence benzol 50 %, capable de faire un tour de la piste de l'autodrome de Monthéry à 170 à l'heure.

Malgré la forme éblouissante de notre « championissimo », la tentative échoua. A cela il y a plusieurs raisons : tout d'abord le temps franchement défavorable, une pluie ininterrompue ayant contrecarré continuellement ses efforts. Ensuite la machine n'avait que juste ce qu'il fallait de chevaux pour réussir par beau temps. Malgré tout, notre homme se mit courageusement en piste et fit plus de quinze essais, effectuant son meilleur tour en 54" 2/5, soit à 169,255 de moyenne.

Quant au départ arrêté à 150 à l'heure, condition sine qua non pour que la performance soit valable, il n'y fallait pas songer avec le sol terriblement glissant.

Finalement, comme il était déjà très tard, une avarie mécanique, survenue au moteur surmené, mit fin à toute espérance.

Quoi qu'il en soit, nous croyons savoir que l'ingénieur Guiguet n'a pas dit son dernier mot, et que la coupe de « Moto-Revue » lui tient à cœur.

## EPREUVES A VENIR

LE III<sup>e</sup> CIRCUIT DE LA FLECHE

LE III<sup>e</sup> Circuit de la Flèche qui doit avoir lieu le 19 avril prochain, a déjà réuni un grand nombre d'engagements. Nous rappelons une dernière fois que ceux-ci seront reçus jusqu'au 15 avril, soit à « La Flèche » Moto-Club de Vincennes et sa région, 54, rue de Montreuil, à Vincennes, soit chez M. Marcel Garnier, président du Comité d'organisation, 6, villa de la Tourelle, à Montreuil-s.-Bois (Seine).

Les retardataires n'ont donc plus que quelques jours pour demander à l'une des adresses ci-dessus la brochure spéciale contenant le règlement complet, l'itinéraire détaillé, la liste des maisons donatrices, le palmarès des années précédentes, etc... etc... Elle leur sera adressée gracieusement sur simple demande.

Aucune obligation de licence n'est imposée dans cette intéressante épreuve qui est ouverte à tout motocycliste ainsi qu'à tout automobiliste. La formule, des plus attrayantes, en fait surtout un concours d'orientation et de régularité pure à disputer sur un parcours d'un grand intérêt touristique.

## UNE REAPPARITION DANS PARIS-NICE

Dans cette première épreuve d'endurance de la saison, nous assistâmes à la rentrée de Chéret au guidon d'une Automoto. Il est ici photographié avec son coéquipier Poncin.



## Le BOL D'OR

## CETTE SEMAINE, PREMIERE CLOTURE POUR LE « BOL D'OR »

LE Bol d'Or que l'A.M.C.F. et l'A.C. I.F. organisent les 30-31 mai et 1<sup>er</sup> juin prochain, pour les fêtes de la Pentecôte, et qui est ouvert aux motos 175, 250, 350 et 500, aux sidecars 350 et 600 cmc., aux cyclecars 3 et 4 roues 750 et 1.1000 cmc. et aux voitures de sport et de course 750 et 1.100 cmc., ne manquera pas de présenter une animation intense dans les deux rondes de 24 heures.

En effet, nombreux sont les pilotes et constructeurs qui désirent se consacrer officiellement dans cette classique épreuve d'endurance et de vitesse déjà vieille de quinze années.

Les performances y seront de qualité étant donné que tous les spécialistes s'y rencontreront, la formule même de l'épreuve est un banc d'essai que la clientèle intéressée apprécie vivement, aussi il ne faut pas chercher plus loin d'où vient cette popularité du « Bol d'Or » qui est, en fait, une des plus vibrantes courses de l'année.

Rappelons que la première clôture des engagements, celle à droits réduits de 30 %, aura lieu cette semaine chez le Directeur de la course, M. Mauve, 87, boulevard de Reims à Paris (17<sup>e</sup>).

## Assurez-vous

## A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurance, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que : L'Union, l'Urbaine, Le Secours, etc...

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

## Les montes pour 1936

## WILLING ET CHARRIER CHEZ TERROT

WILLING qui gagna un Bol d'Or, et l'excellent Charrier qui s'était depuis un an tenu éloigné des épreuves de vitesse, auraient signé, ou seraient sur le point de signer avec Terrot... Un beau tandem pour la marque Dijonnaise.

## BALSA CHEZ ALCYON... PEUT-ETRE ?

IL se pourrait que Marcel Balsa, dont la classe est universellement connue participe en 1936, à plusieurs épreuves pour le compte de la marque bleu ciel.

## RÉSULTATS

## CUOMO DU M.C.F.

## GAGNE LA COURSE DE COTE « AU RALENTI » A St-CHAMOND

DIMANCHE dernier a eu lieu l'épreuve originale et inédite dans notre ville, d'une course de côte de lenteur dotée par la « Section Saint-Chamondaise » de la coupe du « Ralentissement ».

La Section Saint-Chamondaise du M.C.F. a bénéficié d'un joli succès. A 9 h. 30, heure théorique, le départ est donné par M. Terrat, adjoint au maire de St-Chamond, représentant la municipalité.

Sagement, les motos venaient se ranger sur la ligne, et une à une il s'agissait de grimper en prolongeant les minutes, sur 125 mètres de côte.

Un pied à terre et c'était quinze secondes de pénalisation, il y en eut hélas pas mal.

Enfin le classement s'établissait de la façon suivante :

1. Cuomo A. (St-Etienne) en 3 m. 54 s. 1-5 ;
2. Chambaud en 3 m. 39 s. 4-5 ;
3. Riffard (St-Chamond) en 2 m. 14 s. 4-5 ;
4. Roberd (St-Etienne) en 2 m. 14 s. 1-5 ;
5. Malaure (St-Chamond) en 1 m. 53 s. 2-5 ;
6. Abel en 1 m. 31 s. 4-5 ;
7. Clauzan en 1 m. 27 s. ;
8. Marion en 1 m. 16 s. 1-5 ;
9. Cataud en 1 m. 2 s. 1-5 ;
10. Digaunet en 38 s.

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



Les membres du jeune Moto-Club Sfaxien groupés lors de leur première sortie.

## LA VIE DES CLUBS

### MOTO-CLUB SCÈEN

Le comité du M.C.S. a établi pour le mois d'avril, le calendrier touristique suivant: 5 avril, Mantes, départ 13 h. café Benoit.

12 et 13 avril, Bordeaux, départ 3 h. du siège.

19 avril, Nemours, départ 13 h. café Gellon.

26 avril, Gisors, départ 13 h. café Barbe.

Nous invitons cordialement les isolés de la banlieue Sud à participer à ces différentes sorties qui ont exclusivement un caractère touristique; quant aux sportifs, ils trouveront chez nous des éléments sûrs, qui les aideront à percer!

### M.C. PARIS

Dimanche dernier, excellente journée sportive et touristique. Participation des touristes à la sortie concentration de l'U.M.R.P. sur Evreux, et des sportifs au Circuit de l'Eure.

Fêtes de Pâques. — Sortie sur Arcy-sur-Cure, chez l'ami Biot. Excursion à Vézelay et vallée du Cousin.

Deux départs: Samedi (départ libre) en principe 15 h. Dimanche 6 h. porte Dorée. Regroupement à l'entrée de Melun (chez Brisset). Arrêt à Sens chez Dubois (du M.C.P.)

### AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

Notre grande sortie de Pâques aura lieu sur le circuit Etampes-Orléans, Tours, Vierzon, Bourges, Gien, Montargis, Melun, et retour Paris.

Départ le samedi de la porte d'Orléans à 15 et 17 h.

Samedi première étape: Orléans. Dimanche deuxième étape: Tours. Tournée des caves de Touraine et dégustation. Lundi étape du retour, réception à Montargis par le groupe de Paris venu à notre rencontre. Le prix de la sortie a été fixé à 60 francs net, comprenant le couchage à Orléans et à Tours. Quatre repas, deux petits déjeuners et les dégustations en Touraine.

Pour permettre à nos camarades qui n'auraient pu participer à notre grande sortie, le groupe du 11<sup>e</sup> organise le dimanche de Pâques une sortie ouverte à tous sur la Ferté-sous-Jouarre. Départ à 8 h. 30 Place Saint-Ambroise pour les motocyclistes Parisiens, et à 9 h. Porte de Vincennes pour les autres.

Enfin, le lundi de Pâques sortie

pour retrouver les participants à la grande sortie de l'Amicale. Départ à 8 h. 30 Place St-Ambroise, ou à 9 h. Porte d'Italie. La rencontre aura lieu à Montargis où aura lieu un grand déjeuner.

### SPORTING M.C. PARISIEN

Dimanche dernier eut lieu la sortie sur Evreux et visite de la ville.

Pour Pâques, sortie de deux jours à Vimoutiers, Rallye du bon cidre. R.V. samedi 14 h. 30, rue d'Athènes, 16. Dimanche 6 h. 30 Porte Maillot. Deux petites sorties R.V. dimanche et lundi 8 h. 30 et 14 h.

### RACING MOTO-CLUB

L'APRES-MIDI n'était guère encourageante, mais il en aurait fallu beaucoup plus que cela pour empêcher la sortie du Racing d'avoir lieu.

Pour les fêtes de Pâques, voyage au Mont St-Michel, rendez-vous samedi 11, à 13 h. 45, départ 14 h. chez Fournet. Dimanche 12, à 5 h. départ également chez Fournet, 135, bd Diderot.

Renseignements au siège social, mercredi soir à 21 heures, 10, avenue du Trône, 12<sup>e</sup> (Nation). Adhésions tous les jours 209, bd Davoust, chez Bruscoli, et 135, bd Diderot chez Fournet.

### SIDECAR CLUB FRANCE

La sortie de dimanche dernier pour le Circuit de l'Eure, quoique peu favorisée par le temps, a groupé un nombre imposant de sidecars.



Au congrès fédéral de la F.M.A.F. : 1. Abel Barthélemy, président fondateur ; 2. Robert Jacot, vice-président pour la région parisienne ; 3. Oswald Salin, directeur sportif ; 4. Joseph Escala, vice-président pour la Moselle ; 5. Fernand Hantelin, vice-président pour la Meuse ; 6. Jean Biver, trésorier général ; 7. Pierre Dupont, vice-président pour les Ardennes ; 8. Georges de Poucques, secrétaire général.

Sous la conduite de son Président, la caravane admirablement groupée, effectua le parcours Paris-Evreux sans incidents.

Dimanche et lundi de Pâques, sortie sur Rouen, visite au Moto-Club de la Seine-Inférieure. Rendez-vous Porte Maillot, 6 h. 45, départ 7 h. Regroupement à Léry, avec le groupe parti le samedi.

Renseignements et itinéraire au Siège, 1, bd Ornano, et permanence rue de Clignancourt.

Sidecaristes isolés groupez-vous au S.C.F.

### MOTOCYCLE-CLUB D'ARGENTEUIL

Le M.C.A. nous fait part du décès de Jules Calèke, bien connu des motocyclistes argenteuillais et, plus particulièrement, de tous ceux qui, au temps des « Six heures » ont toujours trouvé chez lui (route de Sannois), un accueil si cordial.

A sa famille et à ses amis, nous adressons nos plus vives et bien sincères condoléances.

ASFAX, en Tunisie, le M.C. Sfaxien vient d'être fondé. Voici la composition de son bureau :

Président: M. Billet René.  
Vices-Présidents: MM. Linda Auguste et Richard Prosper.

Secrétaire général: Reidou Marcel.  
Secrétaire adjoint: M. Carmel Falzou.

Trésorier: M. Spiteri Jean.  
Administrateurs: MM. Lang Emile, Amilhat Marcel, Cordma Jean, Ballet François.

## nos petites annonces

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

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

## service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des 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.

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

**FRANCE-CUIR**  
FABRICANTS SPÉCIALISTES  
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI<sup>e</sup>  
Ouvert le Samedi  
après-midi  
Nous sommes FABRICANTS  
visitez nos ATELIERS.  
Liasse échantillon,  
GRATUIT sur demande

170 Frs CUIR  
TOILE 69<sup>fr</sup>  
SUÉDINE 98<sup>fr</sup>  
CUIR 115 Frs

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

### MOTOS A VENDRE

Garage Motos 30 fr. 14, r. Tlemcen, Paris 20<sup>e</sup>. Garage Motos 30 fr. 23, r. Pascal, Paris 5<sup>e</sup>.

Aleyon 350 lat. tr. b. ét. accu et pneus neufs. Gouffon, 93, r. Abbé Groult, 15<sup>e</sup>. Tous les jours jusq. 3 h.

Soyer 350 culb. Jap révis. impec. b. eq. avec Assurance 1.700 fr. vis. 4, r. Delaizement, 17<sup>e</sup>. Malherbe, 5, r. des Ternes, 17<sup>e</sup>, ap. 19 h.

Moto 350 Aleyon super. si-de aérodynamique tte beauté 3.600 fr. 19, r. des Pavillons, Nanterre.

Automoto 350 lat. mod. 34 écl. élect. parf. état 800 fr. Riffault, 13, r. des Cordeliers, Soissons.

F.N. 500 tr. b. état 1.800 fr. Ablé, 1 bis, rue de Clamart, Boulogne-Billancourt.

Gnome-Rhône Type V2 5 C.V. Tableau de bord complet écl. Lucas avert. dépres. tte eq. luxe cme nve es. toutes distances occas. à profiter 3.600 fr. écr. pour rendez-vous et essais. Félicia Roger, Les Roches Briare (Loiret).

Gnome-Rhône C.M.1 éclair. garantie 3 mois 1.900. Arnau-deau, 21, bd de Versailles, Suresnes.

Gnome-Rhône C.M.1 350 cmc. culb. ét. nf écl. Compt. t-sad sac 2.500 fr. G. Clesse, 28, aven. Foch, Joinville-le-Pont.

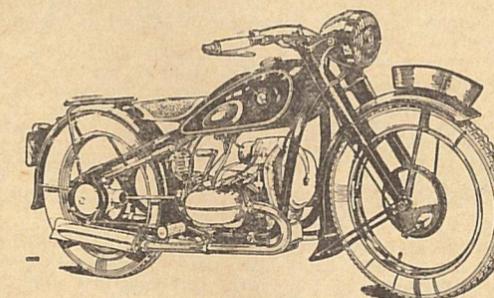
C.V.2 Gnome-Rhône, Année 35 peu roulée eq. luxe F. Brougham, 15, rue de la Vistule, 15<sup>e</sup>.

Moto Griffon 4 C.V. t-sad écl. élect. parf. état de marche 1930, fr.: 1.000. Veilix, 12, r. Eugène Jacquet, Ste-Geneviève-des-Bois.

Monet-Goyon 350 L.54 lux. parf. ét. méc. roul. 5.500 km. téléph. p. rendez-vous Delpy, Nord 42-28.

## EXPOSITION DES MODÈLES 1936

## B.M.W. - ZUNDAPP



Nouvelle 500 B. M. W. à culbuteurs, 2 cylindres, sélecteur au pied et à la main, 4 vitesses, cardan, même équipement que la R 12 et R 17 B. M. W. et 500 et 800 Zundapp. vitesse 140 Km. à l'heure. Prix 9.800 frs.

## F.N. GILLET-HERSTAL FIAT

Side Précision - Side Bernardet

## ATELIER

RÉPARATIONS DE TOUTES MARQUES

**ACHAT toutes MOTOS**  
CRÉDIT même prix qu'au comptant  
OCCASIONS garanties sur facture 6 mois.

A 250 m. de la gare d'Asnières **LATSCHA** GRÉSILLONS 17-93

16, rue Auguste-Bailly, 16 à ASNIÈRES Ouvert le dimanche jusqu'à 16 heures

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

Pour 600 fr. avec garantie moto Henderson 1935 4 cyl. 12.000 C3 luxe 5 paliers comme neuve payée 14.000 fr. en prise de 6 à 140 k.h. 2 selles Cow-Boy 3 phar. 2 avert. etc. Huguenet, 40, rue Jeannin, Dijon.

Motobécane 4 C.V. éclair. élect. bon état 500 fr. Jamet, 46, bd de Lorraine, Clichy (Seine).

Monet-Goyon 175 Super-sport 90 km.h. Compt. Cicca etc... Chromée prix 2.500, visible Del Barrio, 17, r. Hermel, Paris 18<sup>e</sup>.

Norton 500 Internat. course garantie cme nve vis. le soir Faye, 99, r. du Fg St-Martin, Paris 10<sup>e</sup>.

Peugeot 350 Lat. luxe 1933 écl. Marchal parf. ét. 1.700 fr Carron, 41, rue de Boissy, Sucy-en-Brie (S.-et-O.).

Styl's on 350 lat. 4 C.V. t. b. ét. prix à débat. s'ad. le matin de 9 h. à 10 h. 13, rue du Lieut. Heitz à Vincennes.

Terrot 350 cmc. mot. Jap spéc. sacrifiée 800 fr. 51, rue de la Belgique, Meudon.

Terrot 175 cmc. Compétition graissage 3 pompes 4 vitesses c/nve 3.000 fr. Jean Roulin, 42, rue de Clignancourt, Paris 18<sup>e</sup>.

## Le Vélociste MOTOBECANE

3 vitesses  
Kick-Start  
Sans Permis  
est visible et peut être essayé chez

**DUBOIS** 56, Rue A.-Briand  
Levallois, ereire 19-73  
Reprise anciens modèles

**VISITEZ NOTRE HALL :**

**DEPREZ**

Ouvert Samedi et Dimanche toute la journée  
**PEUGEOT - TERROT**  
**GNOME-RHONE - AUTOMOTO**  
**RENÉ-GILLET - MONET-GOYON**  
**MOTOCONFORT et toutes marques**  
 Tous les modèles en stock  
**Comptant Prix Spéciaux**  
**CREDIT 1/4 à la commande**  
**ACHAT toutes Motos - ÉCHANGES**  
**OCCASIONS**  
 Révisées Garanties 6 mois  
**STOCK pièces détachées**  
 Pneus, Accessoires, Casques, Gants, Cuiassards, etc.

187 bis, rue Armand-Sylvestre - COURBEVOIE-ASNIÈRES (près gare Asnières)

**Terrot 350** Lat. de tte beauté t. éq. 1.600. Louis, 47, r. Fontaine, 9<sup>e</sup>. Samedi et Dimanche matin.

**Terrot 350** toute éq. état neuf prix à débattre Urgent Garage Daneuse, 28, r. Louis Morard, Paris 14<sup>e</sup>, toute la journée.

**Terrot 350** pf. ét. 2.000 cse. voit. 129, quai l'Issy à Issy. Mich. 32-40 ap. 20 h. pour rendez-vous.

**Sunbeam 500** sport sélec. 3 vit. kick ressort. ép. écl. compt. es. à vol. 3.000 P.x à débattre. R.V. Trud. 45-56, Lozon, 3, rue Agent Bailly.

**Motobécane 3 C.V.** 250 cmc trs. bon ét. chrom. tte éq. à vend. pr. cs. dép. Px. intér. Mathieu René, 58, rue du Ruisseau, Paris. Le dim. de 14 à 17 h. et le jeudi matin.

**Jap sport.** 250 cmc. tte éq. trs. bon ét. 1.000. Durand, 5, rue Keller, ou 37, rue de Charonne, Paris.

**250 2 Temps** Bon état 700 fr. Galletsch, 130, bd de Charonne, 20<sup>e</sup>.

**Moto 125 cmc.** comp. 4 T. culb. gar. 110 km. h. réglée pr circ. s'adresser Besse, r. de l'Aigle d'Or, 16, à Aix-en-Provence (B-du-R.).

**Gnome-Rhône V2** parf. ét. 3.800. Mathé, 4, r. du Pré de l'Arche, Neuilly - Plaisance (S.-et-O.).

**Jonghi 350** culb. tte éq. état impeccable cause dble emploi. Ripert, 16, bd Strasbourg, Paris.

**Vélocycleur Alcyon** complet état parfait fr. 750. Morin, 33, r. Balagny, Paris 17<sup>e</sup>.

Particulier Vend Moto Terrot Type H. Lat. 350 révisée et garant. 1.800 fr. et Moto sidecar Jonghi 350 culb. type J.4.6. ét. nf 4.500 fr. s'adresser 8, av. du Bac, Asnières (Seine).

**Gillet-Herstal 4 C.V.** équipement électrique Lucas, klaxon occasion intéressante, fr. 1.500. Jean, 6, Cité du Midi, Paris 18<sup>e</sup>.

**Revil ex-Palais de la Moto** le plus grand choix de Paris en motos d'occasions garanties et vendues av. facilités de paiement. 82, av. des Ternes, angle bd. Péreire, Paris. Ouvert le dimanche.

**Peugeot P. 107-SS** toute équipée bon ét. 2.000 fr. Terrot 500 Jap tte. équip. parf. ét. 1.900 fr. Nombreuses occasions. Poittevin, 49, route de Flandre, La Courneuve.

**La Nouvelle 139** Peugeot 4 C.V. culbut. ressorts pincettes est visib. à son agence, 5, r. Emile Allez, Paris 17<sup>e</sup>. Vous serez satisfait de sa ligne et le prix fixera certainement votre décision. Reprise, Crédit, etc...

**Liquide** quelques vélocycleurs, parfait ét. à partir de cinq cent cinquante francs. 5, r. Emile Allez, Paris 17<sup>e</sup>.

**SIDECARS A VENDRE**

**D.F.R.** 500 Cardan avec side Sport comp. tte éq. roulé 3.000 km. Prix à débat. Bougreau, rue des Jarsines, Veuveux les Sablons (S.-et-M.).

**500 Dollar** avec side Bernardet 1 pl. 1/2 b. ét. modèle 1931 prix 3.000 fr. S'adres. Monard, 111, rte de Fontainebleau, Villejuif (Seine).

**F.N. 500 M.67** Culb. avec Sid. tt neuf écl. élect. t-sad 2.700 fr. cause maladie. Pigny, 12, r. Daguerre, 14<sup>e</sup>.

**Gnome-Rhône** Culbut. D 4 écl. Marchal compteur peu roulée Side Bernardet 3.500 fr. Compt. Perroz, 55 bis, rue d'Angoulême.

**Sidecar** Harley - Davidson Bi-place nouveau modèle prix intéressant à voir 22, r. Picpus.

**Sup. Sidecar** Monet-Goyon 500 culb. Mag d'origine side Bernardet équip. complet parf. état 3.200 fr. Mounier, 13, r. des Petites Ecuries, Paris 10<sup>e</sup>.

**R. Enfield-Bufflier** 4 sp. 4 V. sélect. cul. bze tte éq. n. acc. px 6.500 fr. ens. ou sép. Kevorkoff, 129, bd Masséna 13<sup>e</sup>.

**René Gillet** 1.000 cmc. side Vannod bi-place malle, roue sec. etc. 98, av. d'Orléans 14<sup>e</sup>.

**Sidecar** Saroléa 5 CV. culb. écl. élect. car. Belgian t. b. ét. vis. t. les jours sauf dimanche cause départ 2.000 fr. Vrancken, 17, rue Clignancourt, 17<sup>e</sup>.

**Side Soyer** seule complet ou pièces détachées c. neuf pneus 27 x 4, s'adres. 33, r. Hoche, Houilles.

Tél. : Défense 07-01 07-02  
**GRANDE EXPOSITION des Sidecars**  
**BUFFLIER**  
**BERNARDET - VANNOD**  
 Montage et Essai Gratuit  
 Crédit 1/4 à la Commande  
**ATELIER de RÉPARATIOTS**  
 Garage gratuit pendant 6 mois  
 Apprend à conduire dans endroit clos. GRATUITEMENT  
**SUCCURSALES :**  
**PARIS, 7, rue Meslay - 3<sup>e</sup>**  
**Asnières, 34, Av. de la Marne**

**F. TOUTIN**  
 149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port CLICHY (Seine)  
 Tél.: Péreire 10-41  
 Concessionnaire de  
**PRESTER - JONGHI - BMW**  
**GNOME-RHONE - TERROT**  
**MONET-GOYON - B. S. A.**  
**TRIUMPH - SAROLÉA - F. N.**  
**MOTOBÉCANE - ZUNDAPP**  
**GILLET-HERSTAL - DAX**  
**SIDES : BELGIAN, PRÉCISION VANNOD**  
 Comptant, crédit, reprises, occasions  
 Ateliers avec outillage moderne  
 Réparations toutes marques  
 20 années d'expérience  
**Dépannage gratuit**  
 Stock pièces détachées, accessoires

Le 29 mars, au cours du Critérium de vitesse et régularité, **BOURA** sur sa 500 grand sport Motobécane personnelle fait premier des sidecars dans les 4 épreuves **CONCLUZ**  
 et si vous avez une Motobécane à acheter ou à mettre au point allez voir le spécialiste **MOTOBÉCANE**  
**R. BOURA**  
 2 fois recordman gén. du Bel d'Or  
**16, avenue de l'Étoile**  
**Le Parc-saint-Maur**  
 Autobus 109 - Tél. Grav. 08.84  
 Graissage Kervoline

**NEW-MAP**  
**E. FROTEY**, Agent Général  
**12, Rue Jean Nicot - Paris**  
 Tél. : Ségur 20-09

**LA 5 cv ARDEX** Modèle Standard 1936  
 5950 fr. 80 kmh. 41, 1/2 aua 100 km. - Demander essai et notice  
 Toute équipée **ARDEX**, 9, Rue Paul-Morin, NANTERRE (Seine)

**SIDE CARS**  
**FERNAND RICHARD**  
 139, Av. d'Italie, PARIS - 13<sup>e</sup>  
**SPORT et TOURISME**  
**MODÈLES 1936 dep. 1295 Frs**  
 Catalogue sur demande  
**MÉTRO : Porte d'Italie**  
 Téléphone : Gobelins 25-00

Toutes les GRANDES MARQUES  
**MOTOCONFORT - FN - TERROT**  
**MONET-GOYON**  
**GILLET-HERSTAL, ETC.**  
**CHEZ BRIQUET**  
**24, Rue Henri-Poincaré**  
 TÉL. : MÉNIL 49-43  
**STOCK PIÈCES FN**  
 Reprend motos contre voitures

**CLINIQUE DES CADRES**  
 Réservoirs et Roues  
 Téléphone : Péreire 20-63  
**MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois**  
 Ne pas confondre, bien noter n° 16

**OCCASIONS**  
 toutes marques garanties six mois  
**CRÉDIT 12 et 18 MOIS**  
 conditions uniques  
 Livraison en 24 heures  
 Ouvert même dimanche matin  
**LA MOTO POUR TOUS**  
 3, Rue Aumont - PARIS (13<sup>e</sup>)  
 Tél. : Gla. 10-20

**CADRES et FOURCHES**  
 DE MOTOCYCLETTES  
 Construction - Réparations  
 Transformations  
 Fabrication de tous cadres sur commande  
**A. ARTAUD** Ingénieur E.T.P.  
 34, Rue Louis-Blanc  
**COURBEVOIE (Seine)**  
 Sérieuses références-Tél. Défense 17-55

**JEANJEAN-MOTOS**  
**TERROT**  
 VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT  
 RÉPARATIONS TOUTES MARQUES  
 Nombreuses Occasions - Tous accessoires  
**133, Avenue d'Argenteuil - ASNIÈRES**  
 Téléphone : Grésillons 30-68  
 Ouvert le dimanche matin

Sup. occ. moto side Soyer 500 A.C.T. 1932 ent. rév. éq. 3.500. Questier, 52, r. des Pyrénées, 20<sup>e</sup>.

Saro 500 Culb. Side Bernardet prix 2.300. 7, rue des Fêtes, après 18 1/2 samedi après-midi.

Side pr. moto 350 ou 500 parf. ét. bas prix vis. Dim. ou écr. Bonnet, 13, av. Centrale, Blanc-Mesnil (S-et-O).

**VOITURES**  
 Particulier Vend Amilcar 6 C.V. parfait état mécaniq. 1.600 fr. reprend. Moto 175 ou 250. Lefebvre, 3, r. de Liège, Argenteuil (S.-et-O.).

**Darmont Morgan** eau écl. élect. feu position klax. à dépres. pneu nfs 1.700 fr. Amon Garage, 8, Impas. Griselle.

**Darmont Aéroluxe** sorti Fév. 1935 mot. sous capot 3 Vites. marc. arr. capote direction démultipliée. Darmont machin. absol. comme neuve à 7.000 km. A vendre de confiance cause maladie 5.500. Thieffaine, 15, r. Damesne, 13<sup>e</sup>. Semaine de 9 h. à 16 h.

**Darmont spéc. exc.** état 2 Magn. équip. éléc. 3.200 ou éch. av. 500 récente vis. sam. après 7 h. ou dim. ou lundi Jean Leleu, 65, aven. Victor Emmanuel, Paris 8<sup>e</sup>.

**Cycl. Morgan 2.000** fr. Urgent cause départ repr. Moto Concierge, 9, r. d'Alger, 1<sup>er</sup>.

**Morgan à eau 3 Vites** March. ar. capote porte-bagages pneus nfs prix intéressant, téléph. Olivier, Longchamps 11-14.

**Sima Violet 2 Pl.** Sport écl. dém. ét. sauf embr. à rev. 400 fr. Bobier, Vert en Drouais, pr. Dreux (E-et-L.).

Particulier Vend 6 H.P. Renault C.I. 4 portes 1.500. 7 H.P. Donnet G2 C.I. Citroën B.14 G peu roulé C.I. prix à débattre. Vauguet US. Velter Les Mureaux (S-et-O).

**Cab. Peugeot 190.S.** décap. très bon état méc. 2.500 écr. Liger, 38, r. de Flandre, 19<sup>e</sup>.

**Morgan à eau 6 H.P.** vol. spl. roues à br. peint. Duco. chaîne. Renold de rech. magnét. Ericson. Cap. pte. bag. bon. ét. de m. 1.700 fr. Bridanne, 2 bis, r. de l'Assomption, Gennevilliers.

**B.N.C. Roadster** Ruby DS. impeccable 6.800 fr. débattre si paiement comptant. 5, rue Emile Allez, 17<sup>e</sup>. Reprise.

**ON DÉSIRE ACHETER**  
 Particulier suis acheteur d'une moto moderne chromée sélecteur au pied 4 C.V. d'ant d'un an au plus et en bon état mettrai 2.500 à 3.000 fr. écrire avec si possible photo à Le Gac Albert, 10, r. Turenne, Brest.

**ROUES**  
**NAVILLE frères**  
 Construction pour motos, autos, avions, canoës, etc.  
 Roues caou choutées pour tous charlots  
 Atelier spécial de réparations et transformations  
 Fournitures générales  
 20 ans d'expérience  
**25, rue Bezout - Paris (14<sup>e</sup>)**  
 Tél. GOB. 72-98 - Métro Alésia  
 Expéditions en province

**Motos C.L. UTILIA**  
 Ttes cylindrées de 100 à 500 cc  
 Moteur L.M.P.  
**Les Établissements C.L. UTILIA**  
 10, rue Achille-Marlot - PARIS-18<sup>e</sup>  
 Montmartre 22-49  
 fabrication ou réparat. tous cadres et fourches  
 motos - Réalésage de cylindres - Réparation de magnètes - Cintrage de tubes - Pignons de chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles  
 Pièces p<sup>re</sup> moteurs LMP AUBIER JACK-SPORT CHAISE - Boite BRIDIER, STAUB, etc.  
 Catalogue access. aux Agents

**POUR ACHETER**  
 comptant ou à crédit  
 votre Side **BERNARDET**  
**UN SEUL SPÉCIALISTE**  
**H. BARTHÉLÉMY**  
 17 records du monde recordman Bol d'or  
 Démonstrations et essais gratuits  
 1, Brd Voltaire  
**ASNIÈRES - Grésillons 15.97**

**FLANDRE MOTOS**  
**TERROT**  
**NEUF - OCCASION**  
 Échange et réparations ttes marques  
 Tous accessoires et pièces détachées  
**V. POITTEVIN**  
**49, Route de Flandre, 49**  
 Tél. Flandre 05.19 LA COURNEUVE (Seine)

Le Dérive-Chaine "EKA"  
  
 UN SEUL MODÈLE pour TOUTES CHAINES MOTOS - Frs : 11 50  
**Établ. Edmond KAHN**  
 9 Rue Bélidor, PARIS - Étoile 36-96

**SAINT-PAUL MOTOS**  
**TERROT**  
 Reprise et réparations toutes Marques  
 Tous accessoires - Mise au point par spécialistes  
**A. HALHOUTE**  
**19, Rue Charles-V - PARIS**  
 Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51  
 Permanence du M. G. de Paris

**Revil ex-Palais de la Moto** achète ou prend en dépôt av. garantie de vente toutes motocyclettes d'occasions. 82, av. des Ternes, angle boul. Péreire. Ouvert le dimanche.

**Jachète** comptant motos modernes. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

**Achat** maximum motos récentes, sides, vélomoteurs. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot.

**Jachète** comptant motos et voitures. Collard, 3, rue Aumont, Paris 13<sup>e</sup>. Téléph. Glac. 10-20.

**ÉCHANGES**  
**Ténon Gurtner** 1936 à échanger contre lunettes triplex fourrures cuir et seatless. Collineau, 1, pl. du Puit Sale, Dieppe (S.-I.).

**Revil ex-Palais de la Moto** échange votre moto contre une autre à votre choix, nve. ou occasion garantie, différence en 12 mois. 82, av. des Ternes, angle bd Péreire. Ouvert le dimanche.

**DIVERS**  
 Siège arrière V.W. et repose-pieds neufs 40 fr. Deux grandes sacoches cavalerie 45 fr. Buguet, 39, av. Verdier Montrouge (Seine).

**Moteur 250 Jap** Racing course état nf bas prix visit. le soir. Faye, 90, r. du Fg St-Martin, 10<sup>e</sup>.

**2 Casques Bayard** 55 et 57. 2 Sacs touriste. Et. nf. prix avant. Duval, 14, r. du Docteur Paul Laurens, Villejuif (Seine).

**Pour passer** sûrement votre permis... Adressez-vous à Moto-Agency, Ecole de Moto 24, boul. de Charonne, Paris.

**A titre de publicité** accumulateurs neufs 6 volts marque Tudor 60 fr. Ets Revil, 82, av. des Ternes, angle bd Péreire. Ouvert le dimanche.

**Garage** spécial motos et sidecars, très clair, px. modérés. 3, r. Emile Lepage, 11<sup>e</sup>. Métro Charonne.

**On recherche** collection « complète » du journal « Les Ailes ». Ecr. n° 302, à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry.

**Toutes** les chaînes, tous les pneus pour vélomot., moto, Morgan et R. Gillet, stock complet, prix économiques uniques. Dalbiac, 1, r. Jardins St-Paul, Paris 4<sup>e</sup>.

**Stock** pièces pour Douglas, B.S.A. Triumph type armée. F. Toutin, 149, bd J. Jaurès, Clichy.

**OFFRE D'EMPLOI**  
 Electricien pour entretien quelques heures par semaine connaissant très bien la force. « Moto-Revue », 12, r. de Cléry, Paris.

**Lucien PSALTY**  
50, rue Brunel - PARIS (17<sup>e</sup>)

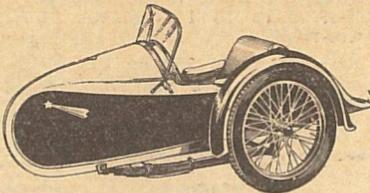
Agent Général pour la France des plus célèbres marques du monde

**NORTON - RUDGE**  
**ARIEL - A.J.S.**  
**MATCHLESS - PANTHER**

Pièces d'origine  
**STURMEY - ARCHER**  
**MOTOS D'OCCASION**  
Prix très intéressants

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

Le nouveau groupe léger  
**SIMARD Frères**  
195, rue Paul-Bert - LYON  
Tél. M 04 08



Ce groupe mérite par sa ligne, son confort et sa solidité, de faire brillamment figure, parmi les modèles réputés de cette marque.

AGENT A PARIS:  
VOIVENEL : 46, r. des Orteaux - PARIS (20<sup>e</sup>)

**DERNIÈRE HEURE**

Désire acheter side récent Bernardet ou Bufflier, écrire Sthal, 11, impasse Marteau, La Plaine St-Denis (Seine).

Moto Peugeot P.105 parf. ét. 1.800 fr. ou éch. 115, r. République, Creil (Oise).

Side 1.000 René Gillet bi-place t. b. ét. complet équip. prix à débat. Ponant, 14, pl. de l'Hôtel de Ville, Asnières.

B.S.A. 4 C.V. ét. bleue avec side aéro Sport équ. ensemble ou sép. état impeccable. Ridoux, 160, r. de Paris, Montreuil (Seine).

Griffon 350 bloc mot. écl. électr. roues interch. t-sad. parf. ét. essai à volent. 950 fr. télép. Observatoire 02-45 Cuisinier.

**ACHETEZ OU ÉCHANGEZ VOTRE VIEILLE MOTO CONTRE UNE B. S. A.**

avec reprise de 12 à 18 mois aux meilleurs prix.

**Moto - Bastille**  
6, boulevard Richard-Lenoir  
PARIS - BASTILLE  
Ouvert le dimanche matin - ROQ. 29-28

**Soudure Autogène**  
Sur tous métaux  
**Cours Pratiques**  
par professionnel, de 19 à 21 heures depuis 80 francs par mois

Tous renseignements :  
Et. Wavreille 152, rue St-Charles  
PARIS (XV<sup>e</sup>)  
Tolerie - Soudure  
Brasage - Redressage de cadres - Travaux soignés  
Prix Modérés

**PNEU VÉLOMOTEUR**  
tringle 600x55... depuis 32 fr.

**PNEU VÉLOMOTEUR**  
talon 600x55... depuis 36 fr.

**PNEU VÉLO**... depuis 10 fr.

**BOYAU**... depuis 19,50

**SABOTS**, la paire... depuis 15 fr.

**PNEUS SPÉCIAUX** pour  
**DIRT-TRACK** et **MOTO-BALL**

**DEMANDEZ NOS TARIFS**

**Les Docks du Pneu**  
387, Rue de Vaugirard, 387  
PARIS (XV<sup>e</sup>)  
Vaugirard 41-42

**GRANDE-ARMÉE-MOTOS**  
**A. PRÉVOST**  
Maison fondée en 1897

AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES  
Occasions revisées, Atelier de réparations  
Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL  
des pièces détachées **MOTOBÉCANÉ**  
NOVI - SOUBITEZ - GURTHNER - AMAC  
Chaîne REHOLD - BRAMPTON - Acc. V. W.

Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles. Réajustages

**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 1597-79

**SILENCIEUX WILMAN**

**1<sup>ER</sup>, 2<sup>ME</sup>, 3<sup>ME</sup> PRIX** AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T.C.F.  
6 et 8 RUE DE DIEPPE À COURBEVOIE  
TEL. DEF. 19 65

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

**ME A** et toutes autres marques  
réparation magnéto, volants magnétiques, etc.  
**Et<sup>ts</sup> ALECAU** (E. Seniquette)  
Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa.  
56, Avenue Jean-Jaurès, ARCUEIL (Seine). Tél. Alésia 06-98

Darmont spéc. culb. état impeccable. éch. ctre bonne moto ou side. Max, 33, r. Gergovie 14<sup>e</sup>.

Terrot 350 tte. ég. 1.600 fr. cse. achat voit. Roland, 33, r. Gergovie, 14<sup>e</sup>.

Darmont Morgan 6 C.V. eau parf. ét. capot. et inter. nfs 1.900 fr. Visible lundi Lefortier, 54, Fg St-Honoré.

1.000 Peugeot 3 C.V. P.108 1932 ég. garant. Leclai, 56, r. de la Chapelle, Paris.

**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, Tchecoslovaquie, Russie.

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

Monet-Goyon 4 C.V. moteur Mag. écl. bon ét. 1.200 fr. pressé. 19, r. Charles V, 4<sup>e</sup>.

Norton 500 bon état 1.500. Sidecar sport 500 cmc. Rudge 4 vites. 3.500. Ageorges, 24, rue Carnot, Courbevoie.

Amilcar 5 C.V. cabriolet tôle ét. nf. tr. peu roul. 7.800 Fr.

Amilcar 7 C.V. cabriol. décapot. 5.500 Fr.

Sidecar B.S.A. 500. Etoile Bleue, side Bernardet sp. ét. impeccable .. 6.000 Fr.

Sidecar Motobécane 500 culb. side Bernardet grd. routier trs prop. 4.000 Fr.

B.S.A. Etoile Bleue 500 dern. mod. peu roulée .... 6.000 Fr.

500 Terrot RSS. culb. 4 vit. sélect. au pied peu roul. com. neuf valeur 7.500 fr. cse. départ .... 6.000 Fr.

500 Terrot RSS. 4 vit. tr. propre. 4.200 Fr.

500 Terrot latér. équip. tr. propre 3.500 Fr.

350 Terrot monobloc culb. équip. tr. propre... 3.500 Fr.

350 Terrot culb. tr. b. ét. .... 2.800 Fr.

350 Terrot culb. équip. b. état .. 2.500 Fr.

350 Terrot latéral. équip. impecc. .. 2.000 Fr.

250 Magnat Debon lat. équipée .. 1.600 Fr.

175 Terrot culbut. équ. tr. jolie .. 2.500 Fr.

350 Gnome-Rhône latér. équipée .. 1.200 Fr.

Crédit 12 mois. A. Dubois, 56, r. Aristide Briand, Levallois. Péreire 19-73.

**PARIS-SAINT-LAZARE A LONDRES**

Le jour le service rapide et plus agréable et le plus économique est celui de Dieppe-Newhaven (Restaurant à bord). La nuit: 1<sup>er</sup> Service le plus confortable - Le Havre-Southampton (3 fois par semaine dans chaque sens) 2<sup>e</sup> Service journalier rapide et économique, Dieppe-Newhaven. Toutes classes (chemin de fer et paquebot) par Dieppe-Newhaven 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes (paquebot) par Le Havre-Southampton. Compartiments-couchettes toutes classes de Paris-Dieppe et vice-versa. Se renseigner à la gare de Paris Saint-Lazare (Bureau des Renseignements) au Bureau des Chemins de fer Britanniques, 12 boulevard de la Madeleine, à Paris.

**VOYAGES DE NUIT**

Des lits-toilette avec draps ou des couchettes vous permettent de voyager confortablement aux prix suivants : Ensemble du Réseau Du 6 octobre au 30 juin. Lits-toilette 55 francs. Couchettes 1<sup>re</sup> classe 25 francs - 2<sup>e</sup> classe : 25 francs - 3<sup>e</sup> classe : 20 francs. Du 1<sup>er</sup> juillet au 5 octobre. Lits-toilette : 75 francs Couchettes 1<sup>re</sup> classe : 30 francs 2<sup>e</sup> classe 30 francs 3<sup>e</sup> classe 25 francs

De Paris-Saint-Lazare à Dieppe et vice-versa (couchettes seulement) : Toute l'année, 1<sup>re</sup> classe : 25 francs. 2<sup>e</sup> classe : 18 fr. 25 ; 3<sup>e</sup> classe : 13 fr. 75. Les couchettes des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes sont munies d'oreillers. Renseignez-vous dans les gares du Réseau de l'Etat.

# Présentation!

DE LA NOUVELLE  
**350<sup>cm</sup> Peugeot**

TYPE  
**135**

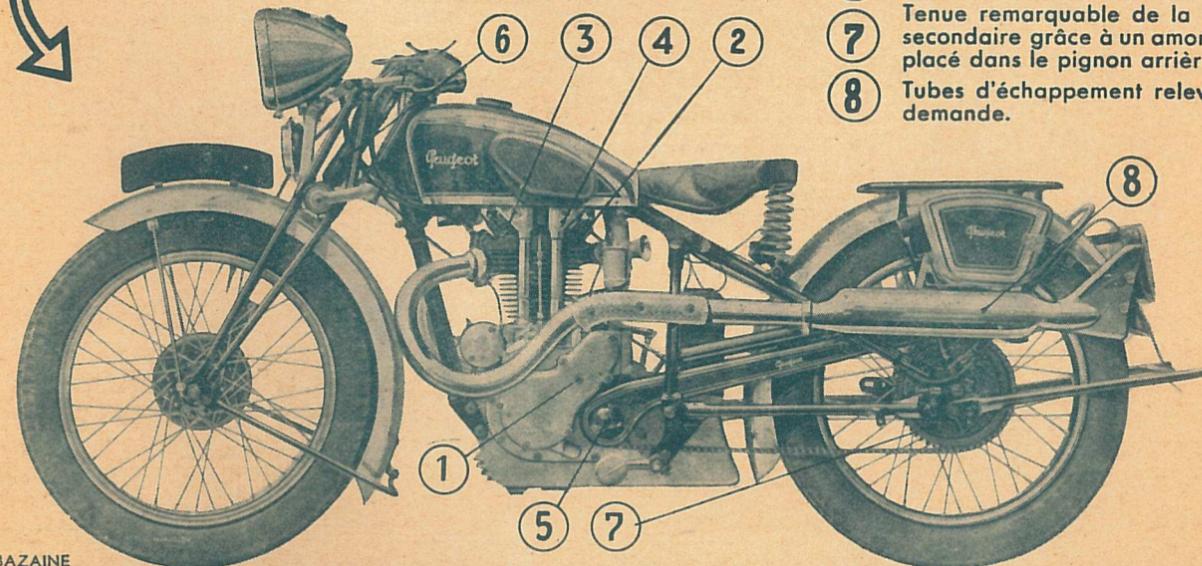
"Grand Sport"

Cette machine, de très grande puissance, possède toutes les qualités de robustesse et de rendement de ses aînées, les 415 et 515. De conception plus simple et plus légère, elle offre pour le grand sport et même pour la course, des possibilités absolument remarquables. Sa puissance au frein est d'environ 14 CV (alimentée à l'essence) et sa vitesse de marche atteint au chronomètre 110 à 120 kms à l'heure sur route, selon le poids du cavalier, l'état de gonflement des pneus et les circonstances atmosphériques.

Si vous recherchez une motocyclette puissante, nerveuse, faites un essai de la 135 et vous serez véritablement émerveillé de ses performances.

Deux modèles à des prix très étudiés :

Modèle 135 R.T. normale . . . . . 4.250 frs  
Modèle 134 R.L. luxe . . . . . 4.450 frs



- 1 Graissage par pompe noyée et par canalisation intérieure.
- 2 Guide d'admission graissé sous pression.
- 3 Guide d'échappement en bronze spécial.
- 4 Culbuteurs à galets évitant l'usure et assurant un excellent rendement.
- 5 Embrayage à disques multiples, absolument inusable.
- 6 Fourche AV avec ressort placé dans un tube assurant une grande douceur de suspension.
- 7 Tenue remarquable de la chaîne secondaire grâce à un amortisseur placé dans le pignon arrière.
- 8 Tubes d'échappement relevés sur demande.

Publ. J. BAZAINE

# Peugeot

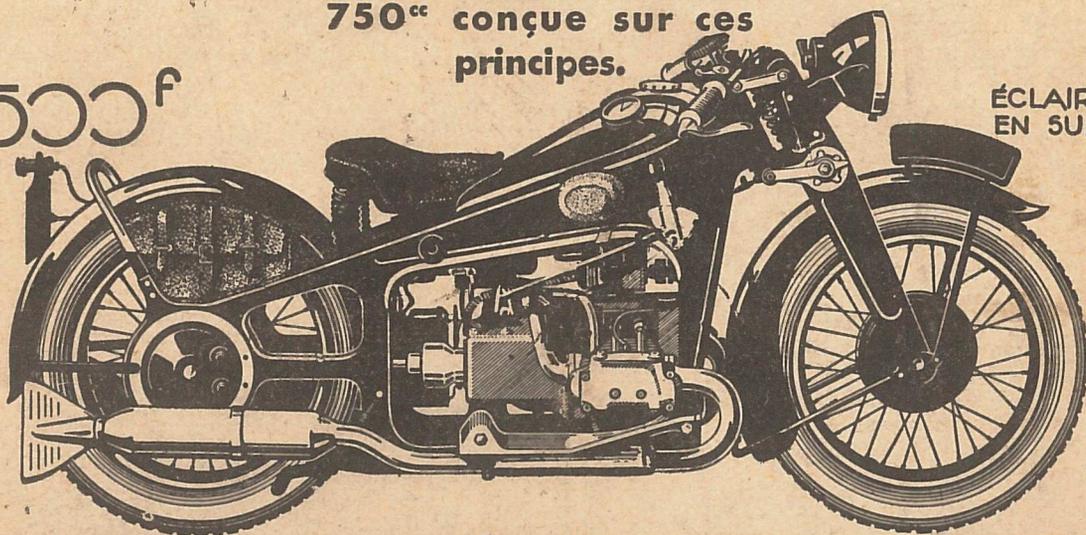
Demandez notre catalogue spécial "135"  
**CYCLES PEUGEOT**  
BEAULIEU - VALENTIGNEY (Doubs)

# GNOME RHONE

a maintenant complètement résolu le problème de la motocyclette. Après cinq années d'expérience, il a démontré qu'une moto doit être traitée comme une automobile et non comme une bicyclette et doit avoir, obligatoirement, un bloc-moteur et un châssis en tôle d'acier emboutie.

GNOME RHONE est la seule marque offrant à sa clientèle une gamme complète depuis 250<sup>cc</sup> jusqu'à 750<sup>cc</sup> conçue sur ces principes.

7500<sup>f</sup>



ÉCLAIRAGE  
EN SUPPLT

## LA CV2 - 4 VITESSES - 1936

est la plus confortable et la plus rapide  
des motos de sport et de grand tourisme

BLOC MOTEUR 500<sup>cc</sup>, 2 CYLINDRES OPPOSÉS  
SOUPAPES EN TÊTE - BOITE A 4 VITESSES  
SÉLECTEUR FACULTATIF - COUPLE AR GLEASON

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup>. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.  
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. — ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.