24e ANNÉE N° 687
9 MAI 1936

Le nouveau Moteur Terrot, bicylindre 500 cmc.

MOTO REVUE

TOUS LES SAMEDIS

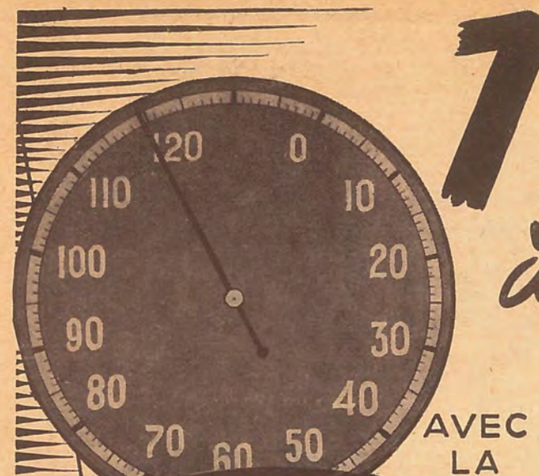
LE NUMÉRO
1 fr. 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPÉES
C/C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2e)

MALGRÉ SA VITESSE RÉDUITE, LE VÉLOMOTEUR MODERNE EST FORT APTE AU GRAND TOURISME, MÊME EN MONTAGNE. VOICI UN DE NOS LECTEURS, DONT ON LIRA L'INTÉRESSANT RÉCIT PAGE 437, GRAVISSANT UN COL.



120 kms. à l'heure !

AVEC LA

135 "Grand Sport"

Cette nouvelle 350 culbutée étonne les spécialistes les plus avertis : près de 14 CV au frein (alimentée à l'essence), de 110 à 120 kms à l'heure **au chronomètre** et sur route.

Et cependant, cette très grande puissance n'a pas été obtenue au détriment de la robustesse des organes. Bien au contraire, la 135 possède toutes les qualités qui ont fait la réputation de ses aînées, les 415 et 515.

C'est une motocyclette "grand sport" par ses performances et ses possibilités. C'est une motocyclette de "tourisme" et de "fatigue" par ses conceptions mécaniques.

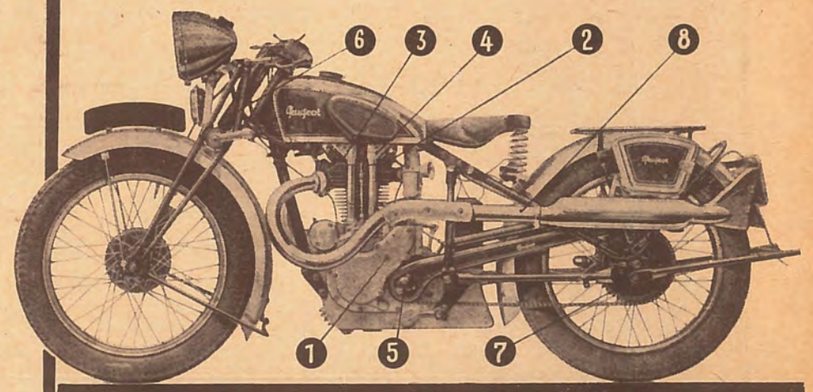
Demandez à l'un de nos agents de vous en faire l'essai : Vous serez émerveillés des possibilités de cette machine.

Deux modèles :

135 R.T. Normale	**4.250** frs
135 R.L. Luxe	**4.450** frs

8 POINTS IMPORTANTS.

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 AR.
8. Tubes d'échappement relevés sur demande.



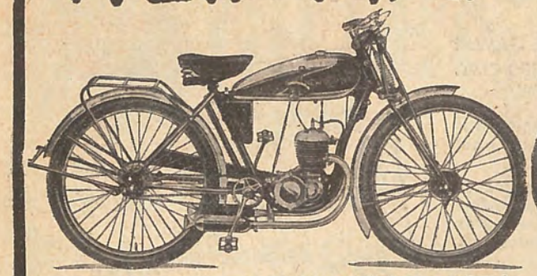
Demandez notre catalogue spécial "135"
CYCLES PEUGEOT
Beaulieu-Valentigney (Doubs

Peugeot

Publ. J. BAZAINE

Le Champion PAHIN se tient à la disposition des amateurs pour essais et démonstrations au magasin Peugeot - 71 av. de la Grande Armée, Paris-16e

NEW-MAP SES MODÈLES 1936 "BABY"



TYPE A. D. - MONOVITESSE DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE **1.595 f**

TYPE A. D. S. 2 - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE **1.775 f.**

TYPE F. S. - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR SACHS **1.695 f.**

TYPE Z. 2 - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR ZURCHER **1.595 f.**

TYPE B - MONOVITESSE, DÉBRAYAGE, MOTEUR NEW-MAP **1.495 f**

Tous nos modèles peuvent être livré en "**PRÉSENTATION GRAND LUXE**" comprenant : Selle 29×29, Garde-boue à bavolets AV et AR, Pneus 60/m, Jantes chromées, etc. Supplément **100 fr.**

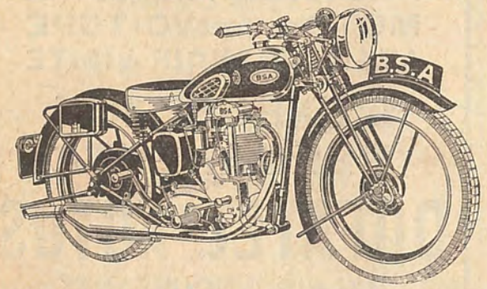
Usine à **LYON** : 122-124, Avenue Lacassagne **E. FROTEY,** 12, Rue Jean-Nicot - **PARIS**
Téléphone : **SÉGUR 20-09** Métro Invalides

POUR LE SOLO AVEC OU SANS PASSAGER ARRIÈRE

Voici une nouvelle création SPLENDIDE

B.S.A.

"R. - 4" 4 cv.
Solo Luxe



PRIX IMPOSE POUR MACHINE ABSOLUMENT COMPLETE avec éclairage de luxe, avertisseur de luxe et compteur Jaeger-Smith bi-totalisateur ..... Frs : **6.500**

QUELQUES DETAILS

MOTEUR 71 × 88 m/m. (348 cmc.) à culbut. un échapp. taux de compression 6,4, puissance au frein : 13.1 C.V., graissage par circulation du type réservoir séparé.

CADRE berceau très robuste ; roue arrière à broche ; béquille centrale à ressort ; amortisseurs de fourche réglables ; frein de direction ; freins extra-puissants ; réservoir 12 litres avec robinet à réserve.

BOITE A 4 VITESSES avec sélecteur au pied enfermé.

VITESSE : 110 kilomètres à l'heure. CONSOMMATION : 3 litres 1/2.

EQUIPEMENT : éclairage par magdyno Lucas, avertisseur Lucas, pneus Dunlop Fort, chaînes Renold, outillage de luxe complet, fini chrome.

COMPTEUR BI-TOTALISATEUR AVEC COMMANDE DANS LE MOYEU.

VENTE A CRÉDIT : 12 ou 18 MOIS

B.S.A., 25, Rue Duret, PARIS (16e) - Tél. Passy 82-20

Découpez et envoyez-nous ce bon AUJOURD'HUI Bon pour le catalogue des motos B.S.A. 1936
Nom .....
Rue .....
Ville .....
Dépt .....

AUTOMOTO *présente*

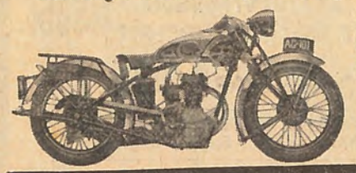
CETTE ANNÉE A LA CLIENTÈLE MOTOCYCLISTE UNE GAMME EXTRÊMEMENT VARIÉE DE MODÈLES ALLANT DE LA 100 CMC. A LA 600 CMC.

La presque totalité de ces modèles comporte un bloc-moteur GILLET dont la réputation de précision et de robustesse n'est plus à faire.

Tous les modèles ont une présentation grand luxe avec pièces chromées ou parkerisées et cependant, malgré cet effort industriel, malgré le soin apporté dans le fini des moindres détails, les vélomoteurs et motos AUTOMOTO sont à des prix très "tirés".

Jugez-en plutôt par l'extrait du tarif ci-contre.

Si vous êtes sur le point d'acheter une nouvelle machine ou d'échanger votre motocyclette usagée, ne prenez pas la décision avant d'avoir consulté un agent AUTOMOTO et d'avoir essayé l'un de nos nouveaux modèles.



EXTRAIT DU TARIF

VÉLOMOTEUR présentation grand luxe.	1.495. »
175 cmc, bloc-moteur GILLET.	2.195. »
350 cmc, grand tourisme, bloc-moteur Gillet.	4.885. »
350 cmc, grand sport, bloc-moteur Gillet, culbutée.	5.575. »
500 cmc, grand tourisme, bloc-moteur Gillet.	6.015. »
600 cmc, grand tourisme, bloc-moteur Gillet.	6.315. »

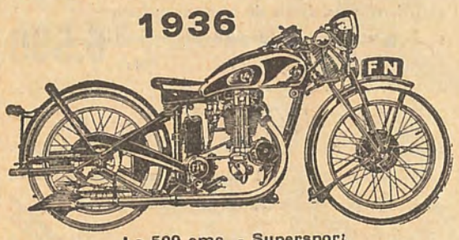
Catalogue franco sur demande :

AUTOMOTO, 61, Avenue de Rochetaillée, SAINT-ÉTIENNE (Loire)

Publ. J. BAZAINE

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

NOUVELLES SÉRIES
ET **NOUVEAUX PRIX**
1936



La 500 cmc. - Supersport

PARIS-NICE 1936

4 MACHINES M 86-SS au départ
MACHINES 1res ex-aequo sans pénalisation
MÉDAILLES D'OR

COUPE DES SIDECARS LOURDS 600 cmc
COUPE DU PALAIS DE LA MEDITERRANEE
COUPE DE L'ÉCLAIREUR DE NICE

L'équipe de sidecars la plus rapide dans cette épreuve

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 Clignancourt - PARIS
TÉLÉPHONE : NORD 37-50

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

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. pr le sidecar

RENÉ GILLET & CIE

126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

AGENCES :

LYON : 1, Quai Claude-Bernard
ALGER : 5, Chemins des Crêtes, LA REDOUTE

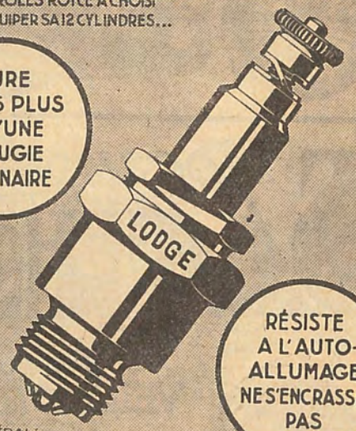
LA BOUGIE QUI TIENT

LODGE

A ISOLANT DOUBLE....

...QUE ROLLS-ROYCE A CHOISI POUR ÉQUIPER SA 12 CYLINDRES...

...DURE 3 FOIS PLUS QU'UNE BOUGIE ORDINAIRE



RÉSISTE A L'AUTO-ALLUMAGE NE S'ENCRASSE PAS

MODÈLES POUR MOTEURS COURANTS 26 FRS

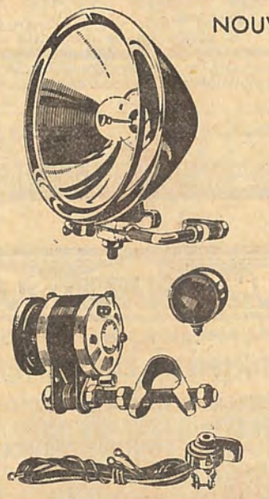
AGENT GÉNÉRAL :
L. DEKTEREFF, 88, AVE DES TERNES, PARIS

PUB B-S WEBER

SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

TRÈS PUISSANT par alternateur



MODÈLE 75

Pour motos toutes cylindrées

L'EQUIPEMENT COMPLET :

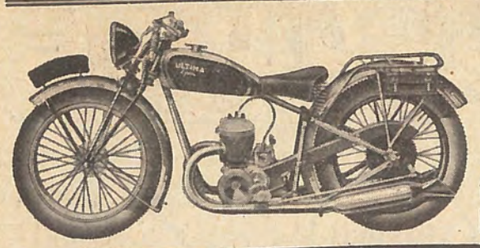
280 FRS

Catalogue franco sur demande
Ets SOUBITEZ, 112, Rue de la Paix - LE PERREUX (Seine)

"28 années de construction"

ULTIMA

Les nouvelles 175 cmc. 2 temps



STANDARD, 3 vitesses *et éclair. électrique.* **2.200 fr.**

LUXE, 3 vitesses. *Moyeux à broches, éclair. électr.* **2.600 fr.**

Catalogue des 18 Modèles toutes cylindrées franco.

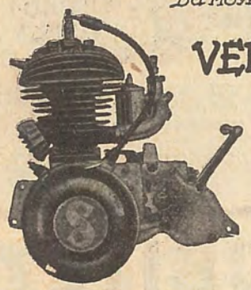
AGENCE & STOK Région PARIS **R. VOIVENEL, 46, rue des Orteaux, PARIS (20e)**

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

BLOCS-MOTEUR 74-98-100 cm3

SACHS

FABRIQUÉS PAR LES RÉPUTÉES USINES DU MOYEU "TORPEDO"



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

Ce Moteur de 100 cm3 a parcouru au BOL D'OR 1934 1504 km 800 en 24 heures à 62 km 700 de moyenne !

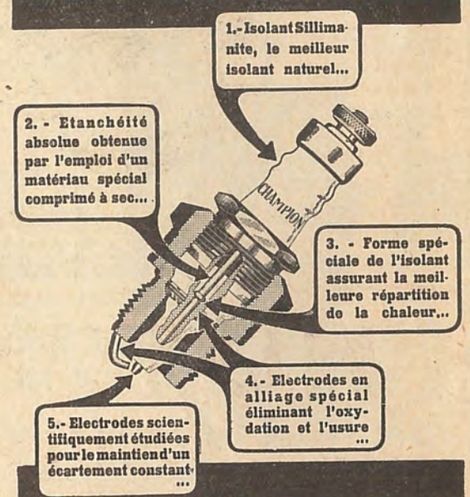
BON Demander la description et la liste des Constructeurs utilisant ces Moteurs

M.....

WILLIAM DUMONT, 12, Avue Claude Vellefaux, PARIS-Xe

---

5 caractéristiques exclusives à CHAMPION



CHAMPION

LA BOUGIE DES CHAMPIONS

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes - PARIS

VÊTEMENTS & ÉQUIPEMENTS

GANTS FOURRÉS	12 F	CASQUES MOTO	59 F
SERRE TÊTE	12 F	SACOCHES (2)	35 F
CUISSARDS	20 F	LUNETTES INCA	25 F
BLOUSONS	50 F	BAS SPORTS	15 F

RAGLAN PARACUIR — 79 F

RAGLAN CUIR ¾ — 165 F

CADEAU contre 4 F en timbres poste UN CANIF et les catalogues BON PRIME de 5 Francs.

OUVERT LE DIMANCHE - BONS de la SEMEUSE

En réclame.... Exceptionnel

Carburateurs neufs — **50**

Air et gaz pour 1-2-3-4 CV. — Frs.:

Moteurs B.M.A. — **450**

100 cm3 - neufs - complets - Frs.:

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

Magnétos, moteurs, boîtes, moyeux

ÉTABLTS BEAUSOLEIL - 9, RUE SAINT-SABIN - PARIS

— Ouvert samedi - dimanche —

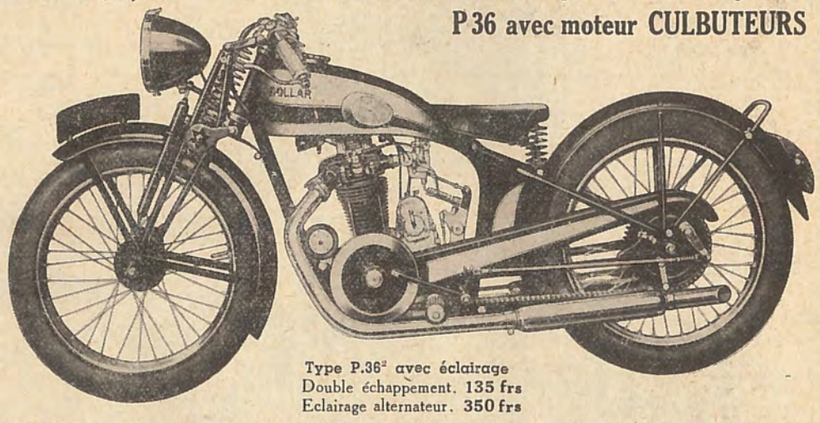
DOLLAR

O. M. I.

34, rue Auguste-Lançon — PARIS (13e)

3190 frs Tel est le prix de la Motocyclette P 36 avec moteur CULBUTEURS

CADRE : tube acier
MOTEUR : incliné fixé avec berceaux
ARRIERE : Sport avec poignée de relevage
RESERVOIR : nouveau modèle en crosse
BEQUILLE : centrale
MOTEUR : bloc culbuteurs
REGIME : 4.000 t.m.
PUISSANCE : 8 C.V.
ALLUMAGE : magnéto
GRAISSAGE : automatique
CARBURATEUR : Amac 2 manettes



Type P.36 avec éclairage
Double échappement. **135 frs**
Eclairage alternateur. **350 frs**

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

---

HUTCHINSON

PNEUS MOTO

TOUS ARTICLES EN CAOUTCHOUC POUR LE CAMPING

MATELAS ET COUSSINS PNEUMATIQUES

SEAUX A EAU

BOUILLOTES - CUVETTES MOULÉES - ÉPONGES, ETC.

HUTCHINSON

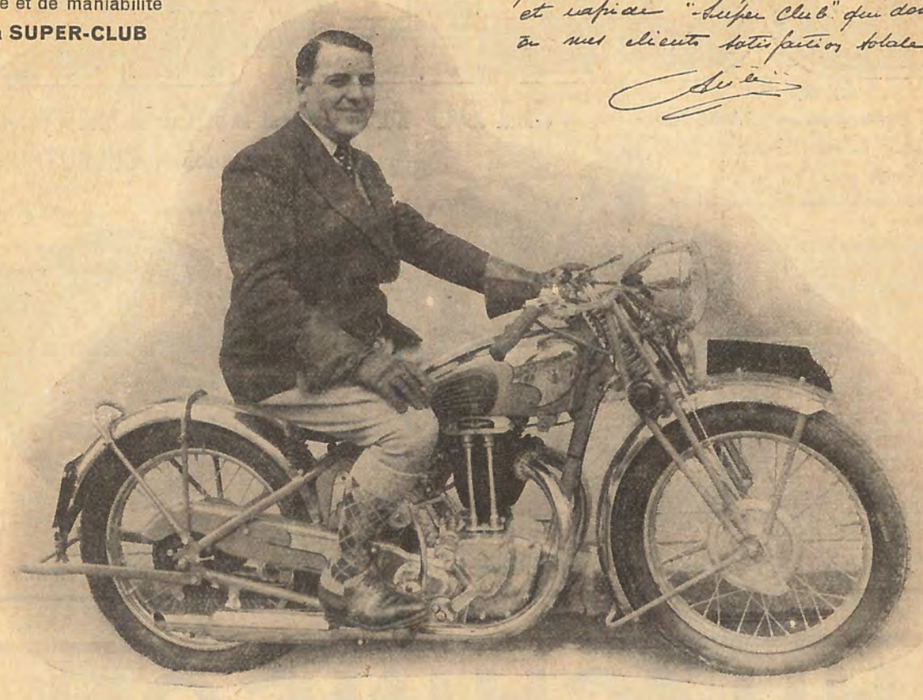
EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

DUBOIS

recordman du **BOL D'OR**

apprécie les qualités de vitesse et de maniabilité de la **SUPER-CLUB**

Mes plaisirs à conduire !.
Je parle de l'éléphante, maniable
et rapide "Super Club" qui donne
à mes clients toute satisfaction totale



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

Vitesse : 120 kilomètres à l'heure - un an de garantie

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

PRIX

4250 f.

12 mois de crédit

MOTOBÉCANE

2, RUE LESAULT, 2 — **PANTIN** (Seine)

BON A DÉCOUPER

ATELIERS de la MOTOBÉCANE - 2, Rue Lesault, PANTIN

Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.

M. ..... Rue ..... n° ..... Dép. .....

11.440

MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI
FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME
RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
12, Rue de Cléry - PARIS (2e)

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N°s	26 N°s	13 N°s
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche, Bulgarie, Canada, Belgique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, 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.

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

CLUBS

SI l'on en juge par les clubs affiliés à l'U.M.F., il n'y aurait en France qu'une bien faible proportion de motocyclistes adhérant à un club et on aurait tôt fait de conclure que le motocycliste français est individualiste, qu'il préfère sa liberté à tout, et que, ne trouvant pas dans la plupart des clubs de gros avantages matériels, il ne veut pas faire les frais d'une cotisation qui ne lui rapportera pas, sous des formes diverses, le centuple de ce qu'il aura versé. Mais ce seraient là des conclusions hâtives et fausses. Il y a en effet en France un nombre énorme de clubs. Il n'y a, pour ainsi dire, pas de localité un peu importante qui ne possède le sien, en sorte qu'en réalité la proportion de motocyclistes faisant partie de clubs est considérable. Ce qui manque, entre ces clubs multiples, c'est la cohésion, c'est l'union. Nous avons, en quelque sorte, des clubs isolés dont l'action n'est guère plus efficace que celle des motocyclistes isolés. Nous avons des éléments, mais que nous ne savons pas rassembler. Comment, dans de telles conditions, aboutirons-nous à un résultat quelconque ?

Il est regrettable que les clubs perdent de vue l'intérêt général et que trop de membres ne voient que leurs intérêts personnels et immédiats. Ils oublient que les intérêts collectifs sont beaucoup plus importants. Croit-on que si tous les usagers de véhicules à moteur se fussent unis, nous paierions des taxes qui représentent sept fois la valeur réelle de l'essence consommée ? Si les 500.000 motocyclistes français avaient tous, en même temps, réclamé la suppression du permis de conduire, ne leur eût-on pas donné satisfaction. Mais il y a trop, chez nous, une tendance à regarder les efforts d'autrui mais à ne pas en prendre notre part en nous réservant toutefois de nous associer aux bénéfices éventuels. Le résultat d'une attitude aussi égoïste et aussi maladroite peut être prévu d'avance. C'est que les efforts de ceux qui travaillent avec énergie n'aboutissent à rien. Organiser des promenades ou même de petites épreuves sportives, cela est fort bien, mais ne doit pas constituer l'activité unique d'un club. Il y a bien d'autres œuvres utiles à entreprendre. Nous devons obtenir la suppression du permis de conduire, un traitement équitable des motocyclistes ayant été impliqués dans un accident, la réduction des taxes sur l'essence qui nous atteignent plus lourdement encore que les automobilistes, une police efficace de la route, une amélioration des routes dangereuses, etc... Il faut nous représenter que la motocyclette est loin d'être populaire. Lisez les réponses faites par les candidats députés à notre confrère « l'Auto » qui avait présenté un cahier de revendications aux candidats à la députation. Alors qu'un grand nombre de candidats adhèrent à la plupart des points de ce programme, trop d'entre eux se déclarent opposés à la suppression du permis de conduire les motocyclettes. Ils semblent craindre qu'une telle mesure risque de leur aliéner en partie la faveur de leurs électeurs. Aussi devrait-il, là encore, y avoir une campagne d'ensemble de tous les motocyclistes français, une campagne bien coordonnée, bien réglée. Mais pour cela, il faut que les clubs ne se contentent pas d'être simplement des groupes de bons camarades, mais qu'ils complètent leur action interne par une action externe.

Assurément, il semblerait que l'U.M.F. dût attirer tous les clubs et coordonner les efforts de tous. Mais l'U.M.F. ne jouit pas de la moindre popularité auprès de la plupart des clubs. Elle a commis une première faute, c'est de se consacrer trop exclusivement au sport. Cela, à l'origine, a été indispensable, car un nouveau mode de locomotion commence toujours par être un sport. Mais, depuis, la motocyclette est devenue un moyen de transport, un bon nombre de motocyclistes la pratiquent parce que la moto est le plus économique et le plus pratique de tous les véhicules à moteur. A partir de ce moment, l'organisme central doit lutter pour la suppression de toutes les entraves administratives légales ou fiscales qui s'opposent au développement du motocyclisme. Ce rôle, l'U.M.F. ne peut se résoudre à le jouer et ce serait pourtant le seul moyen pour elle de regagner sa popularité. Pour beaucoup de clubs l'U.M.F. est une sorte de percepteur auquel il faut envoyer de l'argent sans recevoir aucun service en échange, et qui les saigne à blanc lorsqu'ils veulent organiser une manifestation quelconque. L'U.M.F. apparaît avec tous ses règlements compliqués, son formalisme administratif, comme une empêcheuse de danser en rond. Que l'U.M.F. consente à changer son esprit, à ne plus être le fief de quelques privilégiés, à se rendre utile à la communauté motocycliste ; elle n'aura plus alors de déficit dans sa caisse et elle contribuera pour sa part à rétablir une situation très périlleuse.

SOMMAIRE

N° 687 — 9 Mai 1936

Informations	428
La conduite en course, par PIEL	429
Voyage au pays des Merveilles, par J. REINE	432
Le nouveau moteur Terrot 500 bicylindre a.c.t.	433
Quelques indiscrétions avant le T.T.	434
La moto en Italie, par GINO DONNA	435
Tourisme et vélomoteur	437
Constructeurs et fabricants	439
La Tribune Libre du Cyclecar	440
Le feuilleton du Débutant	442
Le Meeting d'inauguration de Beernem, par A.G. CABROL	443
Le Sport	445
Clubs	446

INFORMATIONS

La René Gillet 500 cmc. « tous terrains ».
L'épreuve d'homologation a été très pénible. 1.000 kilomètres de parcours dans les pistes détrempées du Polygone de Vincennes, en hiver, ont soumis le pilote Peron et sa machine a un très dur travail.

LE MOTEUR BABEL

LE moteur oscillant Babel fait parler de lui, et l'utilisation pratique de ce moteur encore mystérieux ne semble pas éloignée. Isotta Fraschini en construit dix sur ce principe, et Peugeot vient d'en acquérir la licence française.

Espérons qu'il n'en sera pas comme de tant d'inventions qui, après une bien brève apparition, ont de nouveau sombré dans l'oubli !

UN HOMME METICULEUX

C'EST M. Printamp qui, sur sa moto, possède un accessoire que l'on n'est pas habitué à rencontrer sur nos machines : un thermomètre à cadran, placé sur le frein de direction. Voyant cela, un plaisantin émit même la supposition que sa verte monture devait avoir tendance à faire de la température... ce qui est, certes, une affreuse calomnie !

XXe FOIRE DE BORDEAUX
14-29 Juin 1936
CALENDRIER PROVISOIRE DES CONGRES ET JOURNEES

COMME chaque année, des Congrès, de nombreuses journées et manifestations diverses, sont prévus pendant la Foire de Bordeaux, Coloniale, Internationale et Agricole ; en voici ci-après le calendrier dans son état actuel :

Dimanche 14 juin : inauguration officielle de la Foire par M. le Ministre des Colonies. Jeudi 18 juin : journée Franco-Suisse. Jeudi 18, vendrdi 19. samedi 20 et dimanche 21 juin : Congrès de l'Enseignement Agricole Départemental. Samedi 20 juin : Journée des Provinces Françaises. Samedi 20, dimanche 21 et lundi 22 juin : Congrès de la Fédération Nationale des Blessés de la Tête. Dimanche 21 juin : inauguration de la Grande Semaine de la Machine Agricole par M. le Ministre de l'Agriculture. Jeudi 25 juin : Fête de l'Enfance. Vendredi 26 juin : Journée du Colonial. Samedi 27 et dimanche 28 juin : Congrès des Sous-Officiers de Réserve et de Défense Aérienne. Dimanche 28 juin : Journée du Périgord, Journée du Voyageur de Commerce et Journée de l'Education Physique. Lundi 29 juin : Journée des Industries Landaises.

Des dates n'ont pas encore été arrêtées pour diverses manifestations parmi lesquelles on peut citer un Rallye Motocycliste, des auditions d'orphéons et de sociétés chorales.

LE PROBLEME DU PETROLE EN FRANCE

A L'HEURE actuelle, il n'existe pas de problème plus important pour l'avenir et la sécurité de notre pays, que celui des combustibles liquides.

La Commission des Pétroles, dans son rapport général, par M. L. Pineau directeur de l'Office National des Combustibles, du 30 mai et publié à l'Officiel du 11 juillet 1934, s'exprime en ces termes :

« La Commission est pénétrée de la nécessité urgente de créer en France une industrie de l'essence de synthèse. On ne peut, en effet, ne pas être extrêmement inquiet quand on songe que si au cours d'un conflit, la guerre sous-marine ou le refus éventuel de certains pays détenteurs de pétrole de nous approvisionner, venaient à tarir nos importations, le ravitaillement des armées pourrait être compromis. Tous les efforts doivent donc être faits pour réaliser dans les meilleures conditions techniques et industrielles, mais dans le minimum de délai, la fabrication de quantités à fixer de carburants qui ne seraient pas dans la dépendance de matière première d'origine étrangère. »

Nous savons très bien qu'un tel langage ne trouvera écho ni chez les sceptiques, ni surtout, chez les intéressés au maintien de la situation actuelle, mais que ceux qui veulent impartialement examiner la question, sachent bien que de telles réalisations ne demanderaient que peu de temps pour être exécutées, ce serait, non seulement la solution rationnelle du problème déconcertant du carburant national, mais aussi la naissance d'une industrie nouvelle, qui ramènerait quelque peu de cette prospérité à laquelle nous tendons tous. Aussi, conclurons-nous en disant qu'en France l'industrie schistière devrait avoir une place de tout premier rang. On peut néanmoins avoir foi en l'avenir, déjà sont jetés bas les préjugés qui faillirent l'ensevelir, demain le bon sens d'accord avec l'intérêt national, reprendra certainement le dessus.

MOTOCYCLETTE ELECTRIQUE

DANS un cadre A.B.C. un motocycliste anglais, a logé une batterie d'accumulateurs et un moteur électrique qui entraîne la roue arrière par une chaîne. Cette machine peut parcourir, sans recharge, 80 km. à une vitesse de 40 km. à l'heure. Ce n'est guère pour faire du tourisme, mais cela pourrait suffire à un service urbain. La recharge ne revient, paraît-il, qu'à 1 fr. 50.

PUBLICITE ROUTIERE

UN décret royal interdit en Belgique la hideuse publicité routière, et particulièrement les panneaux qui pourraient être confondus avec les signaux de sécurité : Voilà une sage mesure qui devrait être prise chez nous. Notre attention ne doit pas être détournée de la route par la réclame de laxatifs, de pilules, d'hôtels, d'apéritifs, de moutardes, d'huiles ou de bougies. Sur un délicieux moulin à vent qui se dresse sur la lande bretonne, nous voyions ces jours-ci, peinte en lettres énormes sur fond rouge la réclame d'un quinquina. A-t-on vraiment le droit de nous importuner jusque dans la solitude. Si nous laissons ainsi massacrer nos sites, nous écarterons les touristes étrangers qui n'ont déjà que trop tendance à fuir notre pays.

LES FAILLITES

LA faillite de **«La Foire aux Motos»** dirigée on s'en souvient par M. Nébuloni Vincent, installée 218 bis, avenue Daumesnil, vient d'être clôturée pour insuffisance d'actif, autrement dit, les créanciers et clients qui avaient fait confiance à M. Nébuloni, ne retrouveront plus rien de leur créance.

LA CONDUITE EN COURSE

par PIEL

Quelques conseils dictés par une longue observation des champions en course.
Principales fautes commises par les débutants en course. Un tour du fameux circuit routier de Montlhéry avec l'explication des manœuvres à accomplir.

Le départ des 500 lors d'un Tourist Trophy hollandais.

JE ne saurais évidemment prétendre à la science d'un Woods, d'un Guthrie d'un Monneret, en matière de conduite. Toutefois, depuis le temps que j'assiste à des épreuves de vitesse en circuit, j'ai beaucoup observé, la fréquentation de certains champions m'a beaucoup appris, et ce qu'ils m'ont dit a corroboré mes observations. Enfin, mettant à profit ce que j'ai réussi à savoir, je m'amuse fréquemment à tourner sur le circuit routier de Montlhéry avec des machines très diverses, et le fait que j'y ai réalisé des moyennes que je pourrais avouer sans rougir, m'autorise, je crois, à écrire les lignes suivantes pour l'édification de ceux qui aspirent à participer aux courses de vitesse. D'ailleurs, ainsi que je le disais plus haut, ces lignes ne sont que la compilation de mes observations personnelles, et de ce que m'ont dit des coureurs réputés. Que ceux qui les liront se disent bien que ce n'est pas Piel qui leur donne une leçon, mais quelques-uns de nos as du guidon, par l'intermédiaire de la plume d'un journaliste.

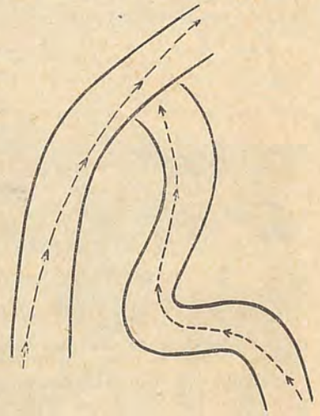
Ce qui m'a décidé à écrire ce qui va suivre, c'est que j'ai remarqué que de nombreux jeunes ne savent, à proprement parler, pas conduire — en course s'entend —. La plupart d'entre eux ont le même défaut : ils prennent les virages beaucoup trop vite (c'est-à-dire que leur vitesse dans le virage lui-même est trop élevée) ce qui leur fait perdre du temps à la sortie, du fait qu'ils sortent trop à l'extérieur très inclinés et ne peuvent rouvrir les gaz que beaucoup plus tard. En arrivant sur le virage ils coupent beaucoup trop tôt — donc perte de temps — et malgré cela ne ralentissent pas assez à l'entrée du virage lui-même. Nombreux sont ceux qui ne savent pas encore ralentir en se servant de la boîte de vitesses, laquelle constitue le meilleur frein que nous ayions à notre disposition. Par contre, s'ils prennent les virages trop vite, ils ont généralement tendance à trop ralentir dans les grandes courbes. Des plus rares sont ceux qui savent s'effacer correctement dans les lignes droites et encore plus rares ceux qui se couchent avant d'avoir passé leurs quatre vitesses. Enfin, je ne parlerai que pour mémoire, de la pratique détestable qui consiste à laisser traîner un pied à terre dans les virages, et que certains emploient encore.

TOUT AU LONG DES 9 KILOMETRES...

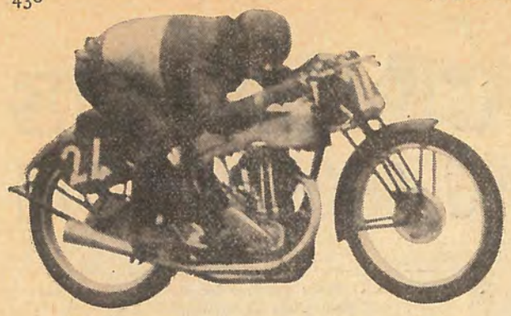
Pour illustrer ce que je viens de dire, et prendre un exemple tangible, parcourons ensemble, voulez-vous, le fameux circuit routier de l'Autodrome de Montlhéry. Sa longueur est de 9 km. 181 m. 37, et il comporte à peu près tout ce que l'on peut rencontrer sur un circuit fermé : virages aigus, angles droits, doubles virages en forme d'S, courbes à grand rayon, côtes et descentes en ligne droite ou agrémentées de tournants, « cuvettes », etc.

Nous partons, bien entendu, sur un sol sec. Prenons une machine qui (ne soyons pas trop méchants) est susceptible d'atteindre une vitesse de 150 à l'heure, c'est-à-dire un modèle « racing » comme certaines maisons en livrent à la clientèle.

Nous avons déjà terminé un tour, et nous sortons du virage des deux ponts, nous sommes en première, assis à peu près entre la selle et le coussin. Si nous avons abordé correctement le virage, nous sortons à un mètre environ du bord gauche de la route. A l'extrémité du garde-fou la machine est suffisamment redressée, et nous ouvrons tout, en même temps que nous prenons la position couchée, plein régime dans chaque vitesse, et environ cinquante mètres avant la première courbe à droite, la quatrième est enclanchée. Abordons — toujours à plat — la courbe à la corde, le sol est ondulé et la machine « chamboule » un tantinet. Ça ne fait rien, ne coupons pas, et surtout ne nous relevons pas. Une courte ligne droite, puis c'est la cuvette qui précède les lacets de Couard. Jusqu'au creux de cette cuvette, toujours à plat, « pleine gomme ». Obliquons à gauche. Dans le creux nous nous relevons et enclanchons la troisième. Ensuite, une courte descente, suivie d'un virage à gauche assez « traître ». Restons en troisième, trente mètres avant le virage, enclanchons la seconde en même temps que nous

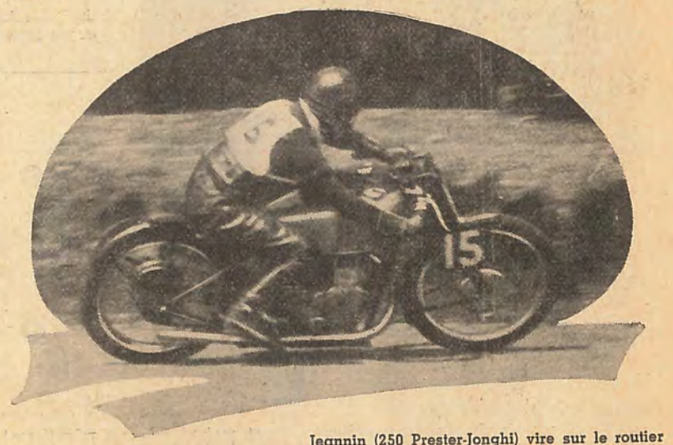


Pour virer en perdant le moins de temps possible, on doit « couper » le virage. Voici, en haut, le tracé du parcours à suivre dans un virage très obtus, et en bas, celui du chemin à effectuer dans deux virages successifs, tels que l'S du Gendarme, à Montlhéry.



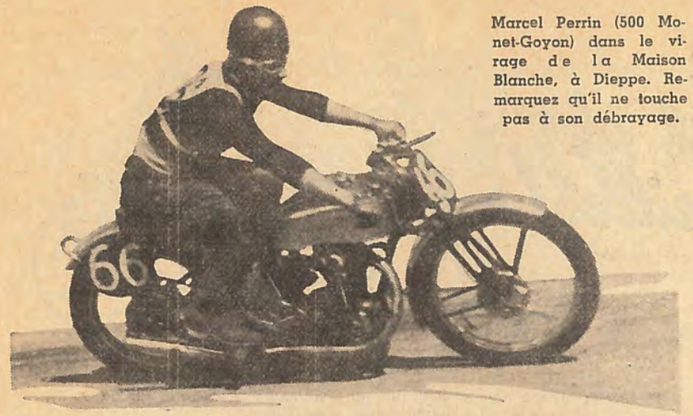
Malgré les trous, ne vous relevez pas dans les lignes droites et les grandes courbes. Voici Leroy (Terrot 350) décollant de sa selle lors de notre Critérium.

exerçons une légère pression sur les freins. Reprise, toujours en seconde, escalade d'une petite côte, puis un virage à gauche à large rayon, c'est un peu avant ce virage que nous repasserons la troisième. Immédiatement c'est la descente Lapize, inutile d'emballer bien haut le moteur, enclanchons la quatrième. Nous n'allons pas descendre bien vite (130 peut-être — je n'ai jamais pu arriver à estimer la vitesse à laquelle je marchais dans cette descente) car le sol est assez mauvais et au bout de 500 mètres environ, il va nous falloir passer en troisième pour prendre un virage à gauche à large rayon. Obliquons donc à droite au moment où nous rétrogradons et coupons notre virage. Emballons, quatrième pour 400 mètres environ de ligne droite plane, au sol acceptable. Bien entendu, dès le virage franchi nous nous sommes à nouveau aplatis sur le réservoir. Voici la fameuse épingle des Bruyères. Nous marchons à peu près à notre vitesse maximum. 150 mètres avant environ, redressons-nous : troisième, un soupçon de pesée sur les freins, une trentaine de mètres : seconde, pression un peu plus énergique sur les freins, et très peu après avoir abordé le ciment blanc : première, toujours en freinant. Nous devons être à ce moment, à la gauche de la route, et nous coupons le virage. Surtout ne débrayons pas ! — à moins qu'un intempestif début d'engorgement de bougie, nous y oblige —. Si nous avons bien manœuvré nous sortirons de ce virage en rasant presque l'herbe de gauche, obliquons tout de suite à droite, à plat ventre, seconde, puis le moteur à peine au régime, assis, première, aux freins ! pour aborder un angle droit à gauche. Dès sa sortie, à plat, une légère et très courte grimpette au haut de laquelle nous enclancherons la seconde, plein régime, troisième, plein régime, quatrième, suivons la ligne droite à la droite de la route. Voici là-bas un virage à gauche qui semble nécessiter un fort ralentissement, détrompez-vous nous allons à peine réduire et le prendre le nez sur le réservoir, inclinés « à mort » à une allure que j'ai un certain mal à évaluer, mais que j'estime être de l'ordre de 130 à l'heure. Nous en sortons évidemment un peu sur la droite, mais il faut tout en nous redressant légèrement, obliquer à gauche le plus vite possible car nous sommes déjà à la grande courbe des Biscornes, nous allons la « négocier » à 115-120 peut-être, aussi enclanchons-nous la troisième pour bien maintenir notre monture, restons le plus possible à la corde, à droite, puis dans le tout petit bout de ligne droite qui suit, obliquons à gauche pour aborder le virage des Biscornes, 50 mètres avant : seconde, freins, puis première, coupons bien à droite pour sortir le moins à gauche possible. Couchons-nous, deuxième, troisième, quatrième. Voici la descente de la Forêt. Elle n'est pas fameuse, mais c'est encore au milieu de la route que le sol est le moins mauvais. Là aussi ça tangue un peu. Serrons les coudes, serrons les genoux et ne nous laissons pas aller à réduire. Comme la machine fait quelques bonds, notre nez ou notre menton entreront peut-être en contact un peu brusque avec le carré de caoutchouc mousse qui se trouve sur notre réservoir ; ça ne fait rien ! Nous arrivons en bas à près de 160. Nous remontons une légère rampe, et voici le virage de la Forêt. Il a l'air terrible, mais il n'en a que l'air. Redressons-nous légèrement : troisième, seconde en l'abordant, aplatissons-nous, voici la seule côte dure du parcours. Montons bien en régime : troisième, à fond maintenant jusqu'en haut de la côte. (Peut-être y a-t-il des machines permettant de passer la prise directe, en tous cas je n'en ai jamais eu entre les mains, et je ne le crois pas.) Une très légère courbe à gauche, une autre identique à droite, redressons-nous, obliquons à droite, seconde, freins, première : voici l'S que forme le double virage du Gendarme. Le premier tourne à gauche, le second à droite. Nous devons, à peine en sortant du premier, tout coucher pour



Jeannin (250 Prester-Jonghi) vire sur le routier de Montlhéry : il termine son virage presqu'a ras de l'herbe.

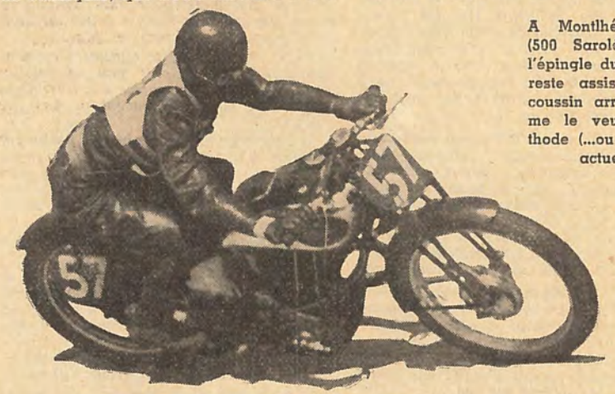
Bullus (500 N.S.U.) dans une courbe, vire fortement penché : impression d'insécurité pour le spectateur pas « à la page » pourtant condition indispensable d'équilibre.



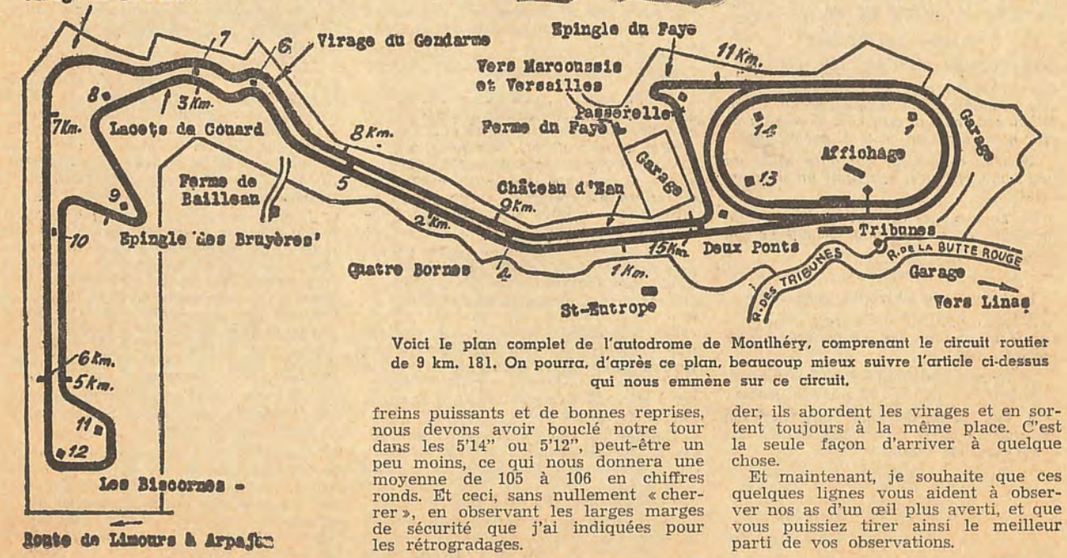
Marcel Perrin (500 Monet-Goyon) dans le virage de la Maison Blanche, à Dieppe. Remarquez qu'il ne touche pas à son débrayage.

obliquer à gauche afin de prendre le second. Recouchons-nous, emballons bien la première, puis la deuxième : voici un tout petit bout de côte, au haut de laquelle nous engagerons la troisième, juste avant un virage à gauche que nous allons couper en couchant tout, tant que nous pourrons Voici la ligne droite : quatrième, ouvrons tout en grand et restons à gauche pour aborder la fameuse courbe d'Ascari. Notre monture donne maintenant son maximum de vitesse. Ne nous relevons pas, ne réduisons pas, serrons genoux et coudes, serrons aussi la corde au maximum, en prenant bien garde de ne pas nous en écarter — sinon nous arriverions au milieu de la route qui est assez ondulée — et nous passerons la courbe avec le sourire. Maintenant, nous ne sommes plus bien loin des deux ponts. Gardons bien notre gauche, puis à 120 ou 130 mètres du virage, debout, troisième, freins. Ne lâchons pas les freins, seconde, et au début du garde-fou : première, prenons notre virage sans débrayer et... recommençons !

Si nous avons opéré comme je viens de l'indiquer, que notre machine a des freins puissants et de bonnes reprises, nous devons avoir bouclé notre tour dans les 5'14" ou 5'12", peut-être un peu moins, ce qui nous donnera une moyenne de 105 à 106 en chiffres ronds. Et ceci, sans nullement « chercher », en observant les larges marges de sécurité que j'ai indiquées pour les rétrogradages.



A Montlhéry, Cora (500 Saroléa) prend l'épingle du Faye ; il reste assis sur son coussin arrière, comme le veut la méthode (...ou la mode) actuelle.



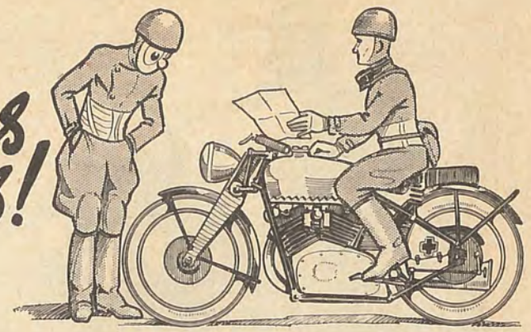
Voici le plan complet de l'autodrome de Montlhéry, comprenant le circuit routier de 9 km. 181. On pourra, d'après ce plan, beaucoup mieux suivre l'article ci-dessus qui nous emmène sur ce circuit.

Tout ceci est facile à dire, allez-vous vous écrier. Rassurez-vous, c'est aussi facile à faire, à condition de procéder avec méthode. Le tout n'est pas de s'emballer, de vouloir prendre les virages comme un fou... et de risquer de perdre du temps en « cafouillant » à la sortie ou en ramassant une bonne bûche. Il faut surtout bien repérer les endroits où il faut se relever, rétrograder et freiner, les endroits où il faut passer dans chaque virage, les endroits où il faut passer chaque vitesse, lorsque l'on monte la gamme. Le moindre geste du coureur en circuit, doit être prévu à l'avance, rien ne doit être laissé au hasard. Et surtout que l'on ne vienne pas me parler de réflexes, nous n'en avons que faire (tout au moins dans le déroulement normal d'une course). Etude du circuit, méthode, pondération, oreille, et une certaine force physique, telles sont les qualités dont nous avons besoin.

Regardez les coureurs réputés dans unei course, ils passent toujours leurs vitesses aux mêmes endroits, soit pour monter la gamme, soit pour rétrograder, ils abordent les virages et en sortent toujours à la même place. C'est la seule façon d'arriver à quelque chose.

Et maintenant, je souhaite que ces quelques lignes vous aident à observer nos as d'un œil plus averti, et que vous puissiez tirer ainsi le meilleur parti de vos observations.

Un voyage au pays des Merveilles!



par J. REINE

Vous ne connaissez pas, chers motards, le pays des Merveilles. Comme c'est dommage, je reviens d'un voyage dans ce pays de rêve et je suis ébloui. La vie est là-bas un perpétuel enchantement. C'est le pays des motos dont le son d'échappement est un susurrement de source claire et limpide, et le bruit des culbuteurs, les plus beaux accents du rossignol dans la calme tiédeur d'un beau soir d'été. C'est le pays où le motard est aimé, protégé. C'est le pays où les impôts rentrant à flots, l'essence est à 50 c. C'est le pays enfin, ô rêve, où l'accident est une chimère.

Oui, une chimère, c'est ce que m'apprena ce sympathique agent souriant dont j'admire la bicylindre trapue, ramassée, prête à bondir. sur la route de ciment et il me souvient alors de ce numéro de Moto Revue *où a paru une statistique des accidents en France dans la semaine du 11 au 17 juillet 1935, accidents dont le total se monte à 805 dont 50 % aux croisements.*

Etonné, émerveillé, je demandai à l'aimable policier la clef de l'énigme et le remède employé pour juguler cette épidémie. Amusé de mon étonnement et de ma curiosité, il tira de sa poche un feuillet plié en quatre. Lisez d'abord me dit-il. Je dépliai la feuille et lus ceci.

Règlement routier

Sera obligatoirement déclaré responsable :

1° *Tout conducteur qui débouchant d'une voie secondaire sur une voie à grande circulation causera sur celle-ci à l'occasion de cette manœuvre, un accident quelconque.*

2° *Tout conducteur qui aura causé un accident alors qu'il effectuait un dépassement.*

3° *Tout conducteur qui aura causé un accident par un dérapage venant de son fait.*

Sanctions

1° *Amende de 50 à 100 francs :*

A tout conducteur qui aura par sa faute causé un accident ne comportant pas de blessés.

2° *Retrait obligatoire et temporaire du permis et amende de 100 à 1.000 francs :*

A tout conducteur qui aura par son imprudence causé un accident quelconque comportant des blessés.

3° *Retrait obligatoire et définitif du permis.*

a) *Après trois retraits temporaires.*

b) *A tout conducteur pris en état d'ivresse.*

4° *Retrait obligatoire et définitif du permis et amende de 5.000 à 10.000 francs.*

A tout conducteur qui aura par son imprudence causé un accident ayant provoqué une mort.

5° *Même peine plus emprisonnement de trois à six mois pour tout conducteur ayant par son imprudence causé un accident comportant 2 morts et plus.*

Mais, m'écriai-je, ce règlement est draconnien, les conducteurs sont obligatoirement déclarés responsables dans certaines conditions, mais ils peuvent ne pas être fautifs.

Si, me répondit mon aimable agent, par exemple, à un croisement le conducteur qui vient d'une voie secondaire n'a qu'à marquer un temps d'arrêt avant de s'engager sur l'autre route et il est matériellement impossible qu'il occasionne un accident.

Mais alors, si tout est bien organisé, le permis de conduire à quoi sert-il ?

Le permis de conduire pour voitures de tourisme et motos est délivré sans examen, il comporte au verso mention des accidents causés par son titulaire ou des peines encourues par lui, de cette façon, lorsque nous arrêtons un conducteur, nous voyons tout de suite à qui nous avons à faire.

D'autre part, il élimine de la circulation les conducteurs ayant occasionné un accident grave.

Mais les tribunaux, alors, n'ont aucun pouvoir d'appréciation ?

Le plus restreint possible, car dès qu'une disposition peut être sujette à appréciation, c'est l'arbitraire et l'injustice qui règnent. Pourquoi les accidents, chez nous, sont-ils rarissimes ? parce que chaque conducteur, quand il se trouve dans telles conditions, est certain que s'il arrive un accident, c'est lui qui sera coupable et cela le rend d'une prudence méticuleuse.

Voyez-vous, ce qui est la source principale des accidents, c'est l'insouciance des conducteurs et ce qui entretient cette insouciance, c'est l'ignorance dans laquelle ils sont des dispositions qui leur sont applicables, soit qu'elles soient trop longues ou trop obscures, soit qu'elles ne soient pas strictement observées, auquel cas du moment qu'il a, ne serait-ce qu'une chance d'échapper à la sanction, le conducteur ne se soucie pas de sa responsabilité.

D'autre part, pour en revenir aux tribunaux, les accidents étant très rares, il suffit de peu de tribunaux ce qui nous a permis d'instituer des juges spéciaux, particulièrement qualifiés et spécialisés.

Mais enfin, dis-je, malgré tout, il n'y a pas que les croisements qui sont causes d'accidents et les passages à niveaux, et les animaux divaguant sur la route, et les cyclistes ?

Dans ces cas-là, c'est nous qui intervenons. Notre brigade est très bien organisée, notre nombre sur chaque secteur de route est proportionnel au trafic. Sur cette route, par exemple, où le trafic est très intense, nous sommes 2 agents par 30 kilomètres, nous allons et venons continuellement, tout propriétaire d'animal que nous surprenons en divagation sur la route est condamné à une forte amende, car l'interdiction d'animaux sur la route est absolue.

Nous surveillons aussi de très près les cyclistes, tout cycliste se faisant remorquer ou roulant sans lumière, est obligatoirement frappé d'une amende.

Vous avez pu remarquer que tous les passages à niveaux, que nous n'avons pu supprimer, car cela coûte trop cher, sont signalés très clairement et l'approche de chaque train annoncée par un signal rouge, 200 mètres avant le passage.

Vous voyez que notre organisation n'est pas compliquée ; ce qui fait son efficacité, c'est que les règlements de par leur forme même, sont rigoureusement observés et que par la surveillance étroite de la route, tout conducteur commettant une infraction quelconque, est sûr qu'un agent caché par là, l'a remarqué et va lancer sa machine à ses trousses.

Mon compagnon n'avait pas terminé sa phrase qu'un automobiliste passa en trombe dans le tournant où nous étions embusqués en tenant en plein sa gauche, un doux ronflement monta à mes côtés et avant que j'ai eu le temps de me rendre compte de ce qui se passait, l'agent passait là-bas à 300 mètres sa troisième à 95 et disparaissait derrière le tournant.

Je m'en suis retourné songeur et conquis et j'ai pensé qu'il faudrait bien qu'un jour nous adoptions une législation routière un peu plus rigoureuse que la lamentable compilation qui nous régit maintenant, sinon dans quelques années, la circulation sera devenue impossible, ce sera la mêlée, la pagaïe avec les lois de la guerre, chacun s'en tirera comme il pourra. Les poids lourds, véritables escadres de la route, boucheront les voies les plus larges de leurs tonnes imposantes et feront des études de stratégies, en se dérobant derrière de vastes écrans de fumée.

Oui, il ne faut pas tarder, chaque minute nous coûte une victime de plus, estropié, mort, invalide et ce sont les forces jeunes de notre nation déjà durement frappée par la dénatalité, qui s'épuisent parce qu'un Gouvernement faible ne veut pas prendre les mesures qui s'imposent.

Une nouveauté sensationnelle . . .

Le moteur 500 cmc bicylindre Arbre à cames en tête

TERROT

S'ECARTANT pour la première fois de leur ligne de conduite habituelle qui est de courir avec des moteurs semblables à ceux livrés à la clientèle, les Etablissements Terrot étudient un moteur expérimental entièrement nouveau que nous verrons en compétition cette saison. Telle est la nouvelle que nous apprenions récemment. Dès que nous eûmes confirmation officielle, soucieux comme toujours de tenir nos lecteurs au courant de toute nouveauté réellement intéressante prouvant de la part de nos constructeurs nationaux, un effort véritable dans le sens du progrès, nous fîmes le voyage de Dijon. Là, lorsque M. Dion nous eut introduit au service des courses, nous trouvâmes Padovani, coureur et ingénieur de la marque, en combinaison beige impeccable, ajustant une des masselottes d'équilibrage sur un volant.

QUELQUES MOTS SUR PADOVANI

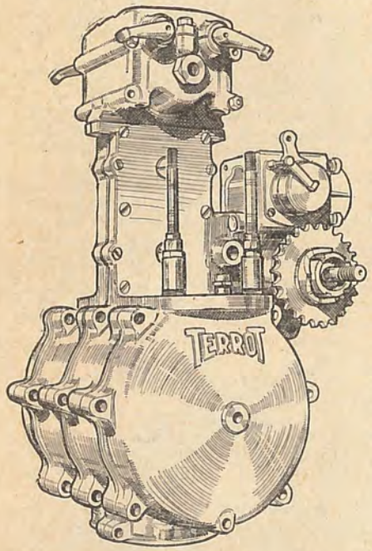
Tous les sportifs connaissent Padovani qui, au guidon d'une Guzzi 250 cmc. de série, mise au point et dotée de quatre vitesses par lui-même, commença à faire des étincelles vers 1932, battant à plusieurs reprises les as internationaux. Les dirigeants de Terrot, avec la sagacité qui les caractérisent, le remarquèrent, lui confièrent des machines, et bientôt, convaincus de sa réelle valeur, non seulement de pilote, mais de metteur au point, s'assurèrent ses services.

Remarquablement intelligent, Padovani est un petit bonhomme calme et fort peu prolixe, quoique Marseillais. En silence, il apprend, étudie, travaille. Confié aux services techniques de la maison, ceux-ci lui apprirent les mathématiques, à se servir d'une table de logarithmes, etc... Toutes choses qu'il s'assimila avec une surprenante rapidité. Nanti de cet indispensable bagage scientifique, notre homme se mit aussitôt au travail, et, toute latitude lui étant donnée, réalisa, aidé des puissants moyens dont dispose la firme dijonnaise, le remarquable bicylindre Terrot de course que nous allons décrire.

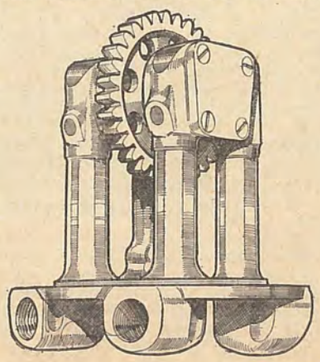
Padovani.

CE QU'EST LE 500 BICYLINDRE TERROT

Le nouveau moteur est composé, dans ses grandes lignes, de deux moteurs 250 cmc. « compétition » de série accolés verticalement. C'est donc un bicylindre face à la route de 60.9 d'alésage et de 80 de course. L'embiellage normal a subi certaines modifications, par exemple, les volants sont considérablement allégés, puisqu'ils sont quatre au lieu de deux. Entre les deux vilebrequins se trouve un engrenage, claveté au centre de l'arbre qui les réunit et qui entraîne la cascade de pignons commandant l'arbre à cames en tête. Cette cascade de pignons tourne sur aiguilles dans un carter qui monte entre les deux cylindres et portant, à sa partie supérieure, l'arbre à cames. Les cames attaquent directement les bascuteurs. Disons en passant que les soupapes sont rappelées chacune par un simple ressort en épingle à cheveux, disposition rendue obligatoire par la présence entre les deux cylindres, du carter des pignons entraînant l'arbre à cames.



Ci-dessus le nouveau moteur, cylindres, culasses, bielles et piston démontés afin de montrer ses parties les plus intéressantes. Chaque cylindre est maintenu par quatre colonnettes dont deux sont seulement montrées sur notre dessin. Chaque cylindre est disposé de part et d'autre du carter central des pignons. Notre dessin de droite représente la double pompe à huile, considérablement agrandie par rapport au dessin du moteur. Elle prend place au centre du carter et son embase s'applique sur celle que l'on voit sous le carter.



Le moteur, très sensiblement plus large qu'un 500 monocylindre et étant destiné à être monté dans un cadre normal, il ne fallait pas songer à monter le pignon d'entraînement de la chaîne primaire en bout d'arbre moteur. Aussi celui-ci se trouve-t-il à l'arrière du carter sous la magnéto. Pignon de chaîne primaire et magnéto sont entraînés par un train d'engrenages commandés par l'engrenage moteur central avec le rapport 1 à 1, c'est-à-dire sans aucune démultiplication.

Nous n'avons pas encore parlé du système de graissage ; bien entendu il est du type à circulation constante et carter sec. Deux pompes à palettes réunies en une seule pièce d'aluminium coulé se trouvent entre les deux vilebrequins et sont entraînés par l'engrenage moteur central. Une de ces pompes est destinée au graissage sous pression de toutes les parties en mouvement du moteur, l'autre est la pompe de récupération qui remonte l'huile au réservoir. La pièce moulée qui contient les pompes est montée par-dessous le carter sur une embase ronde à laquelle elle est vissée.

Un dernier mot enfin, concernant les parties hautes du moteur sur lesquelles nous ne nous sommes qu'assez peu étendus. Les culasses sont des culasses normales de la série compétition — excepté les légères modifications exigées par l'emploi des ressorts en épingle. Chacune d'elle comporte son carburateur et une seule sortie d'échappement.

Actuellement, ce nouveau moteur en est à l'ère des dernières retouches et dans un mois ou deux au maximum, les motocyclistes parisiens auront le privilège de voir la machine qui en sera munie à l'autodrome de Montlhéry.

Faisons confiance à Terrot et à Padovani qui font de louables efforts pour doter le motocyclisme français d'une 500 cmc. de course de classe internationale... Peut-être cette machine sera-t-elle celle qui s'attribuera la Coupe de Moto-Revue ?...

QUELQUES INDISCRETIONS AVANT LE T.T.

● Si ce qu'on nous a dit est exact, on verra pas mal de suspensions arrières dans l'Ile de Man, en juin. Il est certain que les deux victoires sensationnelles de Guzzi l'an dernier y sont pour beaucoup. On a beau dire que les Anglais sont « conservateurs ». Il n'en est pas moins vrai qu'ils savent fort bien reconnaître les solutions intéressantes... et en tirer parti.

● Une firme qui travaille beaucoup dans ce sens est Velocette, dont les machines officielles seront pilotées par Stanley Woods et E.R. Thomas.

● Wal Handley devait être le troisième pilote de la marque, mais les blessures qu'il se fit lors de son dérapage en voiture dans l'Empire Trophy à Donnington sont plus graves qu'on ne le supposait et ce serait miracle qu'il puisse participer à la grande épreuve.

● Stanley Woods est revenu du Continent où il avait emmené deux Velocette : une 500 et une 350. On sait les succès qu'il remporta au Grand Prix de Barcelone qui constituait les premiers essais officiels de la suspension arrière.

● Quoiqu'il soit, un très chaud partisan du cadre souple, nous ne savons pas encore ce que le fameux crack irlandais pense de ces nouvelles machines. Si elles lui ont donné satisfaction, il est certain qu'il les pilotera à l'Ile de Man. De toute façon, elles participeront à la course, parallèlement avec les modèles à cadre rigide, à seule fin de pouvoir établir une comparaison.

● Hormis le cadre à suspension arrière, les Velocette sont pratiquement semblables à celles qui coururent l'année dernière. A l'heure actuelle, quelques modifications internes ont été apportées au moteur, ce qui a eu pour effet d'augmenter la puissance, donc la vitesse.

● Il se pourrait fort bien aussi que New-Imperial emploie au T.T. des machines à suspension arrière ainsi qu'une 500 bicylindre à compresseur. En outre, cette marque a engagé dans l'épreuve, trois 250 cmc. qui seront conduites par « Ginger » Wood, Les. Archer et Bob Foster.

● Les moteurs 250 sont identiques à ceux de l'an dernier dans leurs grandes lignes. Naturellement, ils ont encore un peu plus de chevaux. Il se pourrait qu'ils fussent montés dans des cadres souples. De toutes façons, ces cadres seront certainement essayés à l'entraînement et s'ils donnent satisfaction, c'est eux que l'on verra le jour de la course.

● Il n'y a qu'une seule New-Imperial engagée en 500 et son conducteur est bien entendu « Ginger » Wood. Quant à la machine, il se pourrait que ce fut le modèle à compresseur dont nous parlions plus haut. De récentes expériences ont prouvé que cette machine avait une tenue aussi bonne, sinon meilleure que sans le compresseur, malgré l'augmentation de vitesse.

● Si « Ginger Wood » estime qu'il lui sera possible d'employer le surplus de chevaux que confère la suralimentation, il est certain que c'est ce modèle que l'on verra au T.T.

● Le troisième constructeur qui s'intéresse à la suspension arrière est M. Norton. En effet, une machine de cette marque, avec un cadre souple, a été vue dernièrement à Brooklands. Après quelques tours à très grande vitesse, ce prototype fut de nouveau réintégré dans son box.

● L'usine Excelsior travaille si activement en vue de la grande course — surtout en ce qui concerne les 250 — que le service commercial a décidé de ne recevoir aucune commande de machine de course avant le mois de juin.

● Dans l'épreuve des Lighweights, il y a plus de douze Excelsior régulièrement engagées — naturellement pas toutes officielles. — En réalité on ne compte que trois pilotes de la maison : H.G. Tyrrell-Smith, C. Manders et A.N. Other. Ils conduiront des machines dont le moteur est un « Manxman » entièrement redessiné. Nous ne savons encore rien de ce nouveau moteur, si ce n'est que ce sera toujours un arbre à cames en tête.

● Tous les autres concurrents sur Excelsior auront des « Manxman » racing de série qui ont cependant été considérablement modifiées elles-mêmes au cours de la saison hivernale. La principale modification est que l'alésage a été porté de 67 à 70.65 m/m. — on se souvient que l'an dernier cet alésage n'était que de 63. — Cette augmentation a permis d'employer une culasse plus grande et par conséquent une soupape d'admission plus grande elle aussi et surtout de ne pas la masquer partiellement comme y contraignait le cylindre à faible alésage.

● Cette modification de caractéristiques a eu pour résultat une considérable augmentation de puissance, ce qui fait que les machines sont beaucoup plus rapides qu'auparavant. Les culasses sont en alliage d'aluminium et les sièges de soupapes en bronze y sont emmanchés à force.

● Une autre nouveauté est constituée par l'emploi de segments de freins en alliage spécial Rolls Royce. Les cadres et les moyeux n'ont pas changé, mais les réservoirs sont plus vastes et plus « massifs » que l'an dernier.

● Les pilotes non officiels qui monteront des Excelsior « Manxman » sont : Jack Williams, H.C. Lamacraft et Norman Craft. En outre une team de trois français s'ajoutera à ce redoutable trio, il sera composé de Marcel Balsa, Y. Cauchy et Richardson.

● D'autres coureurs étrangers piloteront des « Manxman », ce sont : le Belge Schouppe, le Danois Sorensen, les Sud-Africains Don Hall et J. Galway.

● Les constructeurs d'Excelsior ont, est-il besoin de le dire, grande confiance dans leurs machines et comptent bien venir à bout du terrible concurrent qu'est pour eux l'équipe des D.K.W. allemandes. Quoiqu'il en soit, la lutte s'annonce sévère et passionnante en Lightweight, beaucoup plus qu'elle ne l'a été depuis de nombreuses années.

● Et voici quelques nouvelles du camp d'entraînement d'A.J.S. à Plumstead. Les essais de la quatre cylindres a.c.t. suralimentée se poursuivent avec succès et la machine semble répondre aux espoirs que l'on fondait sur elle. Son accélération est, paraît-il, formidable.

● La 350 A.J.S. reste, bien entendu, une monocylindre à arbre à cames en tête et demeure très semblable à ses devancières. Son poids a encore été réduit et son moteur a gagné quelques chevaux. A ce jour deux des trois pilotes sont officiellement désignés, ce sont : H.L. Daniell et G. Rowley. Aucune décision n'a encore été prise quant au troisième conducteur.

● Dans le plus grand secret, Vincent-H.R.D. travaille à la mise au point d'un 500 cmc. suralimenté. Ce moteur n'est pas différent quant à ses lignes extérieures, du 500 de course à distribution surélevée et tiges de culbuteurs inclinées, mais son cylindre est en alliage léger chemisé ; sa culasse est un alliage léger également avec sièges et passage de gaz en bronze, et son carter est en élektron. Le compresseur Zoller entraîné par chaîne se trouve à l'arrière du moteur.

● Les pilotes d'H.R.D. seront C.J. Williams, Barrington et Jock Forbes, ce qui constitue une excellente équipe.

● En dernière minute, notre envoyé spécial nous apprend que la puissance de la quatre cylindres A.J.S. à compresseur atteint 77 C.V. à l'essence benzol. Cette puissance lui confère de telles accélérations qu'on a dû la munir à l'arrière d'un pneu de 27 × 4 pour que l'adhérence reste suffisante lors des reprises.

● Ce nombre considérable de chevaux n'étant pas utilisable en vitesse pure sur le difficile circuit du T.T. on a dû adopter une démultiplication moindre que le moteur ne le supporterait. Chronométrée à Brooklands, la « vee four » A.J.S. a légèrement dépassé 193 à l'heure !

● Quant au 250 cmc. Excelsior « Manxman » sa puissance au banc est de 27 C.V., toujours à l'essence benzol. Le service des courses de l'usine a entrepris la construction, tant pour la course que pour l'entraînement, de vingt-deux machines, dont près des trois-quarts sont actuellement terminées... Ceci explique que ce service ne puisse pas accepter de commandes pour l'instant.

Formidable régression des machines étrangères.

Influence de la motorisation de l'armée.

Très net progrès des suspensions arrières.

DURANT longtemps, les motocyclistes italiens ont acheté des motos étrangères, mais depuis quelques années l'industrie motocycliste italienne, sous l'impulsion du Duce, a nettement repris le dessus. En effet, alors qu'en 1931 on trouvait représentées en Italie 27 marques étrangères ainsi réparties :

Angleterre, 16 : Norton, Velocette, New Imperial, Sunbeam, New Hudson, Matchless, B.S.A., P.M., Raleigh, Royal Enfield, Rudge, A.J.S., Triumph, Coventry-Eagle, Ariel, O.K.-Supreme.
Allemagne, 5 : B.M.W., D. Rad, N.S.U., Triumph Werke Nürnberg, D.K.W.
Belgique, 3 : Saroléa, F.N., Gillet Herstal.
Suisse, 2 : Motosacoche, Moser.
U.S.A., 1 : Indian.,
et qu'en 1934 la situation était à peu près la même — 27 marques italiennes contre 23 étrangères, à savoir :
Angleterre, 17 : Ariel, Brough Superior, Rudge, Norton, Sunbeam, Royal Enfield, James, Royal Prince, Matchless, Excelsior, Triumph, B.S.A., P.M., New Imperial, Calthorpe, Levis, Coventry Eagle.
Allemagne, 3 : N.S.U., D.K.W., Zündapp.
Belgique, 3 : F.N., Saroléa, Gillet Herstal.
en 1936 la production étrangère n'est plus représentée que par 3 marques : B.M.W., D.K.W., N.S.U., contre 17 marques nationales.

Cet état de choses est dû évidemment aux « sanctions ».

Nous ne voulons pas nous engouffrer dans la politique, ce qui sortirait complètement du caractère nettement sportif et international de « Moto-Revue », mais il est certain qu'on ne peut pas parler de l'Italie d'aujourd'hui (qu'il s'agisse de motos, de tissus de coton, ou de parfums, c'est bien égal) sans toucher aux fameuses « sanctions ».

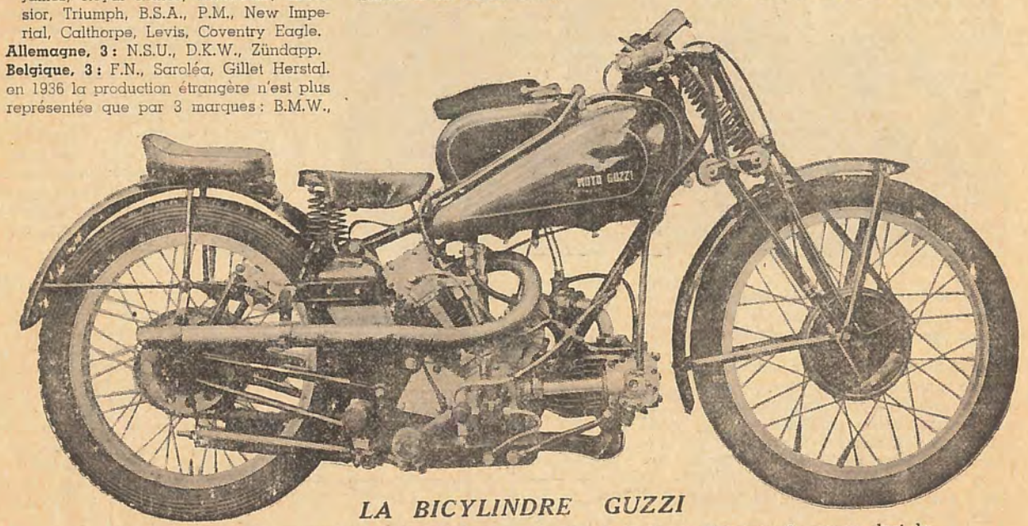
Or, voici — en résumé — quel a été leur effet sur le motocyclisme italien. L'industrie anglaise (de loin la plus importante comme importatrice en Italie) est complètement disparue du marché, et ceci est bien moins dû au fait que l'Angleterre ne vend plus de motos à l'Italie, qu'au fait que nul motocycliste italien ne dépenserait actuellement 7 ou 8.000 Lires pour acheter une machine britannique neuve. Il en aurait honte.

L'industrie française n'a jamais été représentée sérieusement en Italie, en sorte que les sanctions ne la touchent pas.

L'unique nation étrangère qui vende encore sur la Péninsule est l'Allemagne. Mais le motocycliste italien s'est tellement convaincu maintenant de la haute qualité qui lui est offerte par la production nationale (la victoire de Guzzi au T.T. a été un élément de persuasion décisif), que les achats de motos neuves étrangères — c'est-à-dire les môtos allemandes et les quelques stocks de motos anglaises — sont réduits virtuellement à zéro.

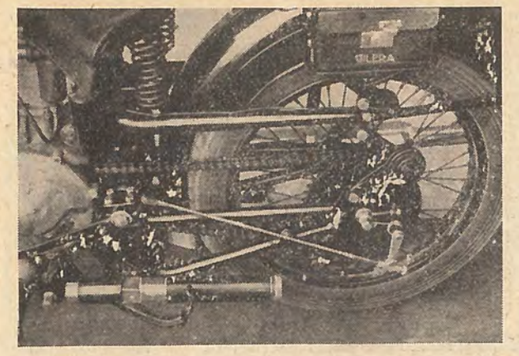
On demande **la moto nationale**, et il faut reconnaître que les principales marques italiennes livrent des machines maintenant qui ne font point regretter la production étrangère, ni comme mécanique, ni comme présentation.

D'autre part, de nombreuses maisons italiennes se sont orientées vers la fabrication des pièces détachées.



LA BICYLINDRE GUZZI

La plus célèbre des suspensions arrières italiennes est celle de la Guzzi 500 cmc. de course dont la victoire au T.T. a déclanché le mouvement actuel. Le ressort sous tube est dans le prolongement de la semelle qui tient le moteur. C'est un dérivé de la suspension des machines de tourisme et qui a longuement fait ses preuves.



L'ancienne suspension Gilera avec le ressort sous tube placé à la partie inférieure de la fourche.

La production nationale livre déjà des carburateurs, des équipements électriques, des boîtes, des moteurs, etc..., etc..., très renommés.

La maison Piazza, de Turin, par exemple, fabrique (pour la petite industrie qui ne monte que des pièces détachées) un moteur 4 temps très bien réussi sous le nom « S.A.M.P. » en trois cylindrées : 220, 250, 500 cmc.

Celui-ci a été, grosso-modo, le résultat des sanctions en ce qui concerne le motocyclisme italien.

Le Salon de Turin a confirmé complètement le **caractère national** de celui de Milan.

Toute la production italienne importante y était représentée, en plus de la production locale dûe, en très grande partie, à des artisans piémontais connaissant à fond la mécanique et l'esthétique de la moto, mais ne disposant malheureusement que de moyens très réduits.

Ainsi qu'à Milan, les cadres souples présents au Salon de Turin étaient nombreux. Avec Dellaferrera, qui n'expose jamais à Milan, ils se montaient au nombre de six, à savoir :

Bennelli, Bianchi, Dellaferrera, Gilera, Guzzi, Taurus.

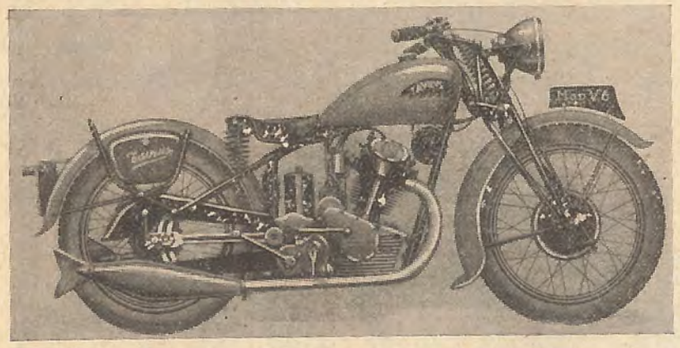
Nous nous arrêterons un instant sur cet argument, puisqu'il n'arrive pas souvent d'avoir d'emblée six suspensions arrière à examiner, et qu'il s'agit là d'une question d'actualité.

Tandis que Benelli, Bianchi, Gilera et Guzzi se servent de ressorts à boudins, Dellaferrera a adopté pour sa suspension arrière un puissant demi-ressort à lames, et Taurus a suivi le principe des barres de torsion. Toutes les marques adoptent d'efficaces amortisseurs réglables.

Ces cadres souples sont prévus pour les deux cylindrées plus courantes : 250 et 500 cmc. Gilera et Dellaferrera (cette dernière ne fabrique pas de 250) les livrent aussi sur leurs modèles de 350 cmc.

Le supplément demandé par les maisons pour la suspension arrière ne dépasse pas en général les 600-700 Lires.

Le cadre souple de Guzzi est toujours le même, n'ayant pas subi de modifications visibles.



La 250 cmc. Taurus à bloc moteur a une suspension à barre de torsion dont on voit le détail ci-contre.

Bianchi et Benelli ne sont pas partisans de la fourche arrière oscillante (genre Matchless, H. R. D., Clément-Andreino). Leurs suspensions, basées sur le même principe, s'avoisinent à celle de l'O.E.C. tout en étant cependant bien moins rudimentaires. Benelli surtout a réalisé (comme tout ce qui sort de son usine) une suspension vraiment remarquable, d'une solidité et d'une souplesse inusitées. La rigidité du cadre et la tenue de route de ces motos ne sont même pas à discuter.

Gilera a perfectionné et modifié son système déjà connu, et renferme maintenant les ressorts dans des tubes télescopiques ainsi d'ailleurs que Benelli, Bianchi et Guzzi.

Dellaferrera, qui fabriquait déjà des motos bloc-moteur, 4 vitesses, suspension arrière en 1915 (il en circule encore maintenant), a repris son système de suspension au moyen d'un puissant demi ressort à lames.

Enfin Taurus a réalisé une suspension sur le principe des barres de torsion, qui n'a plus rien à faire avec le type présenté l'année passée. La roue est fixée sur une fourche oscillante en acier matricé et se meut dans deux glissières. Ces dernières sont établies de façon à suivre exactement la courbe formée par les débattements de la roue. De cette façon, la chaîne travaille dans des conditions tout à fait idéales.

La garantie la plus absolue de l'efficacité et de la solidité de ces réalisations est fournie par les succès remportés en course (Guzzi, Bianchi) et par le service irréprochable et réellement probant qu'accomplissent quotidiennement, depuis six mois, sur les dures routes de l'Ethiopie les motos militaires italiennes (Guzzi, Gilera, Benelli, Bianchi).

En outre, il existe la suspension arrière de la Rondine qui cependant n'appartient pas au domaine commercial.

Comme nouveautés, en dehors des cadres souples, nous avons remarqué : la Benelli 250 au nouveau moteur, établi d'après celui de la 500 cmc. Le modèle sport émaillé en rouge vif, d'une présentation impeccable, est vendu pour une vitesse de 120 kmh. sur route.

(Suite page 438).

QUE VOUS RESERVE LE PROCHAIN CROISEMENT NE PENSEZ PAS A VOTRE MOYENNE, MAIS A L'EMBUCHE

TOURISME ET VELOMOTEUR

Si le vélomoteur a toujours possédé des admirateurs fervents, il n'en a pas moins eu ses détracteurs, qui, par exemple, estimèrent au début, qu'un instrument réunissant les inconvénients de la moto et du vélo, sans présenter aucun de leurs avantages, était pratiquement inutilisable ; maintenant encore, plus d'un conducteur de grosse moto ou d'auto regardent avec un mépris non dissimulé, ce petit moteur qui dans un fracas inquiétant traîne son possesseur à 25 kilomètres à l'heure !

Il n'en est pas moins vrai qu'un bon vélomoteur est un appareil très au point, et qu'il permet de réaliser, dans des conditions répondant à ses données de construction, des performances qui étonnent et qui le classent parmi les engins modernes de tourisme sportif : nous voulons en apporter comme preuve, mon frère et moi, le récit de notre voyage de l'été dernier dans les Alpes suisses.

Possesseurs de vélomoteurs de série à deux vitesses « Terrot », nous avions au mois d'août 1934, effectué un voyage d'essai pour nous rendre compte des conditions dans lesquelles on peut les utiliser : vitesse moyenne, fatigue, ravitaillement, façon d'arrimer le matériel de camp et la tente, etc...

Partis de Nancy le 19, nous atteignons Plombières à midi, et le soir nous couchons au-delà de Besançon, sur le bord de la Loue ; le lendemain, nous déjeunons à Morez, puis par la Valserine, nous atteignons Bellegarde et Annecy. Après une demi journée de repos, nous touchons Aix-les-Bains, longeons le lac du Bourget, traversons la Cluse d'Ambérieu, pour coucher le soir à Bourg. Au réveil départ pour Dijon, mais nous sommes pris par un orage à Chalon-sur-Saône et après 150 km. sous la pluie nous arrivons à 10 h. du soir à notre destination, Villeberny près de Vitteaux.

Conclusion : 800 km. en 4 jours, pas trop de fatigue, et une confiance très grande dans nos machines ; mais persuadés du bien-fondé des conseils du constructeur, nous n'avons jamais, sauf dans les descentes, moteur débrayé, dépassé 30 kilomètres à l'heure. Nous savions enfin que l'on peut emporter sans freinage excessif 30 kg. de bagages, plus un bon équipement contre la pluie et le vent, compter sur 30 km./heure exactement de moyenne, et ne jamais employer les pédales ; nous avions en outre reconnu l'utilité du « Titanol » produit remarquable contre l'auto-allumage qui se produit fréquemment dans un moteur plutôt trop graissé et qui chauffe fortement dans les côtes.

Décidés à partir en Suisse l'année dernière, nous avons nous-mêmes soigneusement mis au point nos machines, resserré tous les boulons, nettoyé et graissé les moteurs, mis au point tous les accessoires, etc... ; puis le chargement fut établi : aussi léger et aussi pratique que possible pour 15 jours de camp en montagne : tente, gamelles, couvertures, vêtements, outillage, etc... en serrant bien, tout tenait sur le porte-bagages.

Nous avons quitté Nancy le 13 juillet, à 7 heures du matin, par la même route que l'année précédente, mais nous voulions aller plus vite : à 30 de moyenne nous sommes à 9 h. 1/4 à Epinal, 10 h. 1/2 à Plombières, 11 h 1/2 à Luxeuil, 12 h. 1/4 à Lure, sans incident et ayant couvert 150 km. selon le programme.

Au départ, à 2 h., le câble du débrayage d'un des engins casse : 1/2 heure de réparation, qui donne à un orage le temps d'arriver, alors c'est la fuite sous les grosses gouttes vers Montbéliard, où nous arrivons 1 h. 3/4 après, heureux d'avoir distancé la pluie.

Ensuite, direction de Pont-de-Roide, puis Saint-Hippolyte où nous arrivons par une route facile et très pittoresque ; mais après, la route quitte le Doubs, monte sur le plateau : Maiche est atteint sans difficulté, puis Charquemont, mais les moteurs commencent à avoir chaud ; enfin, la route s'aplatit et atteint le sommet d'où l'on débouche sur un panorama admirable mais peu encourageant : devant nous la vallée du Doubs magnifique mais creuse, creuse !... et la carte indique qu'il faudra remonter de l'autre côté... pauvres moteurs !

Enfin descendons : à 500 m. la douane française, le douanier nous rassure : « Vous n'aurez pas à remonter, inutile même de descendre, les vélomoteurs ne passent pas en Suisse... » Voire ! Allons toujours... A la douane suisse même remarque : « Mais nous voulons passer, du reste nous avons les papiers qu'il faut... » (Heureusement le douanier, pas plus que nous, ne sait au juste ce qui est utile). Nous exhibons nos cartes, certificats, papiers... le douanier se laisse convaincre et nous passons ; mais je crois fort peu prudent de recommencer une seconde fois l'expérience.

Nous repartons rapidement, la route se met à monter d'abord doucement, puis de plus en plus fort, il faut passer en première et attendre que les moteurs nous remorquent jusqu'en haut, sans casser ! Là, 1/4 d'heure d'arrêt : l'échauffement a dépassé les limites — sans provoquer de serrage toutefois — et il est prudent de ne pas recommencer. En route pour La Chaux-de-Fonds où nous achetons un repas froid : il est 7 h. 1/2, et nous allons chercher un emplacement de camp : encore 10 km. et nous atteignons un col près duquel nous nous installons. Nous avons fait ce jour-là 280 km. en 10 heures de marche — notre record — presque une limite.

Le lendemain, nous descendons par une route magnifique vers Neuchâtel, nous contournons le lac par le nord, puis nous traversons la plaine suisse pour atteindre Fribourg à midi : nous visitons la ville et entrons

L'ECHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

chez un garagiste pour décalaminer les moteurs ; nous lui exposons nos projets : ce soir passer le col des Mosses, remonter la vallée du Rhône, et peut-être rentrer par Grimsel, et lui, de lever les bras au ciel : « Mais vous ne pourrez jamais ! J'ai bien du mal de monter Grimsel, ou seulement les Mosses, avec ma 500, alors vous ne voudriez pas !... ».

Le soir, impressionnés, nous n'avons pas monté les Mosses, couronnées du reste par un bel orage. De Bulle par Chatel-St-Denis nous gagnons Vevey, Montreux, Aigle — où nous retrouvons notre orage qui bascule de la montagne — nous filons jusqu'à St-Maurice : il est 7 h., nous plantons la tente.

Au réveil, temps merveilleux : nous partons sans nous presser, arrêt à la cascade de Pissevache, Martigny, Sion, nous sommes à Sierre pour midi. De là, nous devons aller voir des amis à Montana-Vermala ; la route a 12 km. et il y a 1.000 m. à monter : c'est notre première « ascension ». Comme il fait très chaud nous décidons de nous arrêter tous les kilomètres, pour laisser refroidir les machines : de cette façon nos moteurs nous hissent en haut, sans peine, à 6 km./h. de moyenne, et sur des pentes de plus de 10 %.

Après cinq jours de repos, d'excursions en montagne, et une révision des moteurs, nous partons pour St-Luc du Val d'Anniviers, mais accompagnant nos amis en voiture, nous leur confions tous nos bagages, aussi le voyage est-il aisé, mais non la route : partis de Montana à 2 h., nous sommes à Sierre à 3 h., nous remontons le Val d'Anniviers jusqu'à Vissoie, puis jusqu'à St-Luc par un chemin nouvellement aménagé ; sur tout le parcours, la route taillée dans la roche à mi-hauteur d'a-pic de 6 ou 700 mètres, est extrêmement pittoresque, mais elle est agrémentée d'une vingtaine de virages en épingles à cheveux que les voitures de tourisme doivent prendre en 2 ou 3 fois, et nous avons été heureux de nous trouver à un refuge pour croiser la seule auto que nous ayions rencontrée ; inutile de dire que les habitants de St-Luc restèrent ahuris par la taille de nos motos, comme du reste presque tous les Suisses ; nous n'avons en effet rencontré, là-bas, qu'un seul vélomoteur.

Nous passâmes encore 5 jours très agréables en excursions et promenades en haute montagne, puis il fallut songer au retour.

Le départ eut lieu le 27 au matin, par un temps couvert : nous redescendons la route de Sierre dont les virages nous donnent le vertige, nous gagnons Brigue où le temps se gâte complètement, heureusement la pluie se calme peu après, par contre la route devient fort mauvaise ; après Grengiols il nous fallut, dans une courte montée, donner un coup de pédales : le seul !

A partir d'Oberwald la route monte : nous reprenons la tactique des arrêts et atteignons sans peine Gletsch à 3 h. de l'après-midi : il pleut à nouveau, des nuages traînent sur les sommets, le glacier du Rhône est d'un bleu-ciel extraordinaire ; maintenant c'est le gros morceau, et le garagiste de Fribourg a parié que nous ne passerions pas : eh bien, nous avons monté Grimsel, comme le reste, et après une heure nous nous arrêtions dans un rayon de soleil, au milieu d'un champ de neige à 2.180 m. d'altitude, record de nos vélomoteurs.

La descente de l'autre côté se fit facilement : moteurs arrêtés pendant près de 25 km. nous suivions le fond d'une vallée encaissée, toute noire, sous un ciel gris, d'un effet sinistre. Nous traversons Meiringen, puis débouchons sur le lac de Brienz, au ciel orageux coupé d'un rayon de soleil : c'est là que nous passons la nuit.

Le lendemain il fait beau : nous longeons le lac, puis celui de Thune, dans lequel nous prenons un bain pour fêter les 10.000 km. d'un des vélomoteurs ; à midi nous sommes à Berne, 4 h. 1/2 à Soleure, 6 h. 1/2 à Bâle, après avoir traversé la plaine et une partie du Jura Suisse. Nous passons la frontière sans incidents, et 10 km. plus loin nous montons le camp.

Au réveil : Mulhouse, Colmar, Col du Bonhomme — ah ! ce Col, nous l'avons cherché sans le trouver — sur la carte Michelin il s'orne de deux chevrons, s'il vous plaît, comme Grimsel ! Jamais nous n'aurions cru les Vosges si plates ! Nous arrivons à Nancy à 6 h. par la route de Lunéville, Raon-l'Etape.

La conclusion : Nous avons fait 1.060 km. par des routes souvent difficiles, avec un lourd chargement et les vélomoteurs n'en sont pas morts.

Nous avons vécu 15 jours sous la tente, souvent en haute montagne, et nous n'en sommes pas morts.

Nous avons dépensé en Suisse, 22 fr. français par personne et par jour : nos porte-monnaie n'en sont pas morts.

Donc, avec un bon vélomoteur, on fait ce que l'on veut.

P.-M. B. SdF.

LA MOTO EN ITALIE

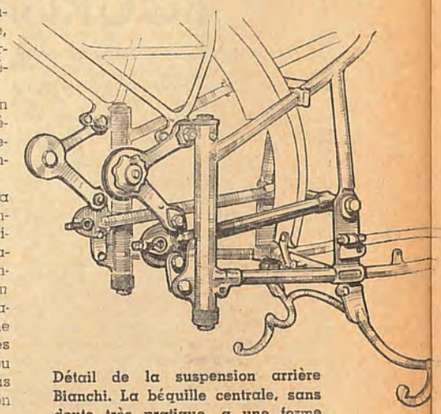
(SUITE DE LA PAGE 436)

La marque M.P. (Moto Pennazio) de Turin, présente ses fameux cadres en tôle, et une 500 culbuteurs à moteur Aster normal, fonctionnant au gaz de carbure. Présentation très soignée et originale.

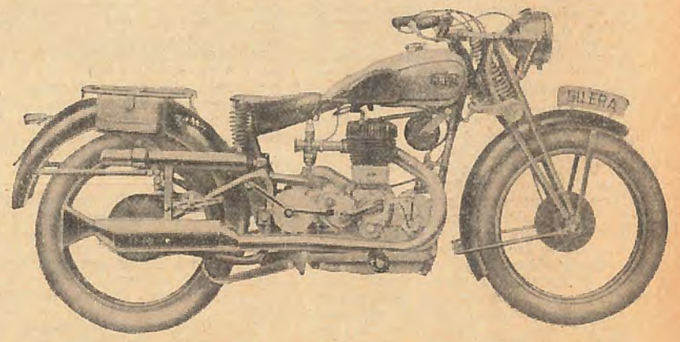
Un grand effort est fait actuellement en Italie pour obtenir des succédanés du pétrole. La maison Pennazio est la première à présenter une moto ne fonctionnant pas aux carburants habituels.

Une des notes caractéristiques de la production italienne est bien la présentation très solide et luxueuse des machines. Les cadres ont des tubes de diamètre imposant, les freins sont de dimensions généreuses, les garde-boue bien enveloppants sont souvent munis de bavolets, chaque organe des motos donne l'impression d'une énorme solidité. Les cadres émaillés généralement en noir ou en rouge sont aussi brillants que les plus belles voitures modernes, et l'application du chrome s'est encore développée.

GINO DONNA



Détail de la suspension arrière Bianchi. La béquille centrale, sans doute très pratique, a une forme quelque peu tourmentée.



Gilera a beaucoup travaillé le problème de la moto militaire, et construit cette 500 à soupapes latérales, à suspension arrière. Moteur, tuyau d'échappement sont très surélevés en vue de l'usage en terrain difficile.

Constructeurs fabricants

LA BOUGIE LODGE DANS LONDRES-LE CAP ET RETOUR (25.000 km.) *

DANS un précédent numéro, nous avons indiqué que les bougies Lodge possèdent un double isolant mica.

Leur construction présente en outre des particularités qui augmentent considérablement leur rendement ; en voici quelques-unes :

L'électrode centrale et les électrodes de masse sont faites en alliages spéciaux, fruits de travaux et recherches pousuivis par les laboratoires de Lodge depuis plus de 25 ans.

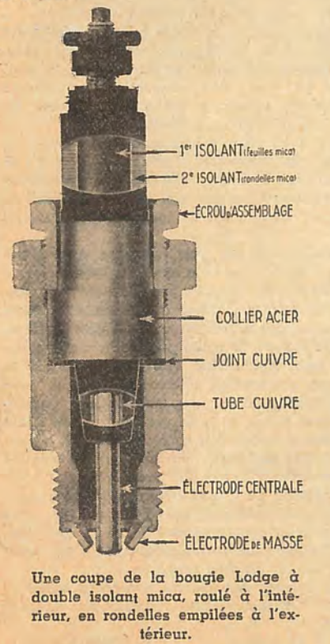
Grâce à ces alliages, les bougies Lodge produisent toujours et cela dans toutes les circonstances, des étincelles particulièrement chaudes et puissantes qui assurent une combustion complète du mélange gazeux.

De ce fait, le moteur se met très facilement en marche, a un meilleur ralenti, est plus souple, plus nerveux, tire mieux en côtes et donne plus de vitesse.

Un tube en cuivre rouge entoure la tige centrale des bougies Lodge.

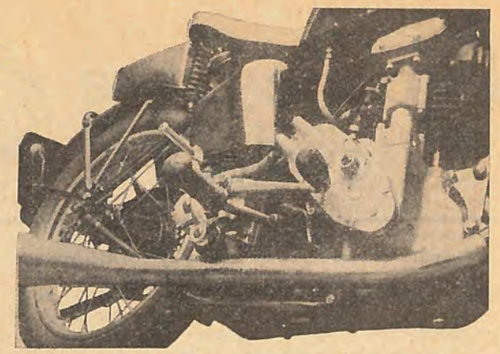
Ce tube active la répartition de la chaleur augmentant ainsi la résistance de la bougie à l'auto-allumage.

Un collier d'acier enserre l'enroulement en mica de l'électrode centrale ; se dilatant sous l'action de la chaleur, ce collier comprime le mica l'appuyant fortement sur l'électrode centrale, ce qui assure l'étanchéité parfaite de la bougie et celà quelle qu'en soit la température.



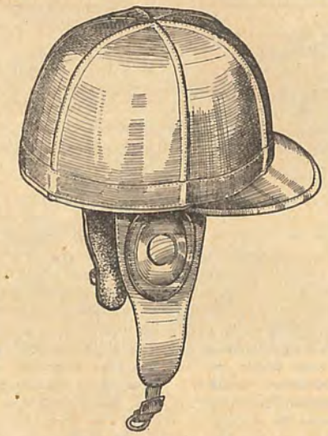
Une coupe de la bougie Lodge à double isolant mica, roulé à l'intérieur, en rondelles empilées à l'extérieur.

Quelques détails intéressants de l'Excelsior « Manxman » : les tubulures d'huile très courtes et de forte section, le gros réservoir d'huile profilé, le pulsateur de la pompe à huile protégé par un bossage sur le carter de l'entraînement de magnéto.



Ce même collier est appliqué sur le culot par un écrou d'assemblage. Un joint en cuivre assure l'étanchéité entre la partie centrale de la bougie et le culot.

Aucune fuite de gaz par les bougies n'est donc possible avec Lodge.



Pour les motocyclistes n'aimant pas les casques ordinaires, Bayard a établi un modèle à calotte plus basse, à forte visière et sans parenuque, toujours muni des protège-oreilles brevetés « Acuston ».

SPECIAL-CAMPING A UNE TENTE TRES INTERESSANTE A L'USAGE DES MOTOCYCLISTES *

CETTE maison porte bien son nom ; tout ce qui concerne le camping, en accessoires sélectionnés, y est représenté. Une infinité de modèles de tentes depuis les plus rustiques et les plus réduites jusqu'aux plus vastes et aux plus luxueuses s'y trouvent représentées, répondant à tous les goûts et à toutes les bourses. Nous voyons également sur le catalogue de cette maison (il vous sera adressé sur demande) : des canots pliants, du matériel de couchage, matelas pneumatiques et autres, des lits pliants très bien conçus, des équipements de pique-nique, depuis la table-malette jusqu'aux accessoires vendus isolément.

LE BLOCFUITE *

L'AS belge Vanderschrik, qui ne manque pas de garnir ses pneus de Blocfuite en toutes circonstances et qui a pu en apprécier l'efficacité contre les crevaisons, a pris l'agence générale pour la Belgique du produit cher à M. Bataille.

GARAGE POUR MOTOS *

ON nous signale un garage fort intéressant pour les motocyclistes : c'est le garage Emile Lepeu, dans la rue du même nom : prix extrêmement modiques, toute liberté donnée aux locataires d'entretenir, nettoyer et réparer eux-mêmes leur machine. La rampe donnant accès aux différents étages, pourra même être utilisée, le cas échéant, pour les motos ayant un départ difficile.

ON DIT QUE...

◆ New Imperial ayant sorti un nouveau cadre à suspension arrière, présenté dans « Moto-Revue » du 2 mai, on en verrait bientôt un exemplaire chez son agent parisien, Garreau.

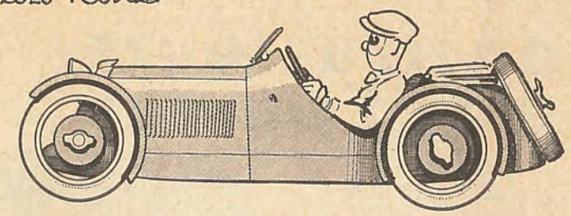
◆ Un brevet aurait été déposé pour un dispositif rendant motrice la roue d'un sidecar, à l'aide de pistons, ressorts, arbre transversal, cardans et leviers de commande ; nous en reparlerons dès que nous aurons été à même de juger « de visu » cet ensemble mécanique.

◆ Le vélomoteur Monet-Goyon récemment sorti, étant équipé du nouveau 100 cmc. Villiers deux temps à piston plat, un essai de cette B.M.A., avec description détaillée de son moteur dernier cri, sera prochainement publié dans « Moto-Revue ».

◆ Une des plus importantes usines spécialisées dans l'appareillage électrique, reprendrait prochainement une bougie étrangère qui connut, il y a deux ans, un beau succès, même sportif, dans le monde motocycliste.

L'astérisque qui suit le titre de certains articles de cette page, indique que l'adresse de la maison dont il est question, figure dans les pages d'annonces.

Tribune Libre du cyclecar



Depuis quelque temps, les lecteurs de « Moto-Revue » ont pu constater la campagne ardente que nous faisons en faveur du cyclecar, engin économique par excellence et qui, pourtant, est loin de connaître le succès auquel il pourrait s'attendre.

Cette campagne, entreprise en vue de faire mieux connaître du grand public et aussi de certains motocyclistes un véhicule parfait à tous points de vue, nous la voulons mener à bien. Et pour cela, il est nécessaire que nos lecteurs collaborent avec nous. Voici comment :

Que tous ceux qui s'intéressent au cyclecar, de près ou de loin, nous communiquent leurs idées et suggestions à son sujet.

Que tous les propriétaires de trois-roues nous écrivent et nous indiquent les satisfactions ou les déboires qu'ils ont tirés de l'utilisation de cet engin.

Que tous les constructeurs amateurs, les chercheurs, nous fassent connaître les projets, les plans qu'ils ont pu établir, les réalisations qu'ils ont pu mener à bien. Qu'un cyclecar soit simplement dessiné, en construction ou achevé, il nous intéresse.

A tous, nous répondrons, soit directement, soit dans les colonnes de « Moto-Revue ». Nous publierons tout projet, plan, description, photo de cyclecar d'amateur présentant un intérêt. Nous donnerons des relations d'essais. S'il le faut, nous conseillerons les petits constructeurs, nous faciliterons leur tâche autant que nous le pourrons. Nous les documenterons techniquement, nous leur indiquerons les fournisseurs et fabricants d'accessoires susceptibles de satisfaire leurs besoins.

A l'heure où la voiture populaire, formule S.I.A., va tenter une grande offensive, il est nécessaire pour le cyclecar, il est vital pour lui, que tous ceux qu'il intéresse répondent : présents.

N'hésitez pas à nous écrire, quelles que soient vos idées, quelles que soient vos conceptions du trois-roues.

« Moto-Revue » croit au cyclecar, « Moto-Revue » veut lutter pour le triomphe du cyclecar !

Amis lecteurs, à vos plumes ! Que vos idées, que vos conceptions, que vos projets viennent bientôt lutter dans « La Tribune Libre du Cyclecar ».

D'avance, à tous : MERCI.

Roland TESSIER.

PARMI les lettres que j'ai reçues à la suite de mes articles parus dans « Moto-Revue », il en est deux qui me semblent particulièrement intéressantes parce qu'elles témoignent d'opinions opposées.

L'un des lecteurs, M. Armand Chabannes, à Montreuil, est un partisan du trois-roues dont il construit actuellement un exemplaire d'après les plans qu'il a établis. Voici ce qu'il dit :

« Depuis déjà quelque temps, j'hésitais à vous écrire au sujet d'un cyclecar que je suis en train de concevoir, mais comme dans votre article de « Moto-Revue » d'aujourd'hui vous redites que vous êtes toujours heureux de discuter de réalisations de lecteurs, mes hésitations se sont envolées et je vous écris. Sachez d'abord que je suis un fervent du sidecar (750 cmc. René Gillet) mais, depuis que j'ai fait quelques randonnées sous la pluie, quoique bien équipé, je me sens un goût tout particulier pour le cyclecar, et surtout pour sa capote. »

M. Chabannes, qui témoigne ainsi de sa confiance dans le trois-roues, me donne ensuite quelques renseignements sur l'engin qu'il construit actuellement et qu'il va équiper d'un 750 cmc. René Gillet. Il a l'intention d'établir un cyclecar sans suspension arrière et c'est là, je crois, une utopie. Le confort laissera beaucoup à désirer sur mauvaises routes, la stabilité sera médiocre et le pneu arrière s'usera à une vitesse terrifiante.

Cette lettre, pour si intéressante qu'elle soit, ne présente pour les lecteurs qu'un intérêt relatif puisqu'elle émane d'un convaincu des agréments du trois-roues.

Il n'en est pas de même de celle de M. L. Venangeon, à Cazaux, ennemi du cyclecar, et dont je veux publier intégralement la lettre :

« Lecteur de votre revue, j'ai suivi avec intérêt vos articles sur le cyclecar et je regrette de ne pas partager vos idées.

J'ai été déçu en essayant ce véhicule. D'une conduite désagréable et difficile, avec tendance à s'embarquer, d'une vitesse relativement faible si l'on ne veut pas compromettre la sécurité, d'un confort presque inexistant, ce qui interdit les assez longs voyages, je n'ai rien retiré qui prêche en sa faveur. Je loue vos efforts pour améliorer ce moyen de locomotion imparfait à tous points de vue.

Qu'a-t-on voulu obtenir en créant le cyclecar ? Quel but a poussé les constructeurs à adopter cette formule ?

Je crois qu'on a voulu faire un véhicule intermédiaire entre la motocyclette et l'automobile. Pallier aux inconvénients nombreux de la moto, manque de confort et de sécurité, ce sont les plus flagrants, et emprunter à l'automobile les nombreux avantages qu'elle possède. Réunis en un tout, le cyclecar est né. Est-ce la bonne formule ? Je ne le crois pas.

Si l'on considère l'époque où, sur le marché automobile, on ne trouvait guère que des puissances voisines de 10 C.V., le cyclecar pouvait prétendre à trouver une place sur la route et devenir le véhicule populaire, vu son prix d'achat et ses frais d'entretien relativement peu élevés. Or, sa conception ne fut pas heureuse.

Peut-être la question fut-elle un peu délaissée à l'époque où tout plaidait en sa faveur, en tous cas, sans proclamer la mort immédiate du trois-roues, je crois pouvoir douter de son avenir, qui fut jusqu'ici modeste, et qui a maintenant à lutter contre un type de voiture qui a conquis une clientèle étendue.

Je veux parler de la voiture de petite puissance, d'une cylindrée de 500 à 700 cmc. Aujourd'hui une 5 C.V. est sur le marché. Construite par une maison sérieuse et réputée, nous sommes en droit d'attendre d'elle des satisfactions équivalentes à celles que nous avons eues en considérant son faible prix d'achat (sensiblement celui d'un cyclecar), sa faible consommation, sa vitesse très suffisante, une présentation soignée et une ligne d'un aérodynamisme d'une rare sobriété.

Faut-il vraiment s'attacher au cyclecar ? Aurons-nous un jour avec le trois-roues, à frais généraux équivalents, ce que nous avons actuellement avec la petite voiture ? Je ne le crois pas.

Le cyclecar est et restera le véhicule intermédiaire, quant à devenir populaire, non, il est trop tard.

Laissons-le, si vous voulez, aux sportifs fervents adeptes de la formule trois-roues, aux motocyclistes blasés du guidon et séduits par le volant.

Ils viendront tous à la voiture. L. VENANGEON.

Je vous remercie de votre lettre, M. Venangeon et, bien que vos idées ne s'accordent guère avec les miennes, je suis heureux de discuter avec vous. Je ne sais quelle marque de cyclecar vous avez pu conduire pour qu'elle vous donne autant de désillusions. Vous semblez confondre cyclecar et automobile sans tenir compte de la différence de prix d'achat, sans tenir compte des frais d'entretien réciproques des deux véhicules.

Vous dites que le cyclecar est un moyen de locomotion imparfait à tous les points de vue. Cela je ne le crois pas. Il faut savoir se contenter de ce qu'il peut vous donner et c'est beaucoup. Sous prétexte que, par ses trois roues, le cyclecar vous dispense de résoudre cette question d'équilibre qui vous chagrine sur la moto, vous l'assimilez à une auto et vous êtes, c'est indéniable, tenté de lui demander le même usage. Le cyclecar est autre chose qu'une voiture, il est à la fois plus et moins.

Je relève une phrase étonnante dans votre lettre : « un confort presque inexistant, ce qui interdit les longs voyages ». Pourtant, avec le cyclecar, il n'est pas niable que vous êtes mieux que sur une moto, que vous arrivez moins fatigué à l'étape. Le confort offert par le trois-roues est largement suffisant pour permettre de longs parcours. Voulez-vous compter avec moi les side-caristes et les motocyclistes que des étapes de 500 kilomètres dans la journée n'effraient pas et qui ne s'en trouvent pas plus mal. Ils n'ont pourtant pas le confort du cyclecar.

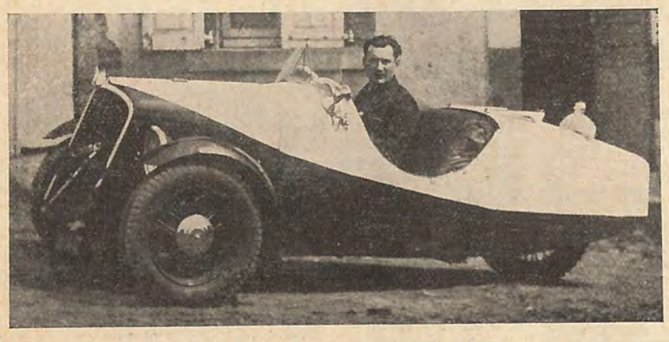
Que la conception du trois-roues n'ait pas toujours été très heureuse, je vous l'accorde. Mais nous avons de bonnes marques, entr'autres Darmont et Sandford, dont l'agrément de conduite et le confort peuvent rivaliser avec ceux de bien des voitures populaires construites en grande série.

La voiture populaire, mise au goût du jour par la campagne de la S.I.A. n'est pas, je crois, un danger pour le cyclecar. Elle répond à un autre problème, elle s'adresse à une clientèle différente. Contrairement à ce que vous pensez, je prétends qu'un cyclecar bien conçu donnera à son utilisateur, et pour des frais d'entretien inférieurs, d'autres joies que la voiture populaire : vitesse supérieure, reprises plus franches, etc..., etc...

Je ne puis, Monsieur, que regretter m'être mal exprimé dans mes précédents articles, puisque vous n'avez pas exactement saisi ce que doit être le trois-roues populaire. On tuera l'avenir du cyclecar si on veut en faire une voiture en réduction. Il doit être autrement conçu et réalisé, car il répond à un problème différent.

Je crois en l'avenir du cyclecar.

Roland TESSIER.



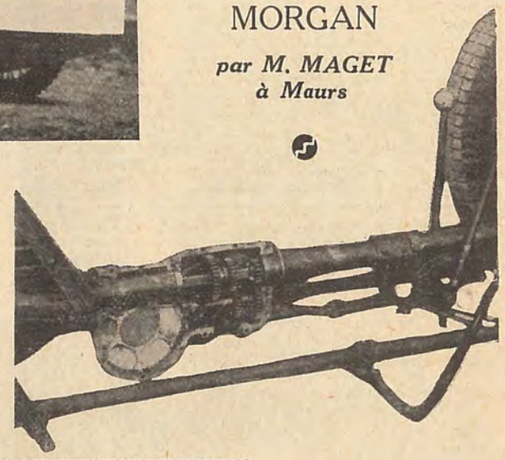
Nos amateurs au travail

TRANSFORMATION d'un vieux MORGAN

par M. MAGET à Maurs

Notre lecteur, M. Maget, de Maurs (Cantal) a très habilement transformé son vieux Morgan, tant au point de vue esthétique que mécanique. On le voit ci-dessus dans son véhicule tel qu'il est actuellement, bien surbaissé, avec sa calandre inclinée d'allure bien moderne.

Ci-contre, voici la partie transformée du châssis : une boîte Peugeot à trois vitesses y a ingénieusement été adaptée, ce qui a permis à M. Maget d'augmenter la multiplication en prise, et, donnant six vitesses avec la boîte d'origine, lui procure un véhicule plus rapide, d'une grande souplesse de marche et fort agréable à conduire.



POUR EVITER LA PANNE D'ESSENCE DEUX BIDONS EN UN SEUL

LECTEUR assidu de « Moto-Revue » en même temps que motocycliste, je vous envoie un petit tuyau qui, s'il n'est pas déjà paru dans vos colonnes, pourrait intéresser nombre de motards qui ont eu à déplorer une panne d'essence ou d'huile sur la route.

Il est un moyen très simple et aussi très facile à réaliser doit voici la description.

Prendre un bidon de deux litres ordinaire et un bidon de 1 litre Castrol.

Découper le dessus du grand bidon suivant la surface de base du petit bidon — qui rentre exactement dans le second — il ne reste plus qu'à souder tout autour pour avoir un bidon double pouvant renfermer un litre d'huile et un peu moins de 1 litre d'essence, celà évite d'employer deux porte-bidons.

J'ai également construit un porte-bagage arrière qui me permet de transporter deux valises de 60 cm. de longueur et pesant chacune 20 kilos. J'ai fait des étapes de 500 km. sans endommager mes valises et sans avoir de ballant.

Guy Policella, à Paris.

LE FEUILLETON DU DEBUTANT

L'EMBRAYAGE

NOUS ne pouvons mettre notre machine en marche comme une locomotive en ouvrant la vapeur. Il faut en effet que, notre moteur tournant au régime qui est nécessaire pour qu'il développe une puissance suffisante au démarrage, nous interposions entre lui un organe qui permette un engagement progressif. Comme nous n'avons pas un changement de vitesses progressif, et qu'il y a un écart assez sensible entre les divers rapports de multiplication, il nous faut aussi un organe qui estompe, adoucisse ces écarts et donne la souplesse que nous ne pouvons attendre d'un moteur comme le moteur à explosions. L'embrayage est cet organe qui donne à l'accouplement du moteur et de la transmission, la souplesse, la douceur voulues.

L'embrayage, sous sa forme la plus rudimentaire, est réalisé par la juxtaposition d'une poulie folle et d'une poulie serve. Une fourchette mobile déplace latéralement la courroie qui peut ainsi passer sur la poulie folle (débrayage) ou sur la poulie serve (embrayage). Ce système primitif encore courant sur les machines-outils fut utilisé sur les premières voitures. Mais, en dépit du glissement de la courroie, il manque de souplesse. L'embrayage à cônes dans lequel il y a un cône mâle et un cône femelle, est déjà meilleur et lui aussi est bien antérieur à la voiture automobile, mais il ne se rencontre plus guère sur la motocyclette. C'est l'embrayage à disques qui est à peu près le seul employé.

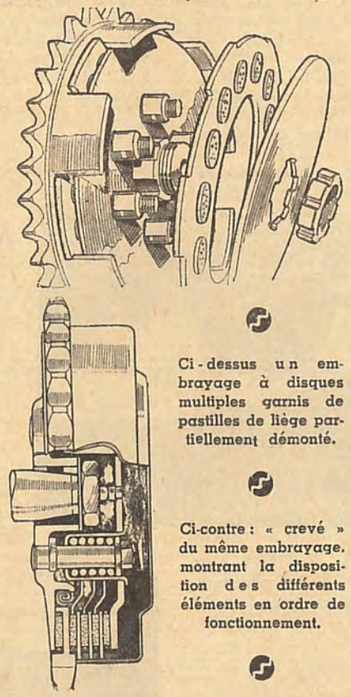
Supposons un disque solidaire de la transmission et compris entre deux disques solidaires du moteur. Si le premier disque est serré entre les deux disques, il y a embrayage. Si ces deux disques s'écartent, il y a débrayage. Tel est l'embrayage à disque unique si courant dans la construction automobile.

Un embrayage ne doit pas patiner, excepté lors du démarrage et des changements de vitesses. S'il patine longuement, il se produit un échauffement anormal. Un embrayage peut transmettre sans patiner un couple d'autant plus important 1° qu'il a un plus grand diamètre ; 2° que le coefficient de frottement des surfaces est plus élevé ; 3° que ces surfaces sont plus grandes ; 4° que la pression qui s'exerce sur elles est plus élevée.

Or, un embrayage de motocyclette ne peut sans être trop encombrant, avoir un très grand diamètre. Si la pression exercée est très élevée, la commande même très démultipliée sera pénible, et cette grande démultiplication obligera à ne laisser entre les surfaces débrayées qu'un écartement très faible, ce qui rendra le réglage très délicat. On cherchera donc à augmenter le coefficient de frottement par l'emploi de garnitures d'amiante ou de liège, et la surface en contact par la multiplication du nombre des surfaces. C'est pourquoi les embrayages de motocyclettes comportent des disques multiples. Ces embrayages fonctionnent généralement à sec. Si un embrayage fonctionne dans l'huile qui réduit considérablement le coefficient de frottement, nous devrons augmenter le nombre des surfaces et nous aurons des embrayages comportant des disques très nombreux généralement dépourvus de garnitures qui n'ont plus raison d'être. On reproche à ces embrayages de mal débrayer quand l'huile est froide et visqueuse. En ces temps de chaînes primaires sous carter à bain d'huile, une des principales difficultés est de mettre à l'abri de l'huile les embrayages fonctionnant à sec.

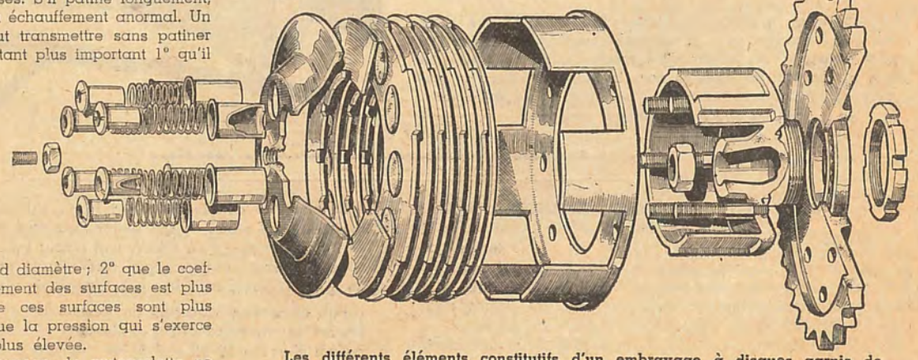
L'embrayage est le plus souvent logé sur l'arbre primaire du changement de vitesses. Il comprend alternativement des disques garnis solidaires de l'arbre primaire et des disques non garnis entraînés par le moteur. Le tout est pressé entre deux plateaux entraînés par le moteur. A cet effet, le pignon de chaîne primaire qui tourne fou sur l'arbre primaire porte un tambour muni de cannelures ou de créneaux dans lesquels s'engagent les pattes d'une série de disques. Les autres disques peuvent coulisser sur les cannelures de l'arbre primaire. Un ressort ou une série de ressorts appuient sur le plateau extrême ou cloche. Une tige qui traverse l'arbre primaire porte sur une butée et peut ainsi écarter la cloche et faire cesser la pression qu'elle exerce sur les autres disques. Cette tige est actionnée soit par une vis à pas rapide, soit par un levier. La commande s'effectue à l'aide d'un câble flexible relié à un levier placé sur le guidon, rarement à l'aide d'une pédale.

Les garnitures des disques sont de trois sortes : anneaux de matière d'amiante, bouchons d'amiante, bouchons de liège. Ces derniers donnant l'engagement le plus doux, sont les moins sensibles à l'huile, mais brulent si l'embrayage patine trop longuement. (19) (A suivre).



Ci-dessus un embrayage à disques multiples garnis de pastilles de liège partiellement démonté.

Ci-contre : « crevé » du même embrayage, montrant la disposition des différents éléments en ordre de fonctionnement.



Les différents éléments constitutifs d'un embrayage à disques garnis de pastilles de liège ou de Ferodo. Ici, l'entraînement de l'arbre se fait par une noix cannelée.

Le meeting d'inauguration de BEERNEM

Meynier et Buttler (à la corde) dans un duel acharné dont l'as français sortira vainqueur.

Victoire de Greenwood, superbe course de F. Meynier

De notre envoyé spécial

FELICITATIONS les plus sincères au « Motor-Union-Bruges », a son actif Président M. A. Strubbe, ainsi qu'à tous ses collaborateurs. C'était vraiment un tour de force que de réussir à amener 17.000 personnes, par un temps douteux, en pleine campagne, à 10 km. de Bruges, sur des routes plus que mauvaises.

Notons une organisation méticuleuse. S'il n'y avait pas de tribunes sur le terrain, la piste était très bien aménagée, et conçue selon les méthodes anglaises. Celle-ci qui est l'unique « Dirt Track Speedway » en Belgique, a été édifiée sur l'ancien emplacement d'une piste en terre battue, à virages relevés, qui existait déjà depuis 1928. Elle est assez grande : deux lignes droites parallèles de 104 m., virages de 36 m. de rayon, environ 434 m. de tour à la corde, largeur dans la ligne droite (8 m. de cendrée, 3 m. de terre) dans les virages (12 m. de cendrée et zone de sécurité en terre de 13 m.).

Les premières constatations nous ont permis de supposer que cette piste était très rapide, mais qu'elle était un peu trop chargée en cendrée.

L'entraînement a eu lieu la veille de la course, de 2 h. à 6 h. Greenwood (G.B.), Meynier (F.), Buttler (A.) étaient en pleine forme.

La matinée du dimanche débuta par un Rallye ; idée excellente qui ne manquera pas d'attirer l'attention sur le meeting de l'après-midi. A 11 h. et demie, il y avait plus de 2.000 motos et sidecars sur la Grand'Place de Bruges. Certes, la réunion a dû une partie de son succès à cette manifestation.

Pointage au Café « Sportman », siège du « Motor-Union », où les participants sont reçus par l'aimable propriétaire, M. Leliaert-Beirlant.

C'est un club hollandais, accompagné de son président, qui s'adjuge la première place, compte tenu du point d'éloignement, du nombre des participants, du parquage, et de l'ordre impeccable du défilé. 2e Moto-Club du Nord de la France, représenté par M. Chevallo, remplaçant le Dr Castell ; 3e Moto-Club de Picardie ; 4e Moto-Club des Flandres ; 5e Moto-Club de Zürich ; etc...

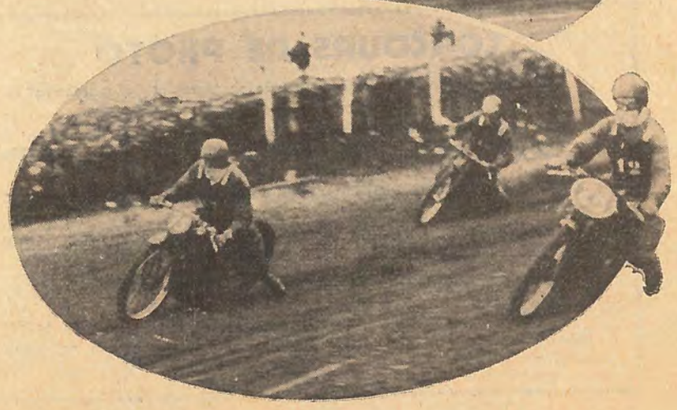
A 1 h. 1/2, départ en groupe pour Beernem. A 2 h. le public prend possession de la piste. Il y a peu de monde, mais petit à petit, les terre-pleins se remplissent.

Au quartier des coureurs, on s'affaire. La première manche va bientôt commencer. Il règne ici une atmosphère de sympathie, mais les équipes de chaque pays font bande à part. Les machines sont prêtes. Tous les anglais montent des « Jap-Racing ». Les belges ont des F.N. à suspension Neiman par caoutchouc, et des « Saroléa » monotubes, qui à l'entraînement, ont paru faire merveille, c'est la première course officielle sur cendrée de cette firme, et nous signalons la présence de son ingénieur, M. Donys.

Le programme est solidement établi : 21 coureurs, dont 10 internationaux de première catégorie. L'équipe belge fait une très bonne exhibition. Meersseman, français d'origine, a un style impeccable. Grande classe : futur champion. Content (B.), Huyfkens (B.), Tuerlinx (B.), Marten (B.), Bourse (B.), Verleye (B.), tous ces coureurs n'ont jamais évolué sur piste

Ci-contre : Meersseman, le meilleur coureur belge.

Ci-dessous : Les trois hollandais Hartman, Hamers et Van Dyck dans une lutte qui passionna les spectateurs.



en cendrée, mais on sent leur grande habitude des courses sur prairie, ce qui constitue d'ailleurs un excellent entraînement.

Très belle tenue de l'équipe hollandaise. Van Dyck (H.) détenteur du « Casque d'Or de Tchécoslovaquie » 1934, (course sur hippodrome pelouse 2.400 m.) a fait 1 min. 19 sec. 2/5. Bosman (H.) 1er du 1/4 de finale.

Homogénéité de l'équipe anglaise, conduite par Jimmy Baxter, manager de Clapham. On sent très nettement l'organisation parfaite qui a présidé aux déplacements de ceux-ci : ils sont bien outillés, leurs machines sont rigoureusement au point, les hommes bien entraînés, et les derniers des anglais seront encore parmi les meilleurs. Bill Stanley (G.B.) se classe 1er, devant Lancaster (G.B.), dans la demi-finale.

Les différentes manches se sont déroulées sous le regard d'un public attentif et intéressé. (3 manches de 4 reprises, 1/4 de finale, 1/2 finale. finale.)

1re manche. — La première course a lieu entre les belges, sur 6 tours de piste, ce qui est aussitôt supprimé lorsqu'on en constate l'inutilité, alors que toutes les manches sont annoncées sur 4 tours pour les autres équipes.

A la 3e reprise où Meynier est opposé à W. Buttler, Paulot et Lascotas. il n'y a pas encore eu d'animation, jusqu'au moment où Meynier fait un démarrage foudroyant, suivi par Buttler qui ne le lâche pas, et c'est une lutte entre eux deux jusqu'au dernier tour, Meynier l'emporte à quelques mètres devant le champion allemand, les spectateurs sont conquis et debout applaudissent vigoureusement.

Dans la 4e reprise, disputée par les anglais, il est à regretter que la piste trop chargée de cendrée, empêche ceux-ci de faire du coude à coude, car cette manche aurait démontré leur virtuosité. Ils se suivent à une longueur près. et font des temps qui diffèrent d'une ou deux secondes.

2e manche. — 5e reprise. Les belges font cette fois 4 tours seulement, mais ne sont pas encore habitués au Dirt Track, et sont trop nombreux au départ. C'est ensuite le tour des hollandais, qui, roue dans roue, font une course splendide. Ils sont d'ailleurs acclamés.

DES CADEAUX POUR NOS ABONNÉS

MOTO-REVUE défend dans tous les domaines la cause des motocyclistes.

En toutes circonstances, votre journal est à votre disposition pour vous aider, vous guider, vous conseiller.

De votre côté, aidez-nous aussi.

Il nous faut de nouveaux abonnés.

Parmi vos amis, vous pouvez aisément nous en procurer.

Vous y trouverez double profit

D'abord, MOTO-REVUE, plus forte et plus répandue, pourra faire plus encore pour vous ;

Ensuite, à tout abonné ancien nous procurant un nouvel abonné

NOUS OFFRIRONS UN CADEAU

Essayez, vous n'aurez pas à vous en plaindre.

A la 7e reprise, Buttler (A.) prend sa revanche. Il passe Meynier à la corde, au premier virage. Il semble très vite. Beaux efforts de Lascotas et Paulot. Buttler mène toujours. Les spectateurs se passionnent. Meynier ne peut pas remonter, car il vire trop à l'extérieur. C'est dommage, ils finissent presque ensemble. Lascotas termine son dernier tour, sort du virage, met tous les gaz et tombe en beauté, produisant ainsi son petit effet. Il est d'ailleurs à son tour, très vigoureusement applaudi.

8e reprise, les anglais renouvelant leur exploit améliorent leurs temps. A Greenwood la première place et le record (les 4 tours en 1 m. 13 s. 2/5). Ceci semble dépasser bien des performances de pistes connues, et pourtant la cendrée est très mauvaise. C'est vraiment une course très dure et on n'a pas la notion de l'effort qu'ils ont fourni quand on les voit revenir à leur stand.

A la mi-temps, remise des Coupes et des prix divers aux clubs gagnants du Rallye.

La 3e manche n'est marquée par aucun incident, sauf par la malchance de Paulot qui abandonne (piston crevé), et ne pourra reprendre dans la demi-finale qu'en empruntant la machine de Marten, mais il sera nettement désavantagé par une position inusitée (selle trop basse).

Les 1/4 et 1/2 finales sont très disputés, mais certains coureurs sont en état d'infériorité à cause du trop grand nombre de partants.

Résultats :

1/4 de finale. — 1er Bossman (H.) ; 2e Artman (H.) ; 3e Tuerlinx (B.) ; 4e Aartsen (H.) ; 5e Bourse (B.) ; 6e Marten (B.).

1/2 finale. — 1er Bill Stanley (G.B.) ; 2e Lancaster (G.B.) ; 3e Hamers (H.) ; 4e Maller (H.) ; 5e Content (B.) ; 6e Huyfkens (B.).

Et c'est la finale...

La lutte sera chaude, le meilleur coureur de chaque pays disputera la dernière course de cette belle réunion. Au départ, Greenwood se détache et tiendra la tête jusqu'au bout, Buttler et Meynier le talonnent, des grappes de spectateurs sur les terrepleins sont littéralement empoignés, soudain au deuxième tour, Buttler s'arrête dépassé par Meersseman qui finira à quelques mètres derrière Meynier, qui fait tous ses efforts pour remonter Greenwood, mais en vain. Il aura tout de même défendu courageusement l'honneur de l'équipe française.

Classement de la finale :

1er **Georges Greenwood (Gr.-Bret.).**
2e **Fernand Meynier (France).**
3e **Meersseman (Belgique).**
4e **Van Dyck (Hollande).**

Le développement des courses sur prairie en Belgique, a facilité l'éclosion du Dirt Track. Pourquoi, en voyant les efforts de nos voisins, n'essayons-nous pas de former des équipes, beaucoup d'équipes, de créer des centres d'entraînement, de trouver des terrains spécialement aménagés pour le Dirt Track, et des individualités capables de donner à ce sport la place dont il est vraiment digne.

Encore quelques efforts, et nous connaîtrons en France de belles réunions comme celles de Beernem.

Mais évitons surtout de discréditer les courses sur cendrée, ne persistons pas à organiser des réunions semblables à celles d'un vélodrome parisien, dont la direction se révèle par trop inconsciente.

A.-G. CABROL.

CONCOURS DE PHOTO

MOTO-REVUE organise un concours de photographies exclusivement réservé à ses lecteurs.

Seules seront retenues les photos inédites se rapportant directement à la motocyclette et SUSCEPTIBLES D'ETRE PUBLIEES SUR NOTRE COUVERTURE.

TOUS LES ENVOIS DIGNES D'ETRE PUBLIES SERONT RECOMPENSES PAR UNE PRIME.

CHAQUE MOIS, L'AUTEUR DE LA MEILLEURE COUVERTURE PARUE DANS LE MOIS BENEFICIERA D'UNE SURPRIME.

Faites-nous parvenir vos photos AVANT FIN MAI pour participer au concours de JUIN.

RECOMMANDATIONS : Tirer les épreuves en noir, format 13 × 18. Eviter les sujets trop flous. Rechercher des gros plans et des contrastes marqués.

LE SPORT

PRÉPARATIFS POUR LE BOL D'OR

René Boura

LE RECORDMAN DE LA DISTANCE, EST ENGAGE SUR MOTOBECANE

LE Meeting de la Pentecôte de la Forêt de St-Germain, va revêtir cette année une importance exceptionnelle. Ce quinzième « Bol d'Or » va être en effet le rendez-vous de tous les cracks de la vitesse qui sont spécialisés sur les longues distances, aussi la double ronde des 24 heures, sera sérieusement animée et l'on peut prévoir ainsi la chute de nombreux records.

Parmi les dernières inscriptions régularisées, citons plus particulièrement celle du champion René Boura, détenteur du titre ayant établi le record général du « Bol d'Or » de tous véhicules, avec 2.056 km. 560, moyenne horaire 85 km. 690.

Cette magnifique performance établie par lui en 1935, au cours d'un beau duel avec Patuelli, sur le difficile circuit de la Forêt de St-Germain. doit être dépassé cette année. Boura ayant préparé avec le soin qu'on lui connait, sa robuste Motobécane 500 cmc.

En sidecars 600 cmc., citons également sur Motobécane (décidément la firme de Pantin fait un gros effort sportif qui mérite d'être souligné). Barthélémy, déjà recordman des sidecars 350 cmc. avec 1.621 km. 040, et qui espère bien cette année, grâce à ses hautes qualités de metteur au point et de conducteur parfait, ajouter un fleuron de plus à ses nombreuses victoires. Bien entendu, Barthélémy courra avec un sidecar Bernardet, au palmarès déjà chargé.

Citons encore en moto 175 cmc., Alexandre Thévenot, au guidon de la Terrot de Texier, victorieuse il y a deux ans.

En moto 250, le spécialiste Mariani de Bobigny, vainqueur de la cylindrée en 1932.

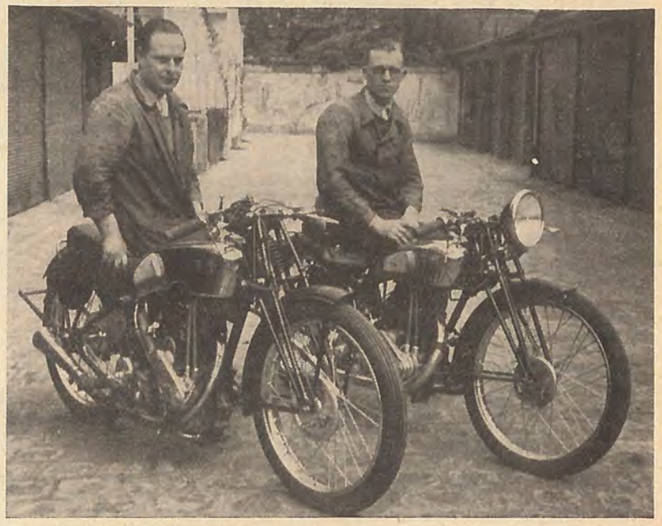
Et le courageux Tisserand, du M.C.I.F.

En 350 cmc., l'excellent Bernard, du M.C. de Paris.

De nombreuses inscriptions ont été régularisées cette semaine, puisque c'était la clôture à droits simples, et d'autres vont suivre jusqu'à la dernière clôture qui aura lieu irrévocablement, rappelons-le pour les éternels retardataires, mardi prochain 12 mai. Après il sera trop tard.

On trouve tous renseignements et les règlements chez M. Mauve, directeur du « Bol d'Or », 87, Boulevard de Reims. Paris (17e).

◆ **TEXIER, ET NON CHOCAT.** Dans notre dernier numéro, nous avons, par erreur, indiqué Chocat comme ayant été le vainqueur du Bol d'Or 1935, en 175 cmc. C'est avec plaisir que nous rectifions, chacun sachant que Texier, sur Terrot, a triomphé dans cette classe, aux Bols d'Or de 1933 et de 1935. Nul n'a oublié les courses remarquables qu'il y fit.



Dans tous les ateliers on travaille ferme actuellement en vue de la ronde de 24 heures. Voici, photographiés alors qu'ils préparaient leurs machines, le champion de Terrot, Le Roy (à gauche) vainqueur de l'an dernier en 250 cmc. et l'excellent amateur Delaherche.

LE MOTO-BALL

AMC Orly et MBC Houlgatais font match nul

DIMANCHE dernier eut lieu au Stade Municipal d'Orly, le match que nous avions annoncé, entre l'A.M.C. d'Orly et le M.B.C. Houlgatais. Une très nombreuse assistance se pressait autour du terrain pour assister à cette rencontre qui tint réellement ce qu'elle promettait. Dans le public on reconnaissait, outre M. Saucier, le président de l'A.M.C. d'Orly, qui ne manque jamais un match, quelques cracks motocyclistes de la région parisienne, dont Balsa, toujours passionné de véritable sport.

La partie

A peine le coup d'envoi est-il donné que déjà la lutte s'annonce acharnée. Les deux teams en présence manifestent le même désir de vaincre, et Houlgate fait une descente splendide et très efficace. On met en corner, et Boulanger rentre la balle dans le but d'Orly. Cinq minutes à peine s'écoulent que, sur une belle passe de Charrier, Bouguin, d'Orly, sauve l'honneur et rentre un but imparable dans les bois du M.B.C. Houlgatais. Puis la partie continue, toujours aussi rapide, mais sans qu'aucune des équipes réussissent à prendre l'avantage.

La seconde période revêt à peu près la même physionomie que la première, mais le score reste toujours le même. Au cours de la troisième période, les Orlysiens, déchainés et remarquablement servis par leurs rapides Terrot, dominent nettement, mais ne peuvent arriver à prendre l'avantage, grâce à la formidable défense d'Houlgate et en particulier de son gardien de but, Lemarchand.

En résumé, partie fort intéressante, farouchement disputée, quoique sans aucune brutalité, et bien arbitrée par M. Pinois.

DEMAIN : A.M.C. ORLY CONTRE VERSAILLES M.C.

DEMAIN 10 mai, au même Stade Municipal d'Orly, l'A.M.C. d'Orly rencontrera la nouvelle équipe du Versailles M.C., en un match dont l'intérêt n'échappera à aucun des amateurs de moto-ball. On dit grand bien de l'équipe Versaillaise, et d'autre part, celle d'Orly a prouvé sa valeur. Les Charrier, Verhyle, Bouguin, Laville et Canuel, auront à cœur de confirmer la bonne impression qu'ils ont faite pour leurs débuts sous leurs nouvelles couleurs et, si nous avions un pronostic à formuler, nous les donnerions comme vainqueurs probables.

Rappelons que Stade d'Orly se trouve après la Belle Epine, face aux usines Pillot, sur la route de Fontainebleau.

La Vie des Clubs

× **M.C. DE PARIS.** La sortie du 3 sur Clairfontaine, a obtenu le succès habituel. Dimanche prochain, sortie-muguet (pique-nique) à Montgrésin, en Forêt de Chantilly. Départ Porte de la Villette, 8 h. précises. Regroupement à la Chapelle en Serval. Itinéraire : Patte d'Oie de Gonesse, Vand'-Herland et Louvres.

Calendrier de mai : le 10, Montgrésin ; le 17, Chateaurenard, près Montargis, départ Porte Italie, 6 h. ; le 24, Jabline (pique-nique), départs Porte Dorée, 8 h. et 13 h. ; les 31/1er juin, Pentecôte, Fresnay-sur-Sarthe, les Alpes Mancelle. Pour cette sortie se faire inscrire au moins 8 jours d'avance.

× **SIDECAR-CLUB DE FRANCE.** Nombreux furent les membres qui participèrent à la sortie du 3 mai sur Pierrefonds. Visite du Château le matin, et après un excellent déjeuner, promenade en forêt de Compiègne et jeux divers.

Dimanche 10 mai, Vallée de Chevreuse par Versailles. Très joli circuit et visite des ruines. Pique-nique. Restaurant. Départ 8 h. Place de la Concorde.

Le Sidecar-Club de France organise pour le mois de Mai, un Rallye doté de nombreux prix. Pour tous renseignements, s'adresser au Siège, 1, Bd Ornano, et permanence, 103, rue de Clignancourt.

× **M.C. DE L'ILE DE FRANCE.** Dimanche 12 avril, a eu lieu la deuxième sortie amicale du mois. L'itinéraire prévu était Beauvais. Malgré le temps réellement « Motophobe » 18 camarades du club prirent le départ.

× **SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** 10 mai, sortie sur Amiens (Rallye Picard). Rendez-vous à 8 h. précises, café-tabac Lacassagne, 33, avenue du Pont de Flandre. Prendre la N.16 par Luzarches, Chantilly, Clermont, St-Just, Amiens. Regroupement à Amiens au Siège du M.C.P., 16, place René Gobelet. Isolés cordialement invités. Renseignements tous les jours et réunion tous les mercredis, au Siège Social. 14, rue Vitruve (20e). Tél. Roq. 82-24.

× **RACING MOTO-CLUB.** Le 10 mai Forêt de Chantilly, rendez-vous à 13 heures 30, Porte de la Villette. Renseignements le mercredi soir, à 21 h. au Siège Social, 10, avenue du Trône, 12e (Nation), tous les jours 209, Bd Davout chez M. Bruscoli, 135, Bd Diderot chez M. Fournet.

× **L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE** organise le dimanche 10 mai une sortie sur Gisors. Départ Porte Maillot, à 8 h. 30. Nous passerons à Conflans et à Pontoise où une réception est organisée à l'intention de tous les participants, par le Moto-Club de Pontoise. Déjeuner à Montjavout (10 fr. tout compris).

Nous invitons tous les motocyclistes de la région Parisienne et des régions traversées, à se joindre à notre groupe. A Pontoise photographie des participants, par les journaux régionaux. Retour à Paris vers 19 h.

Dimanche 24 mai : invitée par la Fédération Sportive et Gymnique du Travail, l'Amicale organise une sortie sur Etampes, afin de participer à la fête omni-sports.

Afin de nouer davantage encore les liens qui unissent tous les motocyclistes et automobilistes, nous invitons tous les clubs, tous les isolés à participer à cette sortie. Cela sera le prélude au rassemblement général des motocyclistes que l'Amicale organise au mois de juin dans la Forêt de Compiègne. Nous avons tous des intérêts à défendre, et ces prises de contact ne pourront que donner à chacun conscience du courant que nous représentons.

Nous demandons à tous les clubs de participer à l'organisation de ce rassemblement.

Nous donnerons incessamment les résultats d'organisation de ce rassemblement où seront conviés tous les clubs et isolés. Pour tous renseignements, au Siège de l'A.M.F., 35, rue Sibuet, Paris (12e).

× Au cours de la dernière sortie du **MOTO-CLUB DES DEUX-SEVRES** qui a eu lieu le dimanche 26 avril, nous avons eu le plaisir de voir des nouveaux motards régionaux venir allonger notre caravane et nous donner leur adhésion pour devenir membres de notre groupement sportif. Après avoir pris quelques photos de notre groupe à St-Maixent, nous avons pris la route en direction de Oiron, où nous avons déjeuné, puis le retour s'est effectué par Thouars.

Notre MOT CROISÉ du N° 685

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	M	O	T	O	B	E	C	A	N	E
2	A	U	■	■	U	T	■	J	A	P
3	■	V	■	B	■	R	A	S	■	I
4	P	R	E	S	T	E	R	■	K	■
5	■	I	R	A	T	■	B	M	W	■
6	R	R	R	■	■	M	R	■	D	O
7	U	■	E	■	F	I	E	R	■	K
8	D	■	U	M	F	■	S	A	C	■
9	G	A	R	A	G	E	■	L	O	T
10	E	C	■	G	M	■	P	E	R	E

Ci-dessus, la solution du mot croisé de M. Olive (et non Olme, comme nous l'avions annoncé à tort). Nous avons reçu quatre solutions exactes, en même temps, de MM. Cortet, 23, rue Chabot-Charny, à Dijon; Lavigne, 10, rue de la Petite-Pierre, à Paris (11e), Voignier, 1er génie, 8e Cie, à Strasbourg, Soltner, à Avrillé (Maine-et-Loire).
Tous quatres gagnent donc une blague à tabac « Springrip ».

La date de la prochaine sortie sera fixée ultérieurement.

× **Le MOTO-CLUB DE BORDEAUX** annonce que le « **Circuit du Sud-Ouest** » n'ayant pu avoir lieu pendant les Fêtes de Pâques, par suite de l'interdiction des pouvoirs publics, aura lieu les 6 et 7 juin prochain, avec maintien du classement de l'épreuve pour les Coupes de Tourisme de France, en deux étapes :

6 juin : Bordeaux, Pau, par Langon, Bazas, Aire, Pau, Col du Pourtalet, Pau. 318 km.

7 juin : Pau, Oloron, Mauléon, Col d'Osquich, Larceveau, St-Jean Pied de Port, Bayonne, Laboueyre, Bordeaux. 322 km.

Des épreuves annexes d'accélération freinage auront lieu à Pau. Le règlement sera envoyé aux maisons, ainsi qu'aux individuels qui s'étaient engagés pour les 11-12-13 avril, et à tous ceux qui en feront la demande au Siège du M.C.B., 4, Cours de Verdun, à Bordeaux.

× Le **F.M.A.F.** organise le 24 mai, un rallye-ballon, qui en cas de circonstances atmosphériques défavorables, sera remplacé par un rallye-avion.

Renseignements et engagements : A. Barthélemy, 6-7, rue Mazelle, Metz.

× Echos du **RALLYE DE BRUGES.** Une vingtaine de motocyclistes ont pris part au Rallye de Bruges ; par leur bonne tenue et leur belle présentation, nos membres ont remporté la 3e Coupe d'honneur, sur 22 mises en compétition. Tous sont rentrés enchantés du bon accueil reçu dans la cité flamande.

× La fête que le **M.C.P.** organise le 10 mai prochain, dans le Parc de la Hotoie, s'annonce sous les meilleures auspices. De tous côtés nous avons reçu des engagements ; une grande gymkana se déroulera dans la Hotoie à partir de 14 h. 30 ; à 17 h. remise des prix.

Dimanche 17 mai, le M.C.P. prendra part au Rallye de l'A.C.P.A., sur Doullens.

A MM. LES PRESIDENTS ET MEMBRES DES CLUBS SPORTIFS DE FRANCE

LA Société France-Cuir, spécialiste du beau vêtement de cuir, invite MM. les Présidents et Membres de Clubs sportifs, à se faire inscrire à ses magasins pour obtenir une remise importante sur les prix de tarifs.

Il leur suffira, après inscription, de présenter leur carte pour bénéficier de cette remise.

La Société France-Cuir fait sur mesures tous les équipements de cuir pour la moto, l'auto, le ski, etc..., tels que : raglans, blousons, pantalons, culottes, etc...

Les inscriptions sont reçues sur place ou par lettre adressée à la Société France-Cuir, dont adresse aux pages d'annonces.

Ateliers, magasins de vente et bureaux, ouverts tous les jours ainsi que le samedi après-midi.

VOTRE GARAGISTE VOUS DIRA POURQUOI

Kervoline équi-visqueuse est l'huile de graissage vous offrant le maximum de garantie.

Il vous dira pourquoi la sécurité mécanique d'un moteur ne peut être assurée que par une huile dont la viscosité est constante en dépit des élévations de température.

Il vous dira aussi pourquoi votre consommation d'huile équi-visqueuse est inférieure à celle d'un lubrifiant ordinaire.

Il vous dira tout cela dans votre intérêt... posez-lui donc la question !

Vous n'aurez plus aucune hésitation à vidanger et à faire le plein avec

KERVOLINE

ÉQUI-VISQUEUSE

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES – MAISON FONDÉE EN 1845
25 A 37, RUE DU PORT — AUBERVILLIERS (SEINE)

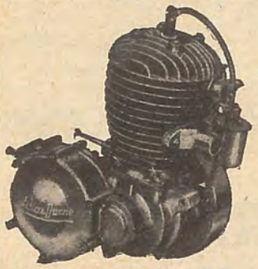
F-36-I-B

Campeurs,

vous trouverez tout le matériel de camping à

LA NAUTIQUE SPORTIVE, nouveau magasin, **17, Quai Voltaire - PARIS,** face au Louvre - LITT. 12-72

Les fameux matelas pneumatiques M 5.



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

PLUS de CREVAISONS

BLOCFUITE

REND LES PNEUS INCREVABLES

B- L- C- L- F- U- I- T- E-

S'injecte en *quelques minutes* dans la chambre à air, par la valve *sans l'obstruer.*

Ne contient, ni acide, ni dissolvant - *N'attaque* donc pas le caoutchouc.

Expérimenté le 9 mai 1935, à l'autodrome de *Montlhéry,* en présence de MM. les Commissaires de l'A.C.F. son efficacité est indéniable.

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

Société BLOCFUITE SARL

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

LA SOURCE DES PIECES DETACHEES

Vous trouverez aux Ets PERTUISOT TOUT pour réparer VITE ET BIEN

Réalèsage de cylindres avec pistons complets
Réfection d'emboîtage, garantie du Neuf
Remise en état de tous carte s
Rebaguage aux cotes d'origine et de réparation
Rectification des cames. arbres ou axes, etc...
Embrayages dernier modèle, adaptables à toutes marques de boites de vitesses
Soudure d'aluminium et de tous métaux, garantie
Fourniture de toutes pièces détachées moteur et boites
Usinage de toutes pièces mécanique introuvables
Exécution rapide

Etablis. PERTUISOT, 23, rue des Acacias, Paris
Maison fondée en 1906 Tél. : Etoile 12-46

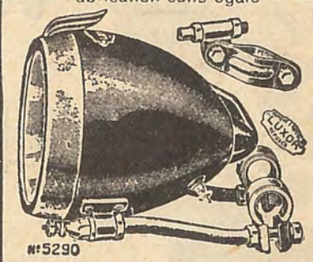
Une Nouveauté !

Projecteur profilé aérodynamique

pour vélomoteurs

— — Fabrication sans égale — —

"LUXOR"



Entièrement en aluminium chromé, diam. 130 %m. Commutateur breveté, pour éclairage route et lampe veilleuse.

Livré avec colliers pour guidon ou tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) 45 frs

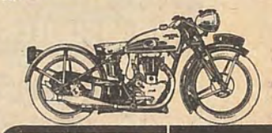
TRAIZET & Cie - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19e

La plus rapide et la plus sûre des motocyclettes de série

Le triomphe de la technique!

Franco sur demande Catalogue Général MOTOS & VÉLOMOTEURS PRESTER & PRESTER Jonghi

VENTE A CRÉDIT

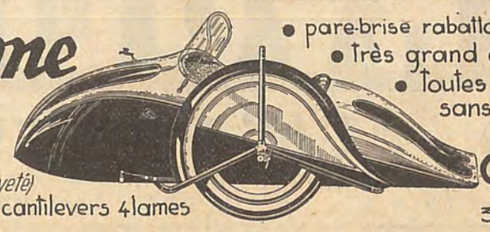


PRESTER

jonghi

EICHEL Frs ING.-CONSTR. — 50-AVENUE MARCEAU COURBEVOIE (Seine)

L'aérodyne "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

Bufflier

31 COURS E.ZOLA LYON

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

Ouvert Dimanches et Fêtes

---

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces . . . . . **10 Frs**

Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 ¾ sur 13 ½ ; 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

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

B S A

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 XIe

Ouvert le Samedi après-midi

Nous sommes FABRICANTS visitez nos ATELIERS.

Laissez Echantillon, GRATUIT sur demande

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres

TOUS MODÈLES DE PISTONS

44, Avenue du Roule

Porte des Ternes

NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55 (2 lignes groupées)

MOTOS A VENDRE

Alcyon 350 cmc. Culb. 3 v. sélec. éq. élec. ex. ét. 2.000 fr. Kervorkoff, 129, Bd Masséna.

Ariel 500 cmc. tte éq. et rev. 2.500. Schneider, 33, r. de Reuilly, Paris 12e.

Cause chômage vend F. N. 350 parf. ét. prix à déb. Cléaz Achille, 12, rue du Château d'Eau, 10e.

Gnome et Rhône Junior cme nve bien éq. Particulier, 6, r. de Normandie, Pruchon à Créteil (Seine).

Gnome-Rhône V.2. cme nve ent. éq. 3.800 repr. moto plus faible. Café, 31, r. du Pressoir, 20e.

Motoconfort 3 C. V. neuv. roul. 1.200 km. val. 2.500 fr. céd. 1.300 fr. Dimitri, 8, villa des Charmilles, 15e.

Monet-Goyon M4 Luxe bloc lat. ét. nf. Ecr. Boitel, 3, Sq. P. Blanchet, Paris.

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

2.700 fr. Motos neuves 1re marque 3 et 4 C.V. tte équips. garant. 6 mois. Occasions en 175 à 500 cmc. et sides. Pneus, moteurs, boites 2, 3, 4 Vit. Conditioins de crédit et reprise. Doridant, 92, r. Paris, Romainville (Seine).

Monet-Goyon s. sp. 175 cmc. D. 17 modèle 34 grd luxe chrom. éq. t-sad 1.400. Louvet, 20, r. Rateau, La Courneuve, 4 routes (Seine).

AUTOMOBILES LAMBERT

28, Boul. Jamin - REIMS

A solder :

cyclecars-voiturettes 350 cm3 3 vitesses Sport - Etat neuf

3.500 frs

500 cm3 2 vsses et M.AR. Neuf - Capote - 5 roues éclairage -- compteur 2 portes - complet valeur 8.500 frs

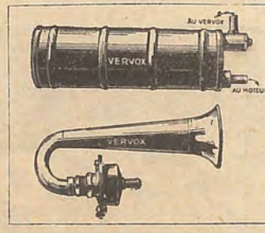
à enlever :

5.500 frs

avec garantie

AGENCE GÉNÉRALE ZÜNDAPP

16, RUE AUGUSTE BAILLY ASNIÈRES



Avertisseur à dépression pr Moto

VERVOX Breveté S.G.D.G.

Nom Déposé

A membrane incassable
Le plus harmonieux
Le plus sensible

Garanti contre tt vice de construction

Prix avec tous accessoires de pose . . . . . **120 f.**

Chez tes les agents et commissionnaires

Etabl. MUET, Constructeur 7, Rue Yvart, PARIS (15e)

V&W SPÉCIALITÉS POUR MOTOCYCLETTES

LES **ACCESSOIRES DE QUALITÉ**

Sièges arrière - Repose-pieds
Protège-jambes - Retro
Silencieux, etc.

Ets. V et W

5, rue Franklin, le Pré-St-Gervais

Lucien PSALTY

50, rue Brunel - PARIS (17e)

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

Pièces détachées pour Motos **HARLEY-DAVIDSON "Indian"**

Etabli H FILLIAT

8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27

Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

New-Map culb. 350 écl. élect. moye. bro. 2 échap. Raynal, 19, r. des 5 Diamants, Paris.

Norton 500 Inter. course c. nve fer. reprise 350 ou 500 tourisme même état. Faye, 99, r. du Fg St-Martin, 10e.

Peugeot 114 nve jamais roulé écl. élect. Gaston, 4 bis, r. Mizon, soir.

Rudge 500 tt Réplica 4 Vit. sél. ét. nf. très rap. essai 4.200 à déb. reprend. moins rap. vis. samed. diman. Leblond, 44, r. Fessart, 19e.

Soyer Jap 350 lat. t. b. état compt. écl. él. acc. 1.300. 145 bis, r. d'Alésia.

Terrot 4 C.V. culb. nve 1936 moitié catalogue machine vendue av. garantie. 5, r. Emile Allez, Paris 17e.

Terrot 350 Lat. 34 monobloc parf. ét. ent. éq. rlée 9.000 km. Urgent 2.300. Mar, 22, r. Julien Lacroix, 20e.

Le Vélomoteur

MOTOBECANE

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

DUBOIS 56, Rue A.-Briand Levallois, ereire 19-73

Reprise anciens modèles

AGENCE GÉNÉRALE B.M.W.

16, RUE AUGUSTE BAILLY ASNIÈRES

VISITEZ NOTRE HALL : **DEPREZ**

Ouvert Samedi et Dimanche toute la journée

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

Tél. : Défense 07-01 07-02

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

MAGURA EXCENTRO

CABLE EXTERNE, TIRAGE RECTILIGNE, DOUCEUR EXTRÊME, POSITION STABLE
PRIX : 38 FRS
EDMOND KAHN, 9, Rue Bélidor - PARIS

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 - 3e
Asnières, 34, Av. de la Marne

Terrot 350 Lat. pour cause maladie équip. complet pneus neufs éclair. élect. parfait état 1.200. Maillot, 22, av. des Batignolles, St-Ouen (Seine).

Terrot 250 lat. tte éq. roule 8.000 km. 2.000 fr. Vergnaud, 1, r. Eure, 14e, ap. 8 h. soir.

Calthorpe 350 Culb. éclair. Lucas 2.300 fr. Favroult, 24, r. Pierre Curie, Bry-s.-Marne (Seine) tous les jours.

350 Lat. mot. Zurcher belle occasion. Goiffon, 93, r. de l'Abbé Groult, 15e.

P. 111 tout éq. bon état 1.200 fr. Douarche, 8, place Falguières, 15e.

Plusieurs vélomoteurs récents à partir de 500 fr. 2 vit. équip. 600 fr. Chenel, 5, r. Emile Allez, 17e.

SIDECARS

Particulier Vend Sidecar Bernardet ét. nf. 600 fr. Maitre, 6, r. de Braque, 3e, à 19 h.

500 F.N. culb. sidecar Bernardet Gd routier éq. élect. tr. bon ét. 3.800, du Lundi au vendredi, Gambetta, 230, rue Lafayette, 10e (Métro Louis Blanc).

MOTOS - DANTON
AGENCE OFFICIELLE
MONET-GOYON - B.S.A.
MAGNAT-DEBON
KŒHLER-ESCOFFIER
SIDE BUFFLIER
Grand choix de motos d'occasion RÉVISÉES et GARANTIES
ÉCHANGE - CRÉDIT
Service réparations et dépannages
M. GRATECAP, 14, r. Danton Levallois - Tél. Péreire 19-11
Ouvert Dimanche et Fêtes

CHROME-CUIR
38, Rue du Chateau-d'Eau, 38
Tél. : BOTzaris 73-37 PARIS-Xe

Fabrique de vêtements de cuir
Tout ce qui concerne l'équipement
Mantcaux - Blousons - Cuissards
Serre-têtes - Casquettes - Gants, etc.
— *Vêtements sur mesure* —
Conditions spéciales aux membres de Clubs
Catalogue illustré sur demande

CAMPEURS !
Avant de vous fixer sur le choix d'un MATÉRIEL
DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE ILLUSTRÉ
Contenant :
UN MATÉRIEL SAC
LE PLUS GRAND CHOIX DE TENTES
LA PLUS BELLE COLLECTION DE MATELAS PNEUMA
TOUT UN MATÉRIEL DE COUCHAGE PERFECTIONNÉ
DIVERS MODÈLES DE RECHAUDS SÉLECTIONNÉS
LE MATÉRIEL DE CUISINE LE PLUS PRATIQUE
LES SACS À DOS LES MIEUX ÉTUDIÉS
ET TOUT UN MATÉRIEL SÉLECTIONNÉ ET GARANTI
NOTRE TENTE "MOTO RALLYE" a été étudiée spécialement pour MOTO-CAMPEUR et permet l'abri efficace de la moto
Remise spéciale 10 % aux lecteurs de Moto-Revue

SPECIAL CAMPING
46, RUE CHANZY • PARIS 11e

Carrosseries Sports et Touristes, et châssis de sides neufs et d'occasion depuis 300 fr. Motos-Accessoires, 3, rue Larochelle, Paris 14e, (31, rue de la Gaîté).

F.N. 500 M 67 culb. avec sid. tt neuf écl. élect. t-sad 2.700 cause maladie. Pigny, 12, r. Daguerre, 14e.

Gnome-Rhône 500 culb. écl. b. éq. ét. méc. pf. ch. side 1.500. Lang, 6, r. Paul Bert, Colombes.

Terrot 500 Culb. av. side Bipl. 2.000 urgent. Péres, 49, r. Olivier Métra.

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

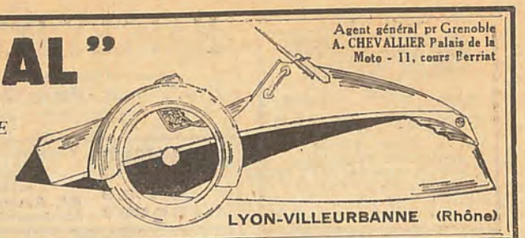
René G. 750 susp. arr. bip. parfait état. Mala, 35, rue Blanchard, Chatillon-s.-Bois. Bus FO desc. Cavée.

Motobécane 500 Culb. side sport tableau de bord Cicca t-sad vitesse au pied parfait état de marche très rapide 3.800 s'adresser Beauvais, 15, r. Boulay, 17e.

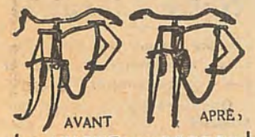
Motos C.L. UTILIA
Tles cylindrées de 100 à 500 cc
Moteur L.M.P
Les Établissts C. L. UTILIA
10, rue Achille-Martinet - PARIS-18e
Montmartre 22-49
fabriquent ou réparent tous cadres et fourches motos - Réalésage de cylindres - Réparation de magnétos - Cintrage de tubes - Pignons de chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles Pièces p' meilleurs LMP AUBIER JACK-SPORT CHAISE - Boîte BRIDIER, STAUB, etc.
Catalogue access. aux Agents

8 AEROPROFIL
Side Vannod Piteaux

LES SIDECARS "IMPERIAL"
PRÉSENTENT LEURS MODÈLES 1936
D'UNE CONCEPTION TECHNIQUE TRÈS MODERNE
Ressorts lames multiples sur "ARTICULASTICS"
ROUE INDÉPENDANTE
Pare-brise Amovible glace "SECURIT"
Catalogue gratuit sur demande
M. MARMONNIER - 21 bis, Rue Martin-Combret



Agent général pr Grenoble
A. CHEVALLIER Palais de la Moto - 11, cours Berriat
LYON-VILLEURBANNE (Rhône)



AVANT APRÈS
CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone : Péreire 20-69
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

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. C. de Paris

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 MOTOBÉCANE NOVI - SOUBITEZ - GURTHER - AMAC
Chaine RENOLD - BRAMPTON - Acc. V. W.
Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles. Réalésages
VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES ET AGENTS
EXPÉDITION PROVINCE ET ETRANGER
26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO Téléph. : ÉTO 54-81
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

MOTOBÉCANE
Nouv. mod. "SUPER-CLUB" en magasin
Pièces détachées - Crédit - Reprises
LEYRIS, 97, r. de Tilsitt - Ag. régionale
MARSEILLE

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 (13e)
Tél. : Gla. 10-20

VOITURES

Darmont Etoile Ailettes dir. démultip. bon état prix 2.500. Finiels, 1, r. des Ormes Charenton.

Darmont Etoile de France 3 Vites. M.A.R. état nf s'adresser 38, rte de Chartres, Antony.

Morgan à eau très beau, spacieux pneus nfs écl. prix 1.200. Bélan, 57, r. Sébastien Mercier, Paris.

Peugeot 5 C.V. 190 S. cond. int. 4 Pl. demi-tôlé ent. rev. 3.000 reprend. vélomot. Bobier Gardien Vert en Drouais (E.-et-L.).

Sandford 4 cyl. carr. tôl. 2.700 à déb. Reniaux, 36, r. Vergniaud, Paris 13e.

Sandford 5 C.V. 2 Cyl. exposé Salon 36 c. nf. tous acce. Dautel, 42, rue Caulaincourt, 18e.

Sandford 4 cyl. culb. garanti usine Sandford, 72, av. des Ternes, toute reprise motos. Crédit.

Plusieurs : 7 C.V. traction AV. 1936 Citroën : 8.800 fr. 8 C.V. Citroën nouvel habillagl familiale Fiat : 3.600 fr. 2.000 fr. comptant solde crédit, reprise ttes voitures sport et motos récentes. Chenel, 5, r. Emile Allez, Paris 17e.

ÉCHANGES

Revil ex-Palais de la Moto éch. votre moto ctre une autre à votre choix nve ou occas. garantie, différence en 12 mois. 82, av. des Ternes, angle Bd Péreire, Paris. Ouverts le dimanche.

Echangerai mon coupé 6 C.V. Ruby caros. primée élégance conviendrait à une dame, ctre cyclec. ou side, ou le vendrai 5.500 fr. Restaurant Pallé. 7. r. Emile Allez, Paris 17e

Echang. side VW 1 pl. 1/2 cont. vélomot. 2 vit. Achète réser. 17 l. genre Terrot. Chevalier, 5, r. des Gardes, Paris 18e.

ON DÉSIRE ACHETER

Revil ex-Palais de la Moto achète ou prend en dépôt av. garantie de vente, ttes motos d'occas. 82, av. des Ternes, angle Bd Péreire, Paris. Ouverts le dimanche.

J'achète comptant motos et voiturettes. Collard, 3, r. Aumont, Paris 13e. Gla. 10-20.

HENRI IV AUTOMOBILES
43 bis, Boul. Henri-IV - PARIS
Archives 74-17
TERROT
Permis gratuit
Vente - Achat - Echange
Occasions toutes marques long crédit

LIQUIDATION
du stock de pièces pr HARLEY
Etabli PIERRE PSALTY
80, Avenue des Ternes, Paris

ECOLE DE MOTO G. AUGOYAT FILS
8, Avenue Dorian, 8
PARIS (XIIe)
Maison fondée en 1884 (Métro : Nation)

DIVERS

Toutes les chaines, tous les pneus pour vélomot. moto, Morgan et R. Gillet, stock complet, px économiques uniques. Dalbiac, 1, r. des Jardins St-Paul, Paris 4e.

Revil ex-Palais de la Moto exceptionnel accumulateurs neufs 6 volts Tudor 60 fr. dessus de selle neufs 25 fr. 82, av. des Ternes, Paris. Ouverts le dimanche.

Bouteille Magondeaux complète 500 l. à vendre 30 fr. Fusay, à Meurcy, par Fère-en-Tardenois (Aisne).

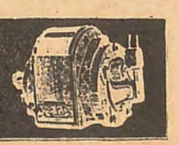
Outillage de petite mécanique, tour, raboteuse, marbre à vendre. M. Laumonier, 34, r. de Paris, à Verrières (S.-et-O.).

ACCU Huitric
rue de Graviers NEUILLY-sur-SEINE

LES 12 COMMANDEMENTS DU PARFAIT MOTARD
Pour avoir de bons départs
Il te faut sans hésiter
Ni mêm' remettr' à plus tard
Un' bougie Lodge, acheter
(A suivre)
R. BOURA
2 fois recordman général du Bol d'Or
Agence exclusive MOTOBÉCANE MOTOCONFORT - Liste d'occasions garanties 6 mois sur demande
CRÉDIT - REPRISES
Un renseignement ne coûte rien chez R. BOURA, 16, Avenue de l'Étoile (Près Square de l'Écho) Le Parc Saint-Maur.
Autobus 109 Tél. : Grav. 08-84
Graissage KERVOLINE

MOTO-HALL
78, Avenue des Ternes
PARIS-17e Galvani 78-95
MOTOBÉCANE
TERROT -- B. S. A.
Gillet - Herstal et ttes marques
SIDECARS
OTOM - TUBOTOM
Réalésages - Soupapes - Toutes pièces
Réparations - Dépannages - Crédit
Echange
Ouvert Dimanche matin

DE CONFIANCE réparations magnétos, volants magnétiques, etc. MEA et toutes autres marques
Ets ALECAU (E. Seniquette)
Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa.
56, Avenue Jean-Jaurès, ARCUEIL (Seine) Tél. Alésia 06.98



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

HARLEY-Don
Agence Officielle
22, r. Picpus - Paris-12e

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

LA TERROT chez DUCHÊNE
Vente, achat, échange, réparations ttes marques, 28, rue Pixéricourt, PARIS

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

Souvenez-vous que :
LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièce moteure, réparations, soupapes, axes, etc...

DERNIÈRE HEURE

Moto Ravat 500 Blackburn culb. écl. bat. t.-sad sacoches, side aérod. le tout en très bon état 3.500 fr. Le soir de 18 à 19 h. 30. Denys, 79, r. de Paris, Colombes.

Darmont sp. imp. roul. 8.000 éq. coffres amort. tabl. bord 5.000.

New Map 500 Mag 35 roul. 7.000 ét. neuf éq. t-sad 4.000. Porte, Toucy (Yonne).

Motoconfort 500 culb. parf. ét. bs. px. Crédit, échanges. L. Lambert, Place Marché, Meaux.

500 culb. F.N. - 500 latér. F.N. - 500 lat. Jap Terrot - 350 Terrot latér. - 350 Terrot culb. 2 tub. - 350 Automoto - 350 F.N. - Sidecar grd. sport Bernardet complet garant. 6 mois. à partir de 1.500 fr. Duchêne, 28, r. Pixéricourt, Paris. Ménil. 98-34, 70-45.

Norton 490 A.C.T. type TT av. ou sans side prêt pour Bol d'Or tte beauté 5.200 pas crédit. Young, 100, Bd Diderot, Paris 12e.

Terrain Coteau Champigny avec pied à terre 2 minutes de la gare ctr. 5 C.V. Culb. ou side écr. Grémion, 7, r. de l'Egalité, Joinville - le - Pont (Seine). Esc. B.E. 3.

Tracta road. 7 C.V. bon état bas prix ou éch. ctre side rap. av. soult. Duhamel, 22, r. Ginioux, 15e.

5 C.V. Dollar parf. ét. 2.000 fr. Crédit, Echanges. L. Lambert, Place Marché, Meaux.

Citroën 5 C.V. cab. moteur Ailes rondes pont banjo essuie-glace élec. pneus neufs essai à volonté échangerai contre side René Gillet 34-35 arrangement. Guerguin, Cinéma, 34, Bd Barbès, 18e.

Marc 4 C.V. 4 T. éclg. élec. parf. ét. 800 fr. L. Lambert, Place Marché, Meaux.

Monet-Goyon 5 C.V. culb. 4 vit. sélect. 1935 140 km. tte éq. reprend. moins vite. Leclai, 56, r. de la Chapelle, 18e.

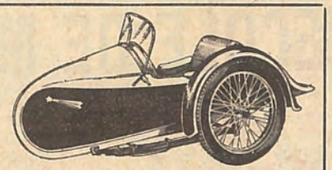
Cyclecar B.S.A. parf. ét. de marche. - Fiat 6 C.V. cond. int. 1936 garantie impecc. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

B.S.A. Etoile Bleue 5 C.V. parf. ét. - B.S.A. 2 cyl. side Précision ét. nf. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

PNEU VÉLOMOTEUR tringle 600×55... depuis 32 fr.
PNEU VÉLOMOTEUR talon 600×55... 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 (XVe)
Vaugirard 41-42

MOTOCONFORT
TERROT - B.S.A.
MONET-GOYON
sont visibles à
LA PLUS BELLE ET LA PLUS GRANDE EXPOSITION
MOTO - BASTILLE
6, Boulevard Richard - Lenoir
PARIS-Bastille
Reprise - Crédit

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.
Catalogue et prix sur demande



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

VOLTAIRE - MOTOS
Agence exclusive
Motobécane - Motoconfort
OCCASIONS
Toutes marques garanties 6 mois
LONG CRÉDIT
Échanges — Reprises
26, rue Voltaire Paris (11e)
TÉL. : ROQUETTE 45-98
Ouvert le Dimanche matin

Monet-Goyon
Terrot — Saroléa
Chez le Recordman
M. PERRIN
Vente - Achat - Echange
Accessoires
Pièces détachées
50, avenue Edouard-Vaillant
Bologne-s.-Seine Molitor 29-62

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

Grand choix
d'OCCASIONS
révisées en état
Crédit à 10 mois - Echange
MOTO-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS XIe

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

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

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

Notre Librairie

(Joindre 1 franc par ouvrage pour envoi recommandé. Pas d'envoi contre remboursement).

Ouvrages sur le dessin industriel :

22. — **LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN.** Dessin industriel. Travail de bureau d'études. Traçage. Résistance des matériaux. Formulaire mécanique. Par R. BARDIN.

Notions générales sur le dessin. Exécution du croquis à main levée. Exécution du dessin industriel. Exécution d'un projet. Travail du bureau d'étude. Traçage des pièces. Résumés et tableaux. Notions de résistance des matériaux. Systèmes mécaniques usuels. Aide-mémoire. **(D)** **Prix : 21 fr.**

23. — **MANUEL PRATIQUE DU DESSINATEUR-ELECTRICIEN.** Exécution des plans, schémas et dessins de construction en usage dans l'industrie électrique, pratique de la profession de dessinateur - électricien, par H. de GRAFFIGNY, ingénieur civil.

La profession. Matériel et outillage. Principes généraux. Organes et pièces de mécanique électrique. Appareillage électrique. Instruments de manœuvre. Construction des dynamos. Les génératrices de courant alternatif. Les transformateurs et les accumulateurs. Etude des réseaux et usines ou stations de distribution. **(G)** **Prix : 10 fr.**

MANŒUVRE DE LA VOILE, connaissances indispensables, par J. RICAUX et Cl. BONNET.

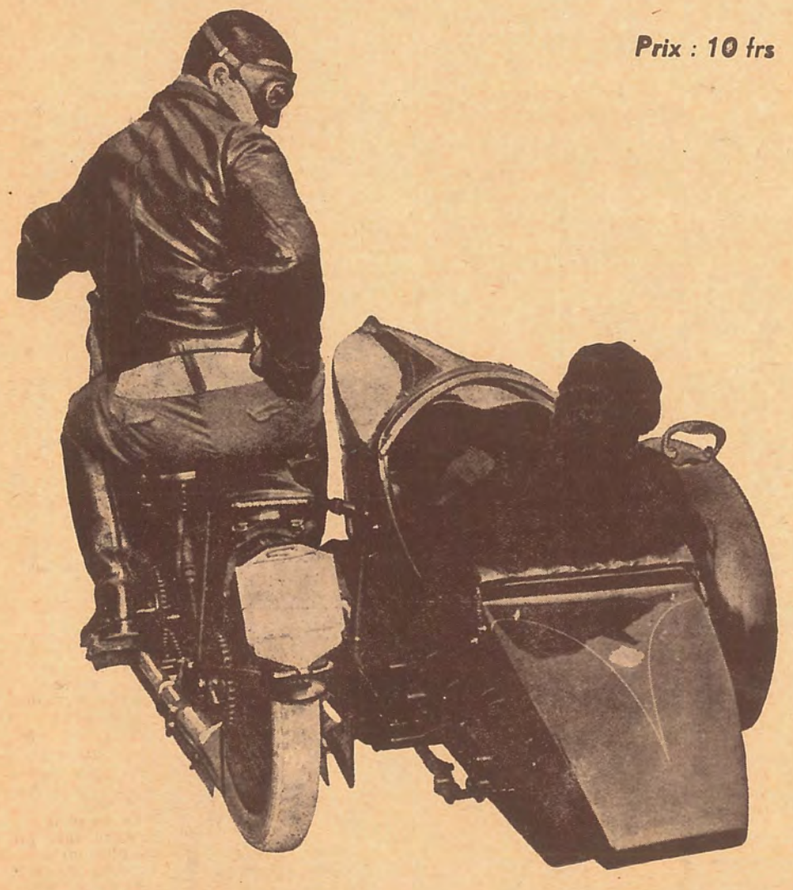
Le sport de la voile tend à prendre une place de plus en plus importante. Les débutants, et même certains yachtmen, trouveront, dans cet ouvrage, les premiers rudiments de la manœuvre à la voile adroitement condensés et clairement exposés, l'action du vent sur les voiles dans les différents cas, les effets utiles et les efforts perdus, le pourquoi des manœuvres accomplies, le tout copieusement illustré. **(G)** **Prix : 25 fr.**

Imprimerie spéciale de « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris (2e). Le Gérant : C. LACOME

il faut l'avoir lu le

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



pour bien connaître le fonctionnement de la Moto et en apprécier le charme

Envoi franco 11 fr. 75

Qui peut le plus...

La réputation des moteurs d'aviation GNOME-RHONE est faite : **Rendement, endurance, sécurité** se retrouvent dans la très moderne

250cc JUNIOR

bloc-moteur à trois vitesses

châssis en acier embouti

GNOME RHONE

150 Bd HAUSSMANN PARIS-8e

motocyclette nouvelle de grand luxe au prix réduit de :

2900f

ÉCLAIRAGE EN SUPPLT