

24 ANNÉE N° 688
16 MAI 1936

Influence de l'aiguille et de son gicleur

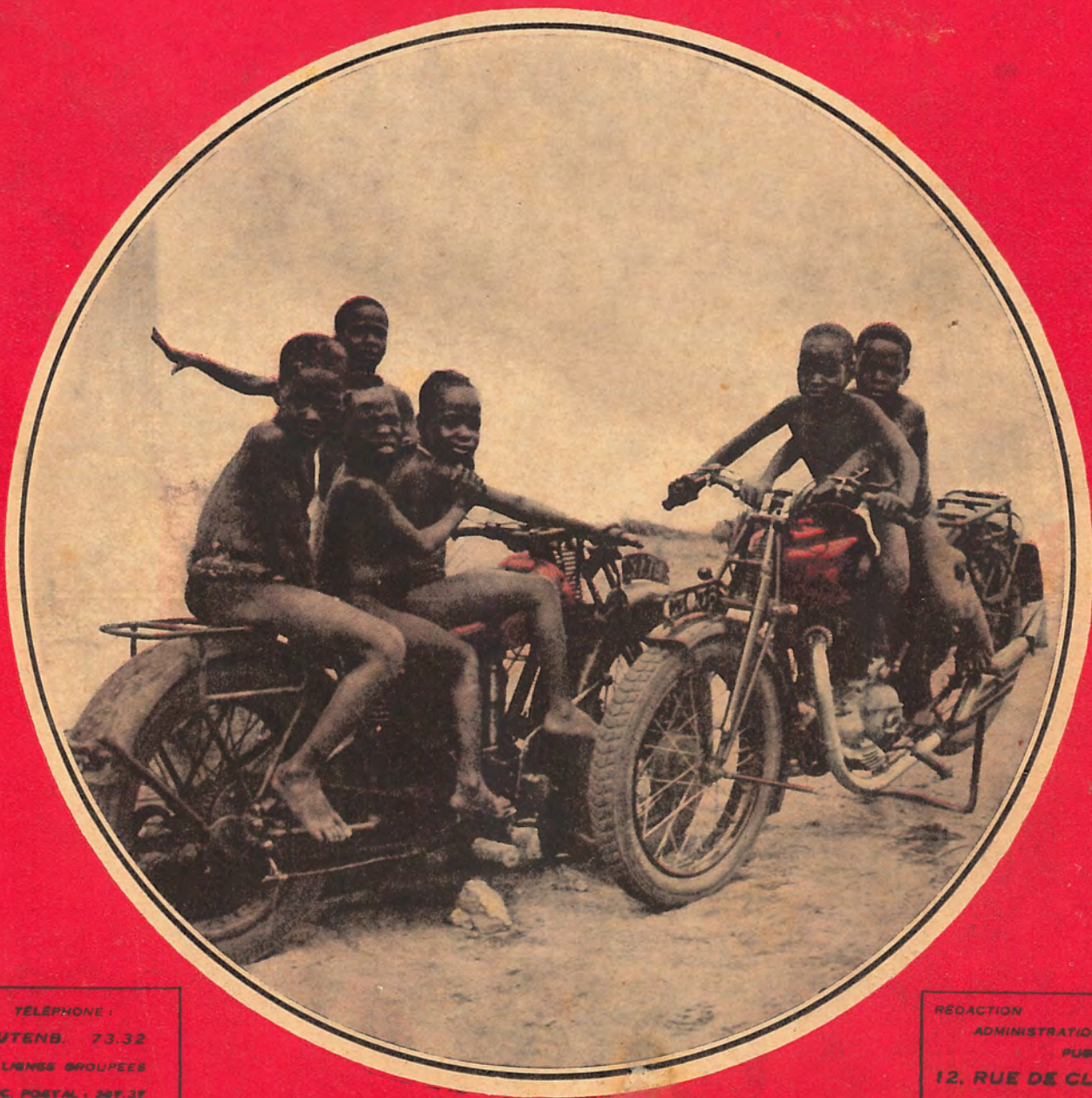
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

S/C. POSTAL : 267.39

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

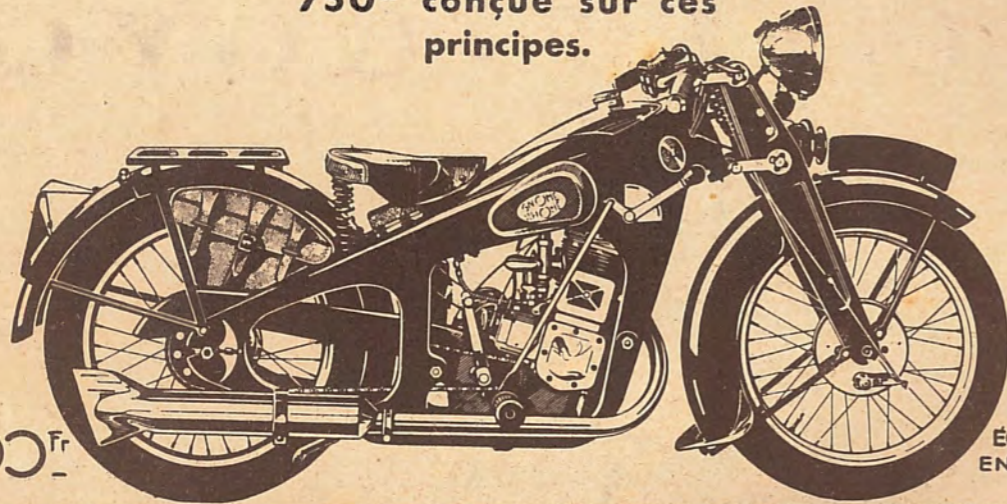
PARIS (2^e)

LES TEMPS SONT LOINS OU, A DEMISAUVAGES, LES HABITANTS DU FIN-FOND DE L'AFRIQUE ETAIENT
EPOUVANTES PAR TOUTES LES MANIFESTATIONS DU PROGRES, TEMOINS CES NEGRILLONS DE LA
COTE D'IVOIRE, TOUT JOYEUX D'ETRE PHOTOGRAPHIES SUR DES MOTOS.

GNOME RHONE

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

GNOME RHONE est la seule marque
offrant à sa clientèle une gamme
complète depuis 250^{cc} jusqu'à
750^{cc} conçue sur ces
principes.

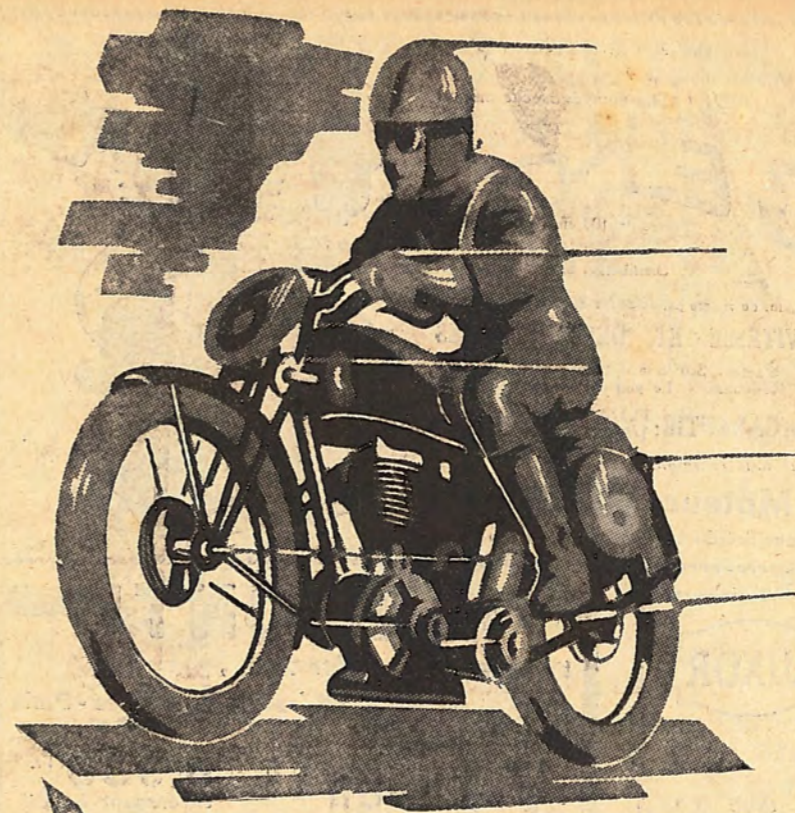


3900^{fr}

ÉCLAIRAGE
EN SUPPL.

LA 350^{cc} MAJOR
avec son bloc-moteur à soupapes latérales
et ses quatre vitesses, est, pour toutes ces
raisons, la plus moderne et la meilleure
des 350^{cc} de tourisme.

SIEGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.
SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale. — LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. — MARSEILLE,
185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson.
STRASBOURG, 2, Rue Sédillot. — ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.



SUCCÈS SPORTIFS

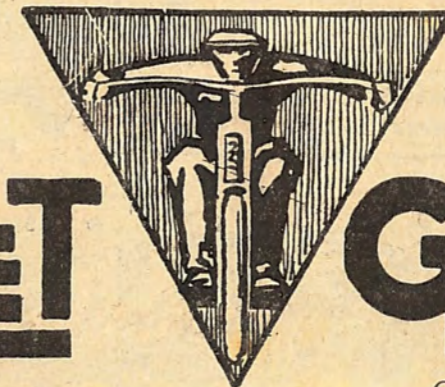
1^{ers}

MONET - GOYON

CIRCUIT D'ANJOU - 1^{er} ex-æquo Marcel Perrin catégorie 500 cmc

Meilleur temps toutes catégories motos dans l'épreuve de classement

PARIS-NICE 500 cmc. premier ex-æquo sans pénalisation Jarrot et Perrin
CRITÉRIUM DE MOTO-REVUE 500 cmc premier toutes épr. Monneret
CIRCUIT DE L'EUROPE 500 cmc premier ex-æquo sans pénalisation Perrin
CIRCUIT DE TOURAINE 500 cmc premier ex-æquo sans pénalisation Perrin



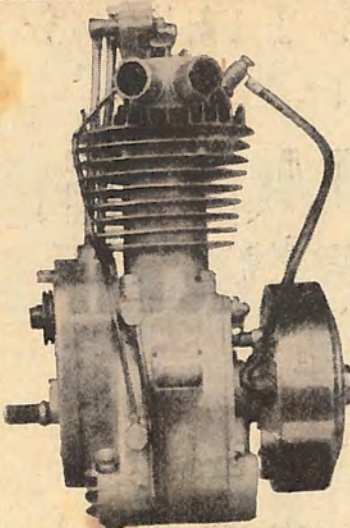
MONNET

GOYON

Succursale à Paris
112, Boulevard de Courcelles

Catalogue franco sur demande
57, Rue du Pavillon - MACON

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Un Vélocycleur ?
Une moto légère ?
OUI ! Mais équipés avec le moteur

GEM
100 cm³ - 4 temps
à culbuteurs
Distribution breveté S.G.D.G.

Changem. de vitesse par selecteur au pied breveté.
MONOVITESSE ET DEUX VITESSES

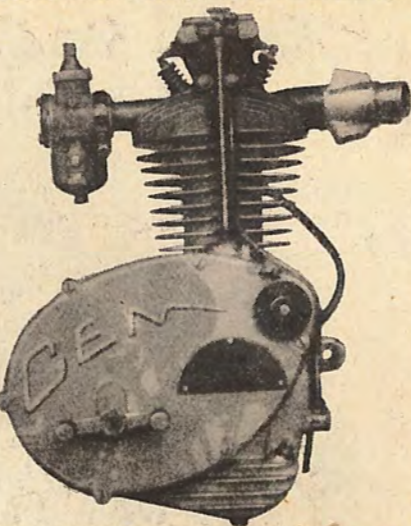
Silence - Souplesse - Surpuissance
Résistance - Le plus économique.

Consom. GARANTIE: 11,1/4 d'essence aux 100 k
1/21. d'huile aux 1000km.

Pour tous renseignements

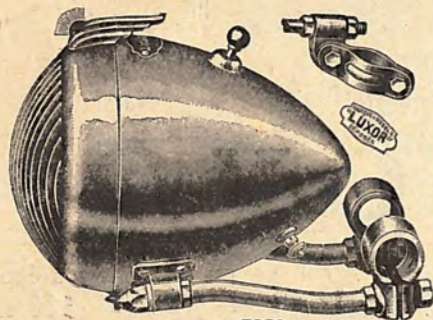
Moteurs GEM

13, Avenue Stéphane Mallarmé, PARIS (17^e)



Une nouveauté
pour Velomoteurs

"LUXOR"



avec verre
bombé
diffusant
et commu-
tateur à
rotule
breveté.

N°5292

Prix de vente imposé (sans ampoules) 46 fr. 50

Projecteur diamètre 130
mm. entièrement en laiton
chromé fixation sur gui-
don ou tubes de fourche



N°259

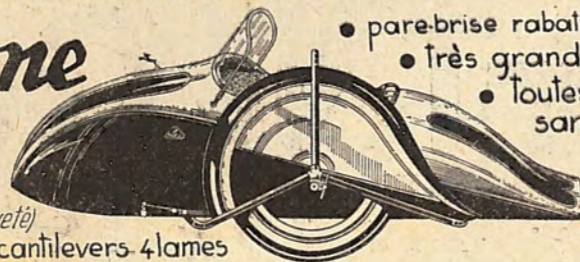
Lanterne arr. pour lampe
à ergots, cabochon auto-
réfléchissant.

Prix imp. (sans amp.) 8f. 50

TRAIZET et c^{ie} fabricants
32, Rue de Cambrai, Paris-19^e

L'aérodynme
"40"

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



Buffler

31 COURS EZOLA LYON

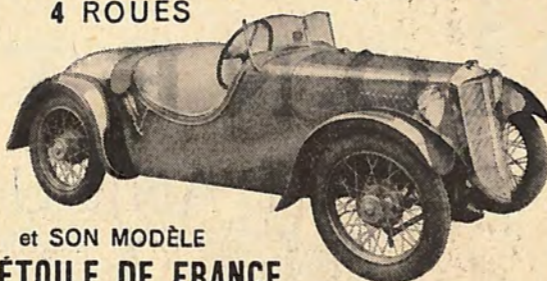
Agent à Paris: DEPREZ, 187, rue Armand-Sylvestre Courbevoie (Seine) (près de la gare d'Asnières) et 7, rue Meslay - PARIS
Ouvert Dimanches et Fêtes

DARMONT

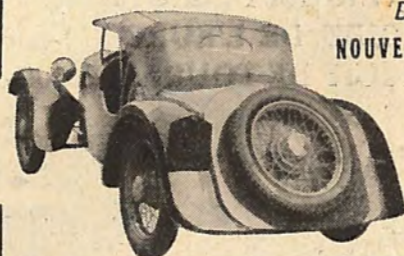
vous invite à aller voir...

178, rue de Courcelles - Paris

SON MODÈLE
V JUNIOR à 9.900 Fr.
4 ROUES entièrement équipé



et SON MODÈLE
ÉTOILE DE FRANCE
3 ROUES à 6.950 entièrement équipé



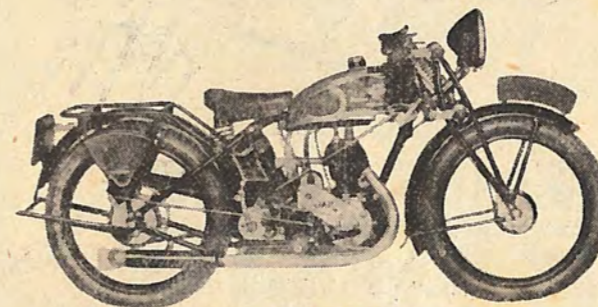
Demandez le
NOUVEAU CATALOGUE
1936

adressé gratuitement
sur demande à usine
39, rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)
TéL. Dé. 05-25

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

**MOINS CHERE QU'UNE 175-2 TEMPS
ET COMBIEN PLUS AGRÉABLE**

EST LA NOUVELLE **NEW-MAP**



Catalogues et Renseignements

TYPE J. T. S. 2.
3 CV. - MOTEUR "JAP"
4 TEMPS - 3 VITESSES

2375 frs

Catalogues et Renseignements sur demande

Usines et Bureaux :

A LYON : 122 et 124, AVENUE LACASSAGNE

STOCK PARIS ET NORD :

E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot - PARIS

Téléphone : Ségur. 20-09

Métro : Invalides

Adérisez
vos pneus

Plus encore que pour l'Automobile, "l'ADÉRISATION" est nécessaire à la Moto. Pour éviter les accidents faites "ADÉRISER VOS PNEUS", c'est le seul procédé capable de donner aux bandes de roulement l'adhérence constante qu'elles ne peuvent avoir autrement.

Le SURPROFIL DE SÉCURITÉ ADERSOL n'est ni une mode, ni une astuce, mais le résultat de la découverte du principe même de l'adhérence, recherché depuis la création du pneumatique. C'est une découverte sensationnelle dont la simplicité étonne et le résultat stupéfie.

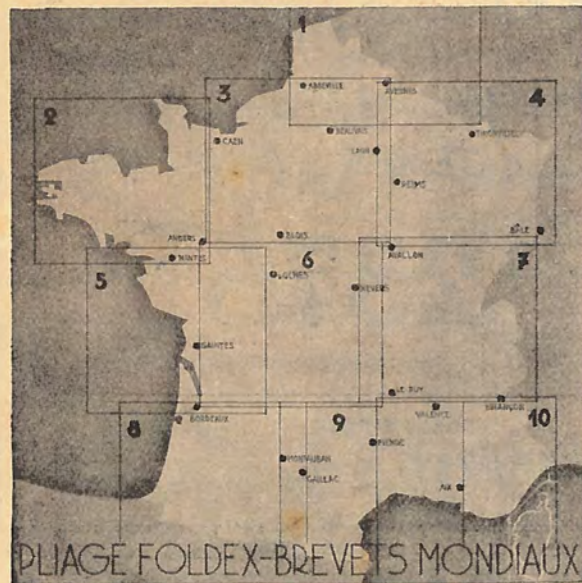
Surprofil de Sécurité ADERSOL

TÉCALEMIT

St^e A^me Capital : 18.000.000 frs. 18, Rue Brunel, PARIS-17^e

BON
pour obtenir
le Catalogue
en couleurs et la liste
des STATIONS D'ADÉRISATION

LES CARTES RÉGIONALES SHELL



L'INDISPENSABLE DOCUMENTATION DU
MOTOCYCLISTE A LA PAGE

vont paraître !...

COMMANDEZ DÉS MAINTENANT LA CARTE
QUI VOUS INTÉRESSE A VOTRE GARAGISTE
OU LIBRAIRE OU ENVOYEZ UN MANDAT
DE 8 FRANCS A LA

SOCIÉTÉ DES PÉTROLES JUPITER
42, RUE WASHINGTON-PARIS-8^e
C. C. P. Paris 142.90.



UTILISEZ EXCLUSIVEMENT
AEROSHELL
HUILES POUR MOTEURS

Que dites-vous
...



**de cet
EMBRAYAGE?**

Il est d'autant plus difficile de réaliser un bon embrayage que la motocyclette est nerveuse et puissante.

Un embrayage trop dur, c'est le démarrage sec, brutal, un effort anormal sur les pignons de la boîte de vitesses.

S'il est trop doux, il ne tardera pas à patiner et à s'user prématurément.

Dans une motocyclette "GILLET" l'embrayage est à la fois robuste et progressif, grâce à la multiplicité des plateaux et à leurs très larges dimensions.

Vous pourrez, avec votre "GILLET", faire des démarrages "étincelants" sans aucun risque; l'embrayage tiendra.

*Si vous voulez
une belle
"mécanique"
achetez une*

Envoi franco sur demande
du nouveau catalogue
avec
PRIX EN BAISSÉ

Gillet
HERSTAL

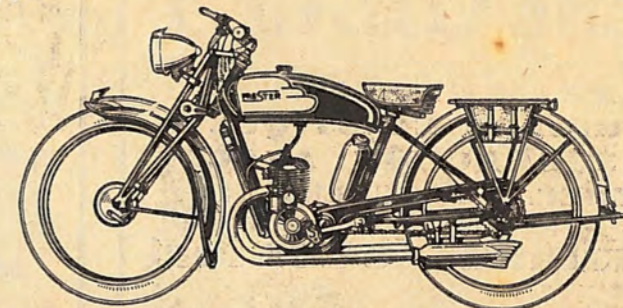
USINES A JEUMONT (Nord)
Services Commerciaux: 59, Av. de la Rochetaillée - ST-ÉTIENNE (Loire)
Magasin d'Exposition, Pièces Détachées, Ateliers de Réparations -
Tél.: Botzaris 87-77 46, Boulevard Magenta - PARIS

Publ. J. BAZAINE

*La moto sans
permis de conduire!*

*Sans impôt ni
permis de conduire*

Franco sur demande
Catalogue Général
MOTOS & VÉLOMOTEURS
PRESTER & PRESTER
Jonghi
VENTE A CREDIT



PRESTER

Jonghi

EICHEL F.^{res}
ING^{rs}-CONST^{rs}

50-AVENUE MARCEAU
COURBEVOIE (Seine)

VOTRE MOTEUR
**EXIGE LA
BOUGIE MICA**

Adoptée par
Motobécane
Terrot
New-Map
Magnat-Debon
Monet-Goyon
Motoconfort
Koehler-Escoffier
Motosacoche

la première
BOUGIE
FRANÇAISE
garantie
1 an

GUINER

USINES A PONTARLIER (Doubs) Dépôt à PARIS, 3 Imp. Compont (17)

Les Motocyclettes

RENÉ GILLET

AVEC SUSPENSION
ARRIÈRE ÉLASTIQUE
EN SOLO OU AVEC
SIDECAR ASSURENT LE

Maximum de Confort



- 3 5 0 cmc. pour le solo
- 5 0 0 cmc. pour le solo
ou le sidecar
- 7 5 0 cmc. pour le solo
ou le sidecar
- 1000 cmc. p^r le sidecar

RENÉ GILLET & C^{IE}

126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

AGENCES :

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

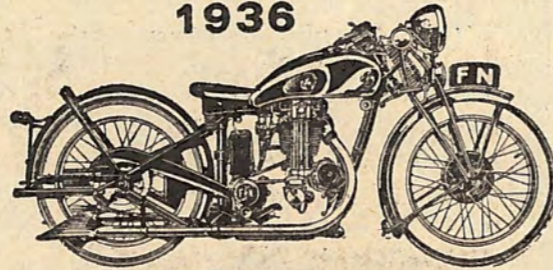


FABRIQUE NATIONALE

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

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX

1936



La 500 cmc. - Supersport

PARIS-NICE 1936

MACHINES M 86-SS au départ

4

**MACHINES 1^{re} 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

**POUR "ASPIRER" LES
COTES**



...il faut une bonne compression. Pas de bonne compression sans segments étanches. Pour avoir un moteur nerveux, montez des segments étanches Grenier. Avec eux plus de fuite de gaz entre piston et cylindre, plus de calamine, et un meilleur refroidissement. Ils donneront un "coup de fouet" à votre moteur.

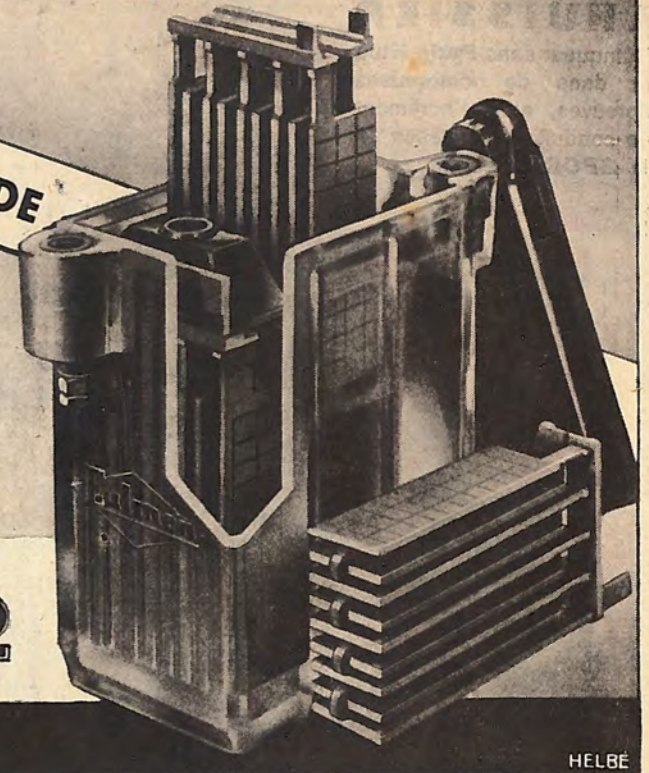
Demandez à votre fournisseur des



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

GRANDE RÉSERVE DE LIQUIDE

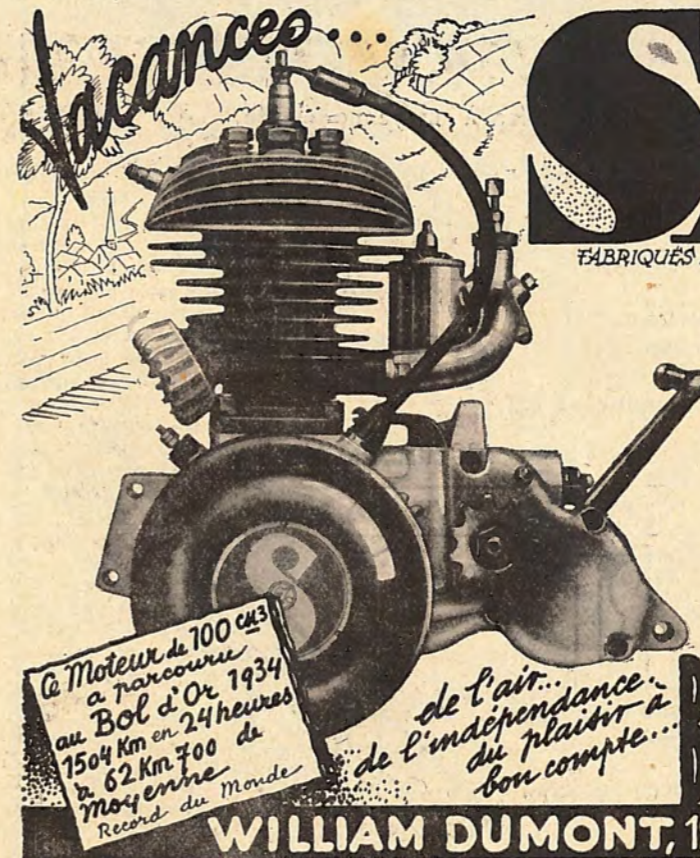
La suppression des séparateurs, remplacés sur toutes les batteries Fulmen moto par des bracelets en caoutchouc, permet une réserve de liquide considérable. Ces bracelets absorbent également toutes vibrations éventuelles dans les groupes de plaques.



HELBE

Fulmen-moto

la plus durable



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

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

Eclairage électrique

BON

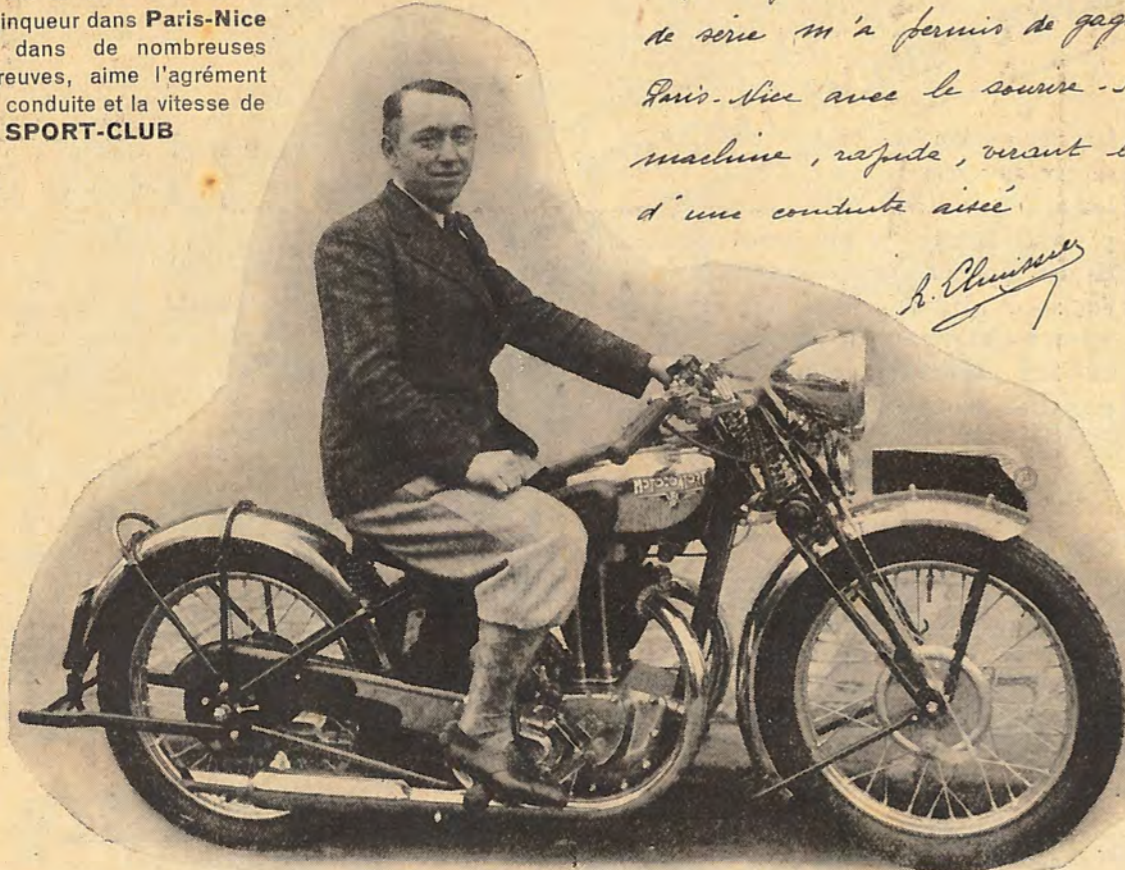
Demandez la description et la liste
des Constructeurs utilisant des Moteurs
Mo

WILLIAM DUMONT, 12, Av^{ue} Claude Vellefaux, PARIS-10^e

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

VII

L'excellent coureur
LHUISSIER
 Vainqueur dans Paris-Nice
 et dans de nombreuses
 épreuves, aime l'agrément
 de conduite et la vitesse de
 la **SPORT-CLUB**



*Ma "Sport Club" strictement
 de série m'a permis de gagner
 Paris-Nice avec le coursier. Belle
 machine, rapide, usant peu
 d'une conduite aisée.*

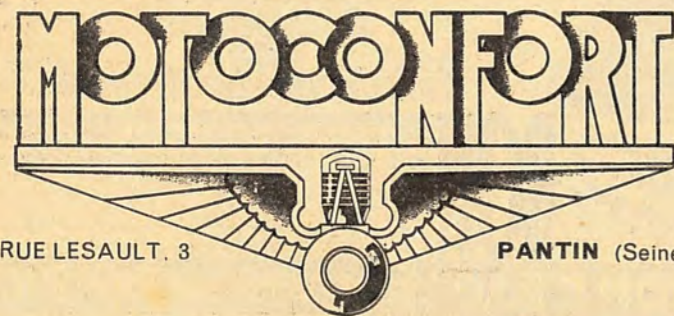
R. Lhuissier

Conçue et mise au point pour le sport, les randonnées à moyenne élevée,
 le tourisme rapide, la **350 cmc "SPORT-CLUB"** est un ensemble
 aux lignes modernes entraîné par le plus robuste des bloc-moteurs

graissage par circulation automatique, culbuteurs et
 guides de soupapes graissés automatiquement étanchéité
 complète, ressorts de soupapes en épingle, double
 échappement, embrayage à double commande

12 Mois de Crédit — Un An de Garantie 120 kilomètres à l'heure

PNEUS HUTCHINSON CHAINE YELLOW



3, RUE LESAULT, 3

PANTIN (Seine)

PRIX
4250 f.

BON A DÉCOUPER
 LA MOTOCONFORT, 3, rue Lesault, Pantin (Seine).
 Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente
 crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.

M Rue " D'ap. M C 3



MOTO REVUE

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

ABONNEMENTS		
UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argent. ne, Au- triche, Bulgarie, Canada, Pé- gique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS		
84 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.
Tel. GUT. 73-32 (4 lig. gr.) C. C. Postal 297-37		

RETOUR DE VOYAGE

On fait aujourd'hui du tourisme par longues étapes et sur-
 tout par économie, les séjours à l'hôtel étant encore as-
 sez onéreux. Toutefois nous avons été heureux de constater
 que certains hôtels ont fait de remarquables efforts pour
 améliorer leur cuisine et réduire leurs prix. Il y a dans tous
 les coins de notre pays d'excellents hôtels où, le dimanche on
 a peine à trouver une place. Par contre nous sommes parfois
 descendu dans de grands hôtels où nous étions seuls dans
 une vaste salle. La qualité médiocre de la nourriture expliquait
 fort bien cette solitude et la note apportait une explication sup-
 plémentaire. Ce qu'il faut, ce sont des prix nets. Rien n'est
 plus irritant que les suppléments qui gonflent la note. Un repas
 doit comprendre la boisson. Le prix des
 bons vins est exagéré et c'est dommage,
 car si les prix étaient raisonnables, on en
 boirait davantage et ce serait un gros dé-
 bouché pour nos grands crus. Trop sou-
 vent aussi on ne trouve pas les demi-
 bouteilles qui permettent de goûter un bon
 vin, sans commettre d'excès de table. En
 général, les repas sont trop copieux et le
 service est beaucoup trop long. Il n'est
 pas rare de passer une heure et demie et
 même deux heures à table. Beaucoup de
 touristes qui ont de grandes étapes à par-
 courir, mangent sur le bord de la route
 pour économiser non de l'argent, mais du
 temps. Un repas simple comprenant un
 plat de viande, des légumes, un dessert,
 et servi rapidement, serait le bienvenu.
 Cela s'applique surtout au déjeuner, mais
 conviendrait aussi aux touristes qui veu-
 lent dîner rapidement avant de rentrer
 chez eux. D'une manière générale, les
 hôtels sont propres et les chambres con-
 fortables. Bref, dans l'ensemble, il y a
 un sérieux progrès et les hôteliers ont fait un louable effort.
 Hélas, en ce qui concerne les routes, le même optimisme ne
 serait pas de mise. On ne peut que constater l'état d'abandon
 dans lequel se trouve notre réseau routier alors que la circu-
 lation intense du poids lourd nécessiterait un entretien considé-
 rable. Nous payons pourtant assez cher pour avoir droit à des
 routes décentes. Déjà des routes à grande circulation sont plis-
 sées et donnent l'impression de rouler sur de la tôle ondulée,
 elles sont creusées de nids de poule, hérissées de têtes de
 chats. Le seul travail auquel semblent se consacrer les ser-
 vices routiers, c'est la destruction systématique des arbres. Il
 faut que cette situation cesse à brève échéance, sinon les

routes vont se trouver dans le même état qu'en 1919, et un
 effort énorme deviendra nécessaire pour les restaurer. Nous ne
 mettons pas en cause les services routiers, bien que leur orga-
 nisation administrative ait besoin d'être rajeunie et assouplie.
 La faute incombe dans sa totalité à l'Etat. Pour un peu, on
 croirait que nos parlementaires ignorent l'usage de l'automobile.
 Nous, motocyclistes, nous sommes encore plus maltraités,
 car nous usons proportionnellement plus d'essence et par
 conséquent nous avons été les plus atteints par les taxes sur
 l'essence. Par contre, nous n'usons pas les routes. Il serait
 à désirer que dans l'avenir nous ayons à la tête des Travaux
 Publics, non un politicien, mais un technicien.

SOMMAIRE

N^o 688 - 16 Mai 1936

Informations	448
Influence de l'aiguille et de son gicleur sur la carbura- tion, par H.P. Borestroke ..	449
Quelques indiscretions avant le T.T.	452
Les nouveautés Prester 1936	453
Le cyclecar: usure du pneu arrière, par R. Tessier	455
A propos du sidecar, par Ravisse	457
Constructeurs, fabricants	459
Le feuilleton du débutant ..	460
Le sport (résultats du Leinst- ter « 200 » et du G. P. de Suisse)	461
Le Tour de France	462
Les Clubs	464

Un effort devait être tenté pour débar-
 rasser les routes, les sites et les monu-
 ments de la publicité hideuse qui les dé-
 figure. Mais ce serait là une œuvre utile
 et qui, en cette qualité n'intéresse pas
 l'Etat. Donc, rien n'a été fait. Il faudrait
 pourtant que les firmes qui se livrent à
 cette publicité fussent persuadées qu'elles
 n'en retirent aucun profit, tout au con-
 traire. Nous, touristes, nous devrions nous
 faire une règle de ne jamais rien leur
 acheter.

La sécurité de la route est toujours
 aussi précaire et l'anarchie règne sur la
 route. Quand il y a des gendarmes, ils
 stationnent à un carrefour en général peu
 dangereux, et on franchit des centaines
 de kilomètres sans voir un uniforme.
 Quant à l'éducation des usagers, elle est
 complètement à faire. Les motocyclistes
 sont, quoi qu'on en dise, les usagers les
 plus prudents. Nous avons pourtant ren-
 contré des machines chevauchées par
 trois personnes. Autant nous sommes par-

tisans du siège arrière, autant nous considérons comme dange-
 reux le transport de trois personnes sur une même machine.
 Mais, du moins, tous les motocyclistes que nous avons crois-
 sés tenaient bien leur droite et conduisaient avec prudence et
 sang-froid.

L'intensité de la circulation actuelle n'a pu encore tirer de
 leur torpeur les charretiers et les conducteurs de bestiaux.
 Il n'y a plus guère de chiens pour aboyer après les voitures,
 mais les gosses restent insupportables et continuent à consi-
 dérer comme un jeu très amusant de passer devant vous, de
 vous menacer de cailloux, ou d'imiter le sifflet des gendarmes.
 Quand aurons-nous une vraie police routière ?

INFORMATIONS

COLLABORATEUR RECHERCHE

Les demandes de renseignements émanant de nos abonnés se faisant de plus en plus nombreuses, « Moto-Revue », en vue de « RENDRE SERVICE » à tous ses correspondants, remanie et modernise son « Service de Renseignements Techniques et Pratiques ». Aussi recherchons-nous, pour compléter ce service, un jeune, très compétent sur tout ce qui touche la moto, pouvant disposer de quelques heures par jour. Ecrire, discrétion assurée.

ILS NE CAUSENT PAS D'ACCIDENTS !...

Nous voyions, il y a quelques semaines, dans un grand quotidien de Paris, une photo représentant un défilé des escadrons motocyclistes des « balillas » en Italie. On sait que les groupements de balillas réunissent des jeunes gens de 12 à 15 ans... et nous n'avons pas connaissance qu'ils causent plus d'accidents que d'autres.

Qu'on ne vienne plus nous dire que la moto est dangereuse et difficile à conduire. C'est une preuve de plus que le permis de conduire est inutile.

TRAVAUX AU PONT DE NEUILLY

Depuis le temps que, pour la construction d'une ligne de métro la chaussée de l'avenue et du pont de Neuilly est détériorée, la circulation troublée à un point inimaginable, nous avons signalé en leur temps divers points dangereux. A l'heure actuelle, c'est l'extrémité du pont vers La Défense qui est terrible. Une série de quatre ou cinq cassis profonds et successifs a déjà provoqué la chute de plusieurs motocyclistes qui, les ignorant, arrivent dessus à plus de 20 à l'heure, vitesse limitée à notre avis... Attention!

GUYONNET S'ENTRAINE SUR ROUTE

Rencontré vers Orléans Guyonnet, qualifié pour le Bol d'Or lors de l'Éliminatoire qui, selon l'expression consacrée « rétame » comme un voleur. Il s'entraîne ferme en vue de l'épreuve de la Pentecôte en effectuant fréquemment le parcours Paris-Guéret et retour. Avec ses longues lignes droites et ses nombreux virages entre Issoudun et Guéret, cette route est particulièrement idoine à ce genre de travail.

Gageons qu'avec sa rapide 250 cmc. Guyonnet fera quelque bruit à St-Germain.

DECES

M. René Bufflier, constructeur de sidécars, nous fait part du décès de Mlle Lancelot, sa plus ancienne et plus dévouée collaboratrice. Tous les regrets de « Moto-Revue ».

NAISSANCE

M. Germain Lambert, de Reims, constructeur de la voiture Sans-Choc, informe de la naissance de son fils Alain. Nos plus sincères félicitations.

LA RONFLETTE

Connaissez-vous « La Ronflette » ? C'est le surnom que ses amis ont donné à notre excellent amateur Delaherche qui, cependant, n'a pas l'habitude de s'endormir sur sa rapide 175... Mystère des sobriquets!

EPREUVE RADIODIFFUSEE

La Leinster « 200 », la fameuse course anglaise, sera radiodiffusée par le poste Radio-Athlone dans l'après-midi du 2 mai. Voilà une intéressante nouvelle pour les sportifs qui comprennent l'anglais.

LES EXPORTATIONS ANGLAISES

L'Angleterre a exporté en mars 1936, 1.950 machines contre 1.803 durant la même période de l'année précédente. Cette augmentation est due en grande partie au débouché important que constitue l'Australie pour l'industrie britannique.

POLICE DE LA ROUTE

Revenant dernièrement de Montargis, nous remarquâmes un gendarme, qui, embusqué dans un virage assez dangereux, attendait des délinquants éventuels pour les « pincer » au bon moment. Combien de temps aurons-nous encore à déplorer cette façon ridicule et inefficace. Ce gendarme n'aurait-il pas mieux fait de se poster avant le virage afin que sa vue invite les imprudents à la sagesse... Mais on l'aurait sans doute bien étonné en lui disant que son rôle consiste non pas à verbaliser après une faute qui risque d'être génératrice d'accident, mais à chercher à empêcher les gens de se casser la figure.

LA BONNE EXCUSE

Réponse d'un motocycliste à un gendarme qui dressait contre lui procès verbal pour excès de vitesse: « Je suis bien obligé d'aller vite, sinon mon moteur chauffe tellement qu'il brûle mes pantalons de golf ».

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SURETÉ NATIONALE

Paris le 11 MAI 1936

3ème Bureau G.N.

Monsieur le Directeur,

Ainsi que vous le savez, le décret du 25 juillet 1935 impose aux organisateurs d'épreuves automobiles et motocyclistes sur route l'obligation d'être assurés contre les accidents auprès d'une compagnie autorisée par le Ministère du Travail à couvrir les risques de transport routier.

Cette règle semble être ignorée par un certain nombre de dirigeants de clubs automobiles et motocyclistes qui s'adressent à des compagnies non agréées et qui, au moment du départ de l'épreuve, sont surpris de rencontrer des difficultés auprès des services de police.

Afin d'éviter aux organisateurs d'épreuves sportives ces fâcheux contretemps de dernière heure, je vous serais obligé de vouloir bien insérer la présente lettre dans votre journal en vue de rappeler les instructions en vigueur.

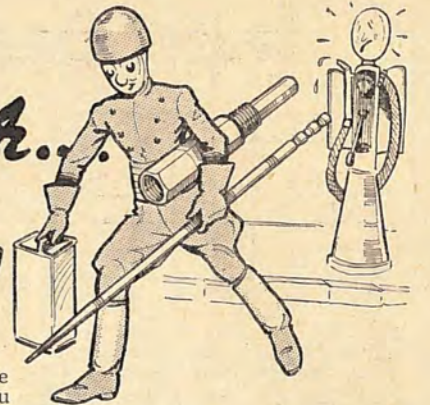
Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Monsieur le Directeur de « Moto-Revue » 12, rue de Cléry Paris.

Alain

Influence de l'aiguille et de son gicleur sur... LA CARBURATION

par H. P. BORESTROKE

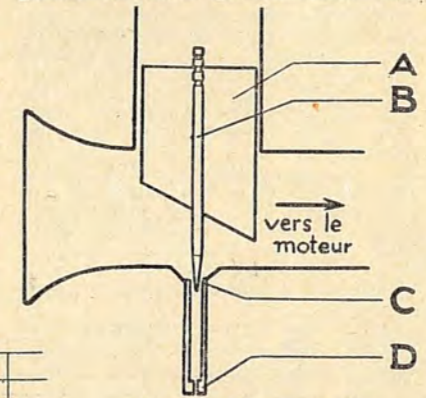


UN spécialiste de la carburation, M. C. Schida, a fait paraître récemment dans la revue Motor Kritik une très intéressante étude sur la carburation et après de nombreuses expériences, il a établi d'une manière indiscutable que si le gicleur de débit influe sur la carburation à l'allure maximum de la machine, ce sont surtout le jet et l'aiguille qui règlent la consommation aux allures normales d'utilisation.

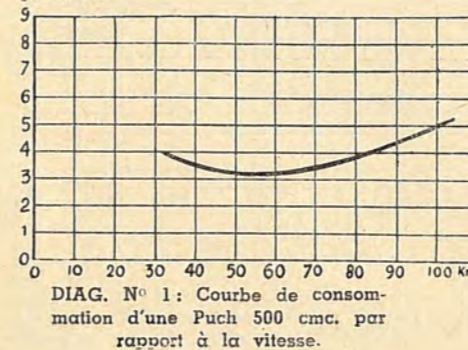
Tous les motocyclistes ont eu l'occasion de démonter un carburateur et c'est la chose la plus simple du monde. Mais la simplicité du carburateur ne doit pas nous faire d'illusion. Chacun des organes a nécessité de longues études. C'est pourquoi il ne faut pas essayer d'apporter à un carburateur des modifications quelconques sans avoir parfaitement compris le rôle des divers organes. La lecture d'une notice d'entretien est instructive et utile, mais ne fait pas de nous des spécialistes de la carburation.

Pour la plupart des motocyclistes l'organe essentiel du carburateur, c'est le gicleur de débit. Les gicleurs de débit sont bon marché, leur changement aisé. Il semble donc facile de réduire la consommation en employant un petit gicleur, et d'augmenter la puissance en employant un gicleur à plus gros débit. On a trop tendance à assimiler un carburateur à une sorte de robinet. Et combien, faute de connaissances suffisantes, masacrent cette splendide petite usine que constitue un carburateur moderne. Encore si on se contente d'expérimenter des gicleurs de différents débits, il n'y a pas grand mal, mais de trop nombreux motocyclistes n'hésitent pas à modifier l'échancrure du volet de gaz, pour s'apercevoir ensuite qu'ils ont fait une erreur et que cela marche beaucoup moins bien qu'avant.

Imaginons un carburateur du type à aiguille. Nous trouvons à la base du corps de carburation le gicleur de débit qui est noyé, et au dessus de lui le jet dans lequel pénètre une aiguille. Imaginons un instant que cette aiguille n'existe pas et qu'il n'y ait que le jet débouchant dans le diffuseur. Le volet des gaz permet de faire varier la section de passage offerte par le diffuseur, et joue le rôle d'un diffuseur variable. La quantité de carburant aspirée sera d'autant plus grande que la vitesse de l'air sera plus élevée. Mais, quand nous donnons des gaz, nous augmentons la section de passage et par conséquent nous réduisons la vitesse de l'air. Nous diminuons donc la quantité de carburant aspirée. Nous aurons donc un mélange trop riche quand nous marcherons à allure réduite, et un mélange trop pauvre aux grandes allures. C'est ce que corrige l'aiguille conique solidaire du volet des gaz. Cette aiguille réduit la section annulaire de passage quand le volet est bas, et l'augmente quand il est haut. Si le profil de cette aiguille est bien étudié, nous aurons donc un mélange constant à toutes les allures. En fait, l'action de l'aiguille est nulle à l'allure maximum et c'est le gicleur de débit qui intervient seul.



Coupe schématique d'un carburateur à aiguille:
A: Volet des gaz.
B: Aiguille.
C: Gicleur d'aiguille.
D: Gicleur de débit.

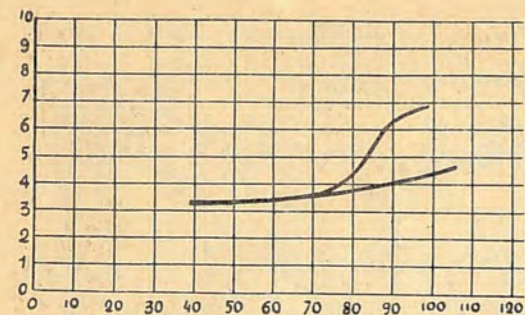


Sur tous les diagrammes illustrant cet article, les ordonnées indiquent la vitesse en kmh. et les abscisses la consommation en litres.

Puis au fur et à mesure que nous réduisons l'admission en abaissant le volet des gaz, le cône de l'aiguille agit de plus en plus, et le gicleur de débit n'intervient plus pour freiner le passage du carburant. Il est donc absolument illusoire de monter un gicleur à faible débit dans le but de réduire la consommation, à moins que le gicleur soit si petit qu'aux grandes vitesses il ne produise des troubles dans le fonctionnement du moteur, échauffement anormal, cliquetis, etc... En somme, nos machines ne fonctionnent à faible puissance pendant une bien faible partie des étapes que nous parcourons. Nous ne roulons le plus souvent qu'avec la moitié des gaz. Dans ces conditions c'est l'espace annulaire compris entre l'aiguille et le jet qui conditionne la quantité de carburant. Si donc nous cherchons l'économie, ce sont le jet et l'aiguille qui comptent et c'est le profil de l'aiguille qui assure un mélange correct aux allures normales d'utilisation, les seules qui comptent pratiquement.

Quand une machine prend de l'âge, on constate généralement que la consommation de carburant augmente. Qu'il y ait des pertes de gaz par suite du manque d'étanchéité des parois, c'est assurément possible, mais il ne semble pas que cela suffise à expliquer cette augmentation de la consommation. C'est ce qui ressort nettement des expériences faites par M. Schida. En réalité le jet et son aiguille sont les coupables. L'usage des organes du moteur explique plutôt l'abaissement de la puissance développée par le moteur que l'accroissement de consommation, surtout aux allures moyennes.

Que se passe-t-il donc ? Ne croyons pas tout d'abord que le gicleur de débit soit en cause et que l'essence en passant par son orifice capillaire l'use et augmente ainsi son débit. Si on remplace le gicleur, on ne remarque aucune réduction de consommation. Si on le remplace par un gicleur plus petit la vitesse maxima tombera et à pleins gaz le moteur chauffera, mais aux allures moyennes il n'y aura aucun changement et la consommation restera aussi élevée. Mais qui penserait au jet et à l'aiguille, dont on ne parle jamais ? On oublie que l'aiguille et le jet s'usent. L'aiguille et le jet sont en cuivre et par conséquent assez mous. Chaque fois que nous touchons à la manette ou à la poignée des gaz, l'aiguille entraînée par le volet frotte contre le jet. Si,



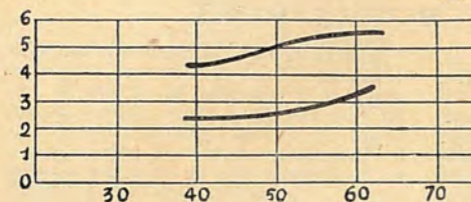
DIAG. N° 2 : Ci-contre, courbe de consommation d'une Brough 680 cmc. dont le gicleur principal était nettement trop gros. La courbe inférieure normale fut obtenue avec un gicleur plus faible.

d'autre part, l'aiguille et son agrafe ont un léger jeu vertical par rapport au volet, les vibrations la soulèvent et l'abaissent, d'où une cause d'usure assez rapide. Si on examine le jet on constate que le trou central est légèrement ovalisé et on sent sur l'aiguille des ressauts aux endroits correspondant à l'ouverture des gaz que nous utilisons le plus souvent. Donc, quand la consommation de votre machine augmente, soupçonnez immédiatement le jet et son aiguille. Les fabricants de carburateurs recommandent de nettoyer de temps à autre le carburateur et ils ont parfaitement raison. Ils engagent à changer le volet de gaz quand il a pris du jeu latéral, et cela est justifié car des entrées d'air intempestives ont des inconvénients graves surtout aux petites allures. Ils attirent l'attention sur la nécessité de vérifier la fixation de l'aiguille sur le volet des gaz. Mais ils devraient insister davantage sur les inconvénients de l'usure de l'aiguille et du jet, car il en résulte un dérèglement complet de la carburation, surtout aux allures normales d'utilisation.

M. Schida présente quelques diagrammes édifiants.

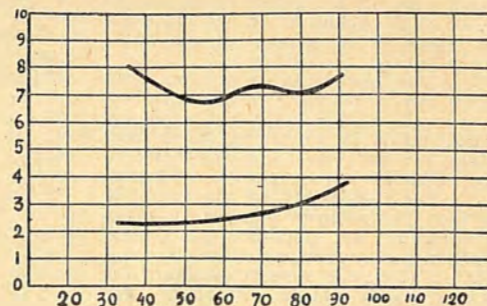
Le premier se rapporte à une Puch 500 cmc. quatre cylindres, deux temps, en V, balayage en écuicourant, bielles à fourche permettant le décalage des phases d'échappement et d'admission. La carburation est ici parfaitement réglée. Nous constatons que la consommation de 3 litres 75 à 33 à l'heure, s'abaisse à 3 l. 25 entre 50 et 60 à l'heure, puis elle remonte, atteint 3 l. 5 à 70 kmh., 4 l. à 80 kmh., 4 l. 3 à 90 et 5 litres à 100 kmh. C'est là une courbe très satisfaisante. Le relèvement de la carburation aux grandes allures est normale, et est dû surtout à la résistance de l'air qui oblige à donner des gaz. La faible consommation entre 50 et 70 à l'heure est très intéressante puisque ce sont des vitesses d'utilisation courante.

Le deuxième diagramme a été obtenu avec une Brough Superior 680 cmc deux cylindres en V, soupapes en tête, utilisée en solo. Il s'agit d'une machine rapide ayant une vitesse maximum supérieure à 120 à l'heure. La courbe supérieure indique un accroissement très rapide de la consommation au delà de 75 kmh. et elle double entre 75 et 100 à l'heure. C'est là l'indice d'un gicleur principal ayant un trop fort débit. Après remplacement par un plus petit gicleur on obtient la courbe du bas. On constate alors que la courbe de consommation se confond avec la précédente jusqu'à 75 kmh., mais ensuite elle monte beaucoup moins vite, et à 100 à l'heure la consommation n'est plus que de



DIAG. N° 3 : A gauche, courbes de consommation d'une 600 Ariel avant et après l'abaissement de l'aiguille.

DIAG. N° 4 : A droite, courbes d'une 500 Ariel à culbuteurs, avant et après le remplacement du gicleur d'aiguille. Même vitesse pour une consommation réduite de près de moitié.

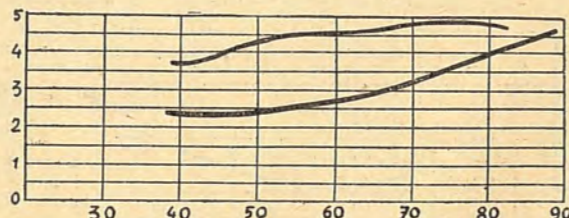


4,1 litres aux 100 km. Les deux courbes coïncident tant qu'interviennent seuls le jet et l'aiguille, c'est seulement quand le rôle du gicleur de débit devient prépondérant que les courbes divergent fortement.

Le troisième diagramme montre les résultats donnés par une Ariel de 557 cmc. à soupapes latérales, pour des vitesses moyennes. La courbe du haut indiquait une consommation anormale, mais présentait une allure à peu près correcte. L'aiguille fut abaissée pour réduire l'espace annulaire. La consommation qui, dans les premiers cas, était de 5 l. 5 aux 100 km. pour une vitesse de 60 à l'heure, s'abaisse à 3 litres 5, sans que le moteur montre la moindre irrégularité de fonctionnement.

Le quatrième diagramme s'applique à une 500 Ariel culbutée. Le jet était ovalisé, et la consommation moyenne

DIAG. N° 6 : Courbes obtenues avec une 500 Gillet-Herstal avant et après le changement du vieux carburateur usé par un neuf.

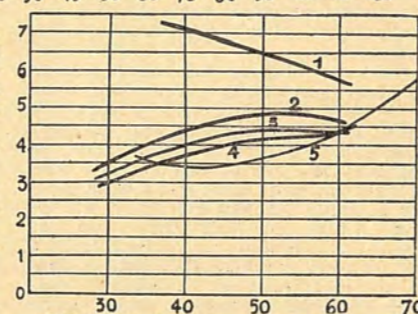


entre des vitesses de 40 à 90 à l'heure, atteignait 7,5 litres aux 100 km. Le jet fut donc remplacé et la consommation moyenne aux vitesses indiquées, fut réduite à 3,4 litres aux 100 km. Le gicleur de débit ne fut

pas changé. La vitesse maxima, 132 km. ne fut pas diminuée.

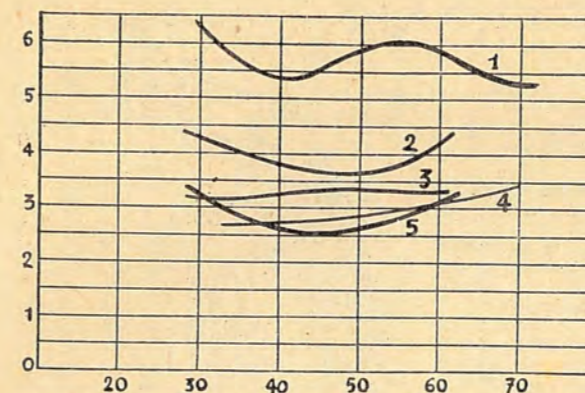
Cinquième diagramme. Raleigh à moteur Sturmev Archer 500 cmc. à soupapes en tête. La courbe 1 est étrange : 7 litres aux 100 km. pour une allure de 40, et 5,7 litres à 60 kmh. Le jet fut remplacé et on obtint la courbe 2. Changement d'aiguille et abaissement de celle-ci et la courbe 3 indique une consommation plus faible. La courbe 4 a été obtenue avec un volet plus échanuré. La courbe 5 indique la consommation de cette machine attelée à un sidecar.

Sixième diagramme. La machine est une 500 cmc. Gillet-Herstal, et avait



DIAG. N° 5 : Moteur 500 Sturmev Archer à culbuteurs : changement du gicleur d'aiguille (courbe 2); changement et abaissement de l'aiguille (courbe 3); volet plus échanuré (courbe 4); avec sidecar (courbe 5).

un long service. La courbe de consommation du haut a été obtenue avec le vieux carburateur qui était en mauvais état et mal réglé. Un carburateur neuf et bien réglé a donné la courbe de consommation du dessous.



On constatera que la consommation au-dessous de 60 km. est inférieure à 3 litres. Elle est donc remarquablement réduite. Le fonctionnement du moteur est néanmoins parfait. Aucun cliquetis et des accélérations très bonnes.

Le diagramme 7 est particulièrement intéressant. La machine est une 250 cmc. Puch deux temps, qui a servi à un raid Vienne-Les Indes, soit près de 15.000 km. Avant le départ on fit des essais de consommation, car on conçoit que les ravitaillements ne soient pas aisés sur un pareil parcours. On fit avec cette machine les constatations suivantes :

Au retour de cette machine on remit à neuf le carburateur en respectant rigoureusement les réglages initiaux et on compara la consommation avant le retour. La différence était très faible et variait seulement, à diverses vitesses de 0,3 à 0,5 litres par rapport à la consommation initiale. Par contre, la machine après ces 15.000 kilomètres effectuée dans des conditions déplorables, était en mauvais état et cela se traduisait par une marche défectueuse au ralenti. On voit donc par là que l'état mécanique du moteur, s'il affecte la puissance et le fonctionnement de la machine, n'a qu'une très faible influence sur la consommation. Après le raid et avec le vieux carburateur il était impossible de rouler régulièrement au-dessous de 50 kmh. Cela venait surtout de la perte de la vis pointeau de ralenti dont la tête s'était brisée et qui s'était dévissée. Le mélange était donc trop faible et cela se faisait manifestement sentir aux petites allures. La vis fut remplacée mais néanmoins la consommation restait élevée (5 litres à 40 kmh., 6 litres à 55 kmh.). C'est alors qu'on remit le carburateur en état et qu'on remplaça en particulier le jet et toutes les parties où pénètre l'aiguille. La consommation tomba au-dessous de 4 litres. Quelques autres modifications abaissèrent encore la consommation et le ralenti était satisfaisant. Dans le diagramme 7, de haut en bas, les courbes sont celles correspondant aux conditions suivantes : remplacement de la vis pointeau — changement du gicleur de débit, la vis pointeau légèrement dévissée — après le raid, carburateur remis en état sans modification des réglages — avant le raid — aiguille abaissée d'un cran.

Le diagramme 8 a été obtenu avec une moto-sidecar, monocylindrique,

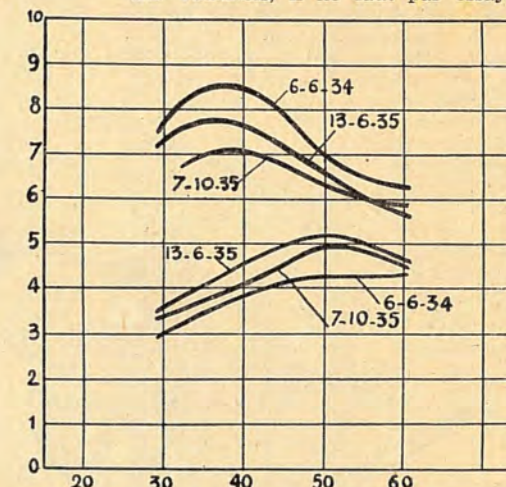
DIAG. N° 7 : Après 15.000 km. effectués dans des conditions très dures, cette Puch 250 a subi des modifications donnant ces courbes :

- 1) Remplacement de la vis de ralenti perdue ;
- 2) Changement du gicleur d'aiguille. Vis de ralenti légèrement dévissée ;
- 3) Après le voyage, carburateur non changé ;
- 4) Avant le voyage ;
- 5) Aiguille descendue d'un cran.

après, la consommation avait considérablement augmenté (cf. deuxième courbe à partir du haut). Nouveau changement du jet, et baisse de consommation (cf. courbe après réglage à cette même date). Quatre mois après répétition des mêmes phénomènes. Peut-être l'aiguille mal fixée vibrait-elle ?

Que faut-il conclure de tout cela ? Tout d'abord qu'il est parfaitement inutile de chercher à réaliser des économies en utilisant un trop petit gicleur. Le gicleur doit être choisi d'après la marche de la machine à pleine allure et permettre alors de donner presque tout l'air. C'est le jet et l'aiguille qui interviennent pour régler la consommation aux allures normales. Plus l'aiguille sera abaissée et plus la consommation sera faible. Toutefois, il ne faut pas essayer

DIAG. N° 8 : Avec ce sidecar 500 à culbuteurs, voici 3 séries de courbes avec les dates correspondantes, avant et après les modifications. On voit que sur cette machine, l'aiguille et son gicleur s'usaient très rapidement.



soupapes en tête, cylindrée de 500 cmc. Sidecar de livraison utilisé pour transporter du matériel électrique. Parcours annuel 15.000 km. Le 6-6-34 la machine fut essayée par M. Schida. La consommation était très élevée (cf. courbe supérieure du diagramme) Cette courbe indiquait nettement une usure du jet qui fut remplacé. La consommation baissa de moitié (cf. courbe du bas). Le 13-6-35, soit un an

de réduire exagérément la consommation par ce moyen, un mélange trop faible ayant des inconvénients bien connus. On aura remarqué aussi que l'usure du jet est assez rapide et qu'il ne faut pas hésiter à le remplacer dès qu'on a noté un accroissement notable de la consommation. Il serait également à souhaiter que les fabricants de carburateurs utilisent pour le jet et l'aiguille des métaux plus résistants à l'usure.

Un étrange véhicule !

La Dazinette (du nom de son constructeur, M. Dazin) est très légère, à trois roues, roue avant motrice. Le moteur deux temps de 100 cmc. est monté sur le dispositif de direction et la marche arrière s'obtient par retournement de la roue. La carrosserie en toile et mica est rapidement démontable, étant prévue pour servir de tente de camping... Quant à la vitesse d'un tel engin, que son « inventeur » qualifie d'aérodynamique, elle doit bien être de 20 à l'heure, à peu près.



QUELQUES INDISCRETIONS AVANT LE T.T.

● Norton ne courra pas avec un polycylindre ni avec un mono suralimenté, ceci est certain. Mais la marque essaye un nouveau cadre à suspension arrière — comme nous l'avons annoncé la semaine dernière — et un nouveau mode de fixation du ressort de fourche.

● Ces modifications semblent donner des résultats plus qu'encourageants puisque c'est avec une machine munie de ce nouveau cadre que Guthrie a gagné en 350 et en 500 le Grand Prix de Suisse.

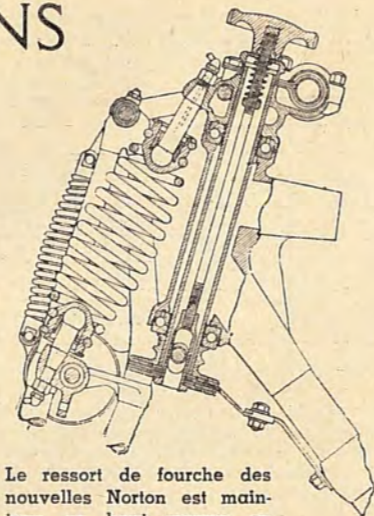
● Cette nouvelle suspension arrière de Norton est extrêmement robuste et rigide. Dans sa forme expérimentale

le ressort ne subit plus aucun effort de torsion et sa souplesse s'en trouve accrue.

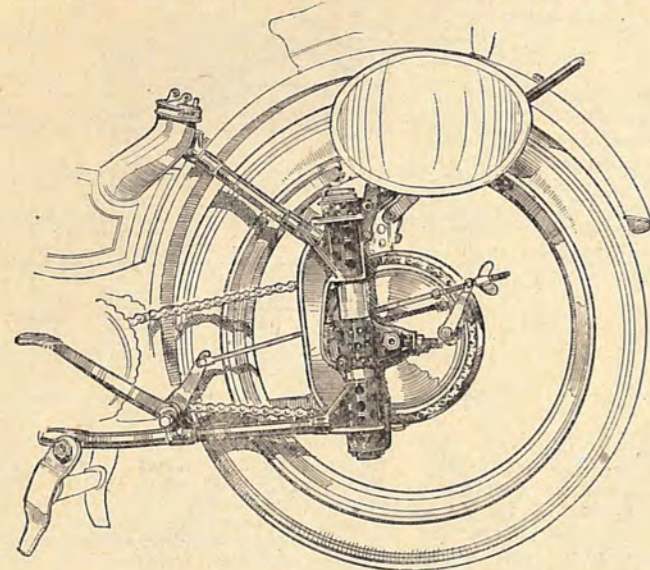
● Autre modification : le diamètre du frein avant a été augmenté et les ailettes de refroidissement, en aluminium sont encore plus profondes.

● En ce qui concerne le moteur, les surfaces de refroidissement ont encore été agrandies. Le cylindre en alliage léger chemisé et la culasse « bi-métal » sont toujours les mêmes.

● En vue d'utiliser le maximum de cylindrée autorisée, l'alésage du moteur 500 cmc. a été augmenté de 0,7 m/m. ce qui porte la cylindrée à 499 cmc. au lieu de 490. L'alésage et la course du



Le ressort de fourche des nouvelles Norton est maintenu en haut comme en bas par des articulations à rotules.



La suspension arrière Norton avec laquelle Guthrie enlève les catégories 350 et 500 cmc. au Grand Prix de Suisse, est d'une extrême simplicité. Remarquez l'inclinaison des tubes - glissières dans lesquels sont placés les ressorts.

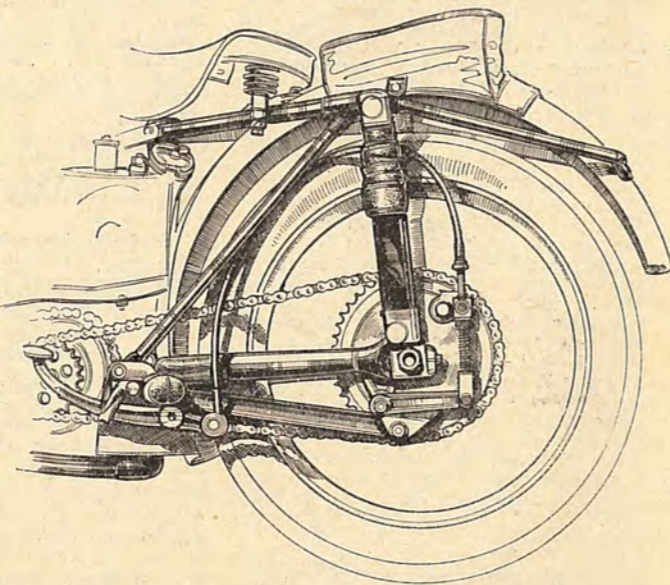
actuelle, ce sont les ressorts qui assument tout le travail, sans huile ou autre amortisseur quel qu'il soit. Malgré son apparence quelque peu massive, elle est en réalité fort légère et les surfaces portantes sont fort grandes. Elle est composée dans ses grandes lignes de quatre ressorts à boudins coulisant dans deux tubes, placés de part et d'autre de la roue arrière.

● Tout ceci est fort simple. Cependant quelques points d'importance secondaire ont retenu l'attention des constructeurs. La commande du frein a été étudiée spécialement et établie de telle sorte qu'elle ne puisse être influencée par les débâtements de la roue arrière, et l'écartement des roulements du moyeu a été augmenté de façon à obtenir une rigidité latérale plus grande.

● Les deux glissières tubulaires sont inclinées à un angle tel que les déplacements de la roue n'influencent que le moins possible sur la tension de la chaîne.

● En plus de la suspension arrière, nous avons dit que la fixation du ressort de fourche avait été modifiée. Celui-ci est maintenu en haut et en bas par des joints à rotule. De cette façon,

La suspension arrière Velocette est d'un autre principe : celui de la fourche oscillante. Néanmoins, les ressorts sont également spiraux. Notez que le frein arrière est commandé par câble.



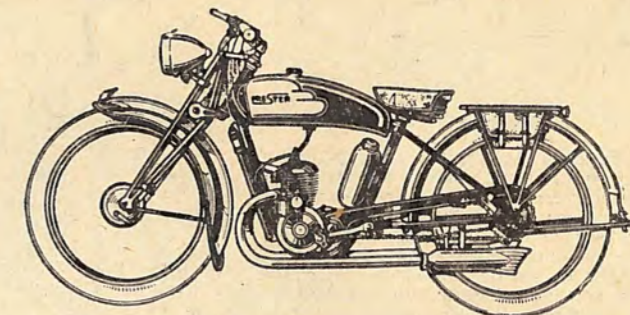
350 sont de 73,4 x 82,5, ce qui donne 349 cmc.

● Les deux premiers engagements officiels pour la course des 500 viennent d'être enregistrés par l'Auto-Cycle-Union, ce sont J. W. Beevers, sur Norton, un pilote que l'on vit au Manx Grand Prix, et le suédois M. Stromberg, sur Husqvarna.

● En 350, quatre nouveaux pilotes : C. Goldberg, vainqueur du T.T. de Nouvelle-Zélande, pilotera une Velocette ; Don Hall, le populaire coureur Sud-Africain qui termina déjà sixième du « Junior » en 1929 ; il pilotera une Norton ; Loyer, qui finit seizième en 1931 et sera au guidon d'une Velocette ; enfin, Stromberg, toujours sur une Husqvarna.

● Stuart, l'agent de Blackpool a engagé deux machines en catégorie Lightweight : une Excelsior pilotée par S.V. Smith, qui gagna déjà une réplique l'an dernier, et une O.K. Suprême que conduira G.S. Lowther.

Les Nouveautés PRESTER 1936



Le vélomoteur « Grand Tourisme » équipé du bloc moteur deux vitesses et débrayage « Aubier-Dunne ».

C'EST sans doute l'habitude des succès, victoires, records, qui entraîne les frères Eichel à vaincre aussi dans le domaine commercial. Leur magnifique palmarès sportif a, comme réplique, un splendide palmarès commercial : d'un côté les victoires s'accumulent, de l'autre, s'étend le réseau d'agents et s'accroît la clientèle ; le tout confirme la qualité des fabrications Prester.

Les frères Eichel savent toutefois que les succès répétés, pour mérités qu'ils soient, n'assurent pas un avenir lointain ; il faut sans cesse envisager le progrès, créer du nouveau, mais du nouveau rationnel et motivé, deviner

les exigences prochaines des acheteurs, aller au devant de leurs désirs. Lorsque quelque chose de bien a été réalisé, il faut, sans plus tarder, rechercher le quelque chose de mieux qui lui succédera. La motocyclette est un engin rapide, non seulement sur la route, mais aussi de par son évolution incessante qui oblige les constructeurs à être d'éternels animateurs sous peine de déchéance rapide.

A chaque année doit donc correspondre un programme nouveau et non une simple reprise du programme précédent.

Gardons pour le bouquet final la nouveauté saillante du moment, le vélomoteur « Grand-Tourisme » Prester et considérons en premier lieu les Prester-Jonghi.

Ce serait mal connaître les constructeurs que de supposer qu'ils se sont contentés d'accoler leur marque à celle de cette rapide moto dont il serait oiseux de rappeler les innombrables victoires et les sensationnels records. La collaboration est allée beaucoup plus avant. MM. Eichel ont tenu avant tout justifier sa caractéristique essentielle : une moto pouvant s'apparenter aux plus rapides engins de sport pour la vitesse et aux plus robustes mécaniques de tourisme pour la solidité, la sécurité et l'absence de réglages fréquents et savants. Sans perdre un seul cheval de puissance, le moteur a été remanié en ce sens, les moyeux un peu frêles pour les gros travaux, renforcés et pourvus d'ailettes, les freins ont été rendus plus puissants, le sélecteur au pied a été prévu, d'autres modifications de détail ont amené cette machine au point désiré. Parallèlement, pour satisfaire les exigences de l'acheteur qui prétend, à juste titre, que rien ne doit être un empêchement à ce qu'une machine d'un certain prix, impeccable techniquement, le soit aussi dans sa présentation, la Maison Prester a parachevé le fini, le détail et l'équipement de tous les modèles.

Les soins apportés à la Prester-Jonghi n'ont pas fait perdre de vue la machine populaire qui a été dès le début la raison d'être de cette marque : le vélomoteur.

MM. Eichel estiment avec juste raison que ceux qui critiquent la moto en seraient peut-être les plus fervents adeptes si on leur facilitait les moyens de l'essayer en écartant de leur esprit toute idée de risque d'une part et toute

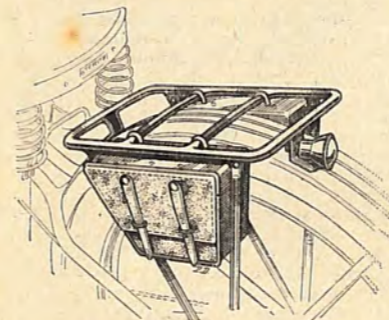
tracasserie administrative d'autre part ; ils concluent que désormais cette expérience est possible grâce au vélomoteur moderne.

Il faut reconnaître que celui-ci est en pleine évolution ; ceux qui se souviennent des vélomoteurs du début doivent constater qu'ils ne soupçonnaient pas à quel point il allait par la suite être amélioré pour parvenir en 1936 à un confort et une sécurité de marche in-soupçonnables auparavant.

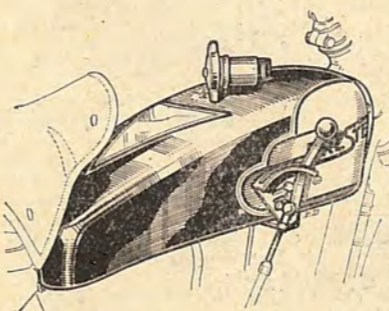
Spécialiste du vélomoteur, solidement établi dans cette catégorie, y jouissant d'une notoriété indiscutée, la marque Prester a contribué indéniablement au succès considérable de cette formule. Le fameux moteur Aubier-Dunne monovitesse doit avoir naturellement sa part de louanges. Les étapes succes-



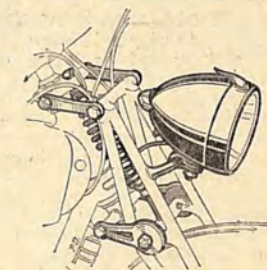
Selle moto très souple et de grande dimension.



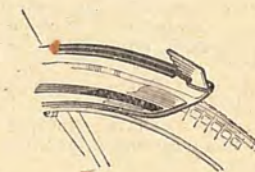
Porte-bagages très robuste avec 2 sacoques incorporées, de grandes dimensions. Notez la fixation du feu rouge.



Réservoir de grande capacité en crosse de pistolet. Bouchon étanche à fermeture rapide et formant jauge d'huile pour le dosage du mélange. Levier de vitesse avec secteur sur le côté du réservoir.



Phare profilé. Attache sur arceau soudé sans colliers ni boulons. Voyant lumineux, ressort central à la compression. Bielles robustes. Amortisseur.

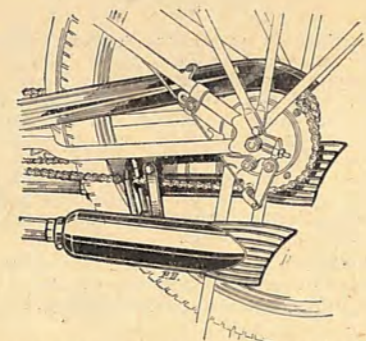
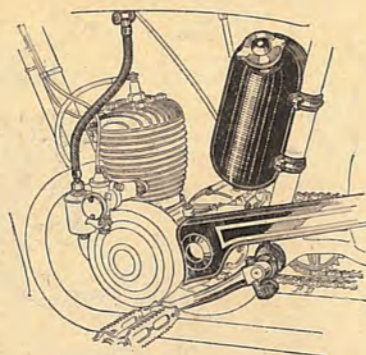


Enjoliveur de garde-boue AV. Ajuster les bavolets de protection.

sives qui sont marquées par les différents modèles de BMA Prester depuis le monovitesse toujours en prise, jusqu'au modèle à débrayage, nous amènent logiquement au type 1936 appelé « Grand-Tourisme » dont nous voyons illustrés ici les points essentiels.

Equipé du bloc-moteur Aubier-Dunne deux vitesses et débrayage, avec son réservoir en crosse de grande capacité, ses pédales à verrouillage et position fixe, ses deux silencieux Wilman, sa selle de large dimension, son porte-bagages et ses deux sacoches incorporées, son amortisseur de suspension, son efficace carter de chaîne, ses garde-boue enveloppants, le « Grand-Tourisme » possède un ensemble d'avantages techniques et pratiques, des possibilités d'utilisation étendues: plus grande vitesse avec moins de fatigue du moteur, suppression des vibrations, confort accru, certitude de pouvoir entreprendre en toute quiétude de longues randonnées, minimum d'entretien, minimum de consommation...

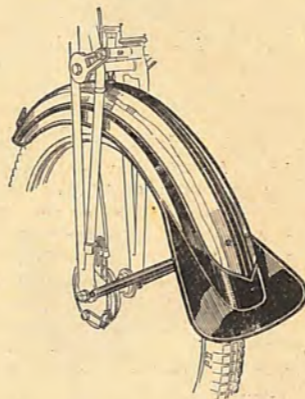
Le « Grand-Tourisme » a été qualifié: moto sans permis de conduire, c'est juste en somme car, il n'y a pas bien longtemps, nos 175 cmc. n'avaient ni plus d'avantages ni plus de possibilités ni plus de robustesse, que ce dernier né Prester dont le succès est, par avance, assuré.



Réservoir d'huile supplémentaire. Tuyauterie souple pour l'essence. Carter de chaîne efficace. Déclenche-pédales automatique.

Deux grands silencieux Wilman chromés, très silencieux et ne freinant pas le moteur. Protège-chaîne. Carter de chaîne très efficace.

Garde-boue AV très large et très profond avec bavolets et écran de protection.



MOTO REVUE BELGE

LE GRAND PRIX MAURICE DEFOIN

Ce meeting, organisé par l'Union Motor Dinant, a inauguré la série des grandes épreuves de vitesse en circuit fermé. M. Raymond Hubin, représentait la Fédération belge.

La compétition comprenait un lot très relevé de pilotes internationaux dont les français Cora et Fouminet, qui se signalèrent à l'égal des meilleurs.

En 350 cmc. internationaux, Cora prit un moment le commandement et opposa une splendide résistance à Grizzly, l'as de l'équipe officielle de Saroléa. Il fut aussi combatif en 500 cc.

Grizzly (Saroléa 350 cc.) et Collette (F.N. 500 cc.) sont les grands vainqueurs de la journée. Grizzly se fit applaudir par son cran et sa fougue. Il livra à Collette une empoignée peu ordinaire, et ne termina, en 500 cc., qu'à une seconde du vainqueur. Saroléa s'annonce bien redoutable cette saison. Ceci dit, voici quelques mots sur chacune des courses:

Les juniors. Sont au départ, 7 pilotes de 500 cc., 5 de 350 cc. et 4 de 250 cc. Au premier passage, les coureurs de 500 ont pris l'avance et Boris emmène le lot poursuivi par Michel, Carlier, Scaillet, Witmeur, etc... En 350, Didier précède Soetars, Didi et Valette, tandis que, en 250, Michaux devance Halbert et Berry. Boris conserve la tête et Didier remonte en seconde position générale, malgré le handicap de cylindre. En 150, Michaux rétrograde et Halbert abandonne. Berry s'adjuge ainsi une facile victoire.

Classements: Catégorie 500 cc.: 1. Boris couvrant les 81 km. en 41 m.

31 s., moyenne 117 km. 061; 2. Scaillet, en 43 m. 16 s.; 3. Carlier, en 43 m. 32 s. Tous les autres ont abandonné.

Catégorie 350 cc.: 1. Didier, en 44 m. 29 s., moyenne 110 km. 916; 2. Soetars, en 48 m. 6 s.; 3. Didi, en 48 m. 12 s.; 4. Valette, en 51 m. 42 s.; 5. Polak.

Catégorie 250 cc.: 1. Berry, en 51 m. 36 s., moyenne 78 km. 488; 2. Michaux. **Les Seniors et Internationaux 350 cc.:** Au premier passage, le Français Cora a pris le commandement, talonné par Grizzly, Renier fils, Jansma, Roosjen et Vieyra.

Même physionomie au second tour, couvert par les leaders à 124 km. 930 Renier fils disparaît de la lutte au troisième passage; Grizzly prend la tête et repousse un solide assaut de Cora, après avoir porté le record du tour à 125 kilomètres 536.

Après le cinquième tour, le Français est retardé et Vieyra, qui a effectué une jolie remontée, prend la deuxième place.

Classement: 1. Grizzly, sur Saroléa, couvrant 84 km. 500 en 45 m. 49 s., moyenne: 123 km. 753; 2. Vieyra, sur Norton, 48 m.; 3. Cora, sur Saroléa, 48 m. 43 s.; 4. Roosjen, sur Velocette, en 53 m. 3 s.

Les Seniors et Internationaux 175 et 250 cc.: Course sans histoire, où Dickwell et Schoupe prennent d'emblée le meilleur dans leur catégorie.

Classement 250 cc.: 1. Dickwell, sur Barbé, 81 km. en 49 m. 27 s., moyenne: 98 km. 281; 2. Nottet, sur Lady, en 56 m. 4 s.

175 cc.: 1. Schoupe, sur M.M., 67 km. 500 en 42 m. 57 s., moyenne: 44 km. 295; 2. Wathélet, sur Barbé, en 51 m. 36 s.

Les sidecars. Loop précède Claessens. Au troisième tour, le leader rétrograde et Claessens resté seul en course est arrêté avant la fin.

Les Seniors et Internationaux 500 cc.:

Voici la course la plus importante de la journée.

Grizzly couvre le premier tour à 126 km. 230 de moyenne, poursuivi par Cora, Collette, Mortimer, Newman, Fouminet, Doulton et Leack. Grizzly réalise les moyennes successives de 129 km. 940, 131.350 et 132.060, tandis que derrière lui Cora et Collette se livrent une magnifique empoignée. Les Anglais Mortimer et Newman abandonnent. Grizzly accélère et est chronométré à 132 km. 780. Au sixième tour, Collette, qui s'est rapproché, prend la tête et porte le record du tour à 134 km. 620. On assiste à une empoignée émouvante, à l'issue de laquelle Collette parvient à conserver quelques longueurs d'avance sur Grizzly. Preud'homme enlève la palme en seniors.

Classement: Internationaux 500 cc.: 1. Collette, sur F.N., 108 km. en 49 m. 44 s., moyenne 132 km. 065; 2. Grizzly, sur Saroléa, en 49 m. 45 s., moyenne 132 km. 020; 3. Cora, sur Saroléa, en 50 m. 19 s.; 4. Fouminet, sur X..., en 54 m. 35 s. 5-10; 5. Doulton, sur Norton, en 54 m. 41 s.; 6. Leack, sur Vincent.

Seniors 500 cc.: 1. Preud'homme, sur Saroléa, 108 km. en 52 m. 35 s., moy.: 132 km. 252.

Le Rallye de Bruges: Le rallye international de Bruges avait mobilisé une importante participation Belge et étrangère dont une brillante délégation du M.C. Nord de la France ainsi que nous l'avons dit. Les coupes ont été attribuées comme suit:

1. Koninklijke Nederlandsche Motorwielrijders Vereeniging (Coupe de la Section Provinciale); 2. M.C. Nord de la France (C. Cercle de Bruges); 3. M.C. d'Amiens (C. Aigle Belgica); 4. M.C. Zeeuwsche Vlaanderen (C. Bruges); 5. M. Vetter, du M.C. Zurich (Suisse) (C. G.B.U.), etc...

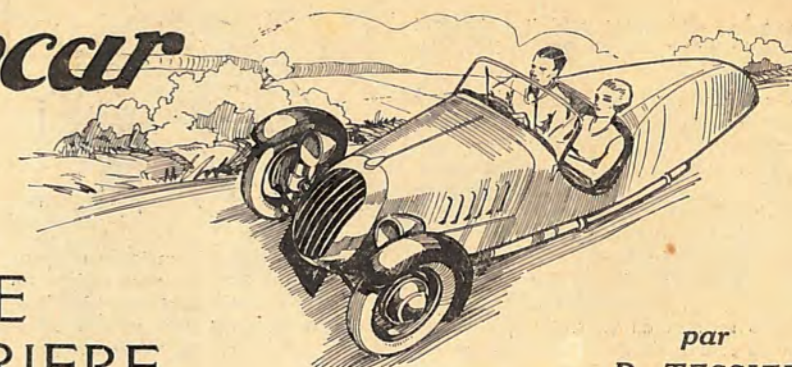
G. D.

Le cyclecar

IV° (voir numéros précédents)

L'USURE DU PNEU ARRIERE

par
R. TESSIER



LES polémiques nombreuses entre lecteurs ont, dans la Tribune Libre de « Moto-Revue », traité de l'usure des pneumatiques sur la moto et le sidecar. Celui-ci nous est dépeint comme un grand mangeur de pneus et les lecteurs, bien souvent, sont loin d'être d'accord sur leur durée moyenne.

Je ne voudrais pas, à nouveau, soulever une autre polémique à ce sujet. Néanmoins, cette usure anormale des pneus s'appliquant au cyclecar dans l'esprit de beaucoup de gens, je vais donner quelques détails et essayer de démontrer que la roue arrière du cyclecar ne constitue pas forcément un cimetière à pneumatiques. Car, bien entendu, il s'agit de la roue arrière; cette malheureuse roue qui, justement parce qu'elle est unique, est déjà si vivement combattue par les non-initiés n'avait vraiment pas besoin de ce nouveau reproche.

Toutefois, il faut bien admettre que le pneu arrière s'usera plus vite que les pneus avant dans un trois-roues. Il n'y a rien, dans ceci, qui soit étonnant. Ce qui le serait, c'est qu'il en fut autrement. Mais cela ne veut pas dire qu'il soit impossible d'obtenir une durée normale de ce pneu, sinon une durée très longue.

Nous sommes parfaitement persuadés que la roue arrière, et par conséquent son pneu, sont continuellement soumis à des efforts importants et parfois réellement pénibles à encaisser.

Ne demandons donc pas que, pour notre trois-roues, le pneu arrière ait une durée aussi longue que ses frères de l'avant, nous savons que cela est impossible. Cherchons au contraire à lui donner le maximum de vie en examinant les conditions dans lesquelles il travaille et en essayant, par la suite, d'éliminer toutes celles nuisibles à sa durée.

Conditions de travail du pneu arrière moteur unique

La plus grande cause d'usure rapide du pneu de la roue motrice est le frottement sur le sol. Contre cela, on ne peut rien ou pas grand' chose et, bien entendu, s'il est possible d'amoiner les effets désastreux de ce frottement, on ne peut songer à les supprimer complètement.

À première vue, on pourrait penser que la roue arrière ne frotte pas sur le sol, mais y prend appui. Cela est peut-être

vrai pour les roues avant qui, elles, sont entraînées par la route, mais ne peut exister pour la roue arrière qui, au contraire, a un mouvement propre grâce auquel, en prenant appui sur le sol, elle permet la propulsion du véhicule. L'expérience prouve, et il faut bien l'admettre définitivement, qu'une roue motrice glisse toujours sur le sol, aussi peu cela soit-il.

Ce glissement, léger peut-être, mais perpétuel, est par conséquent la principale cause d'usure des pneus moteurs. Mais il n'est pas la seule d'importance et il faut également tenir grandement compte de l'état du terrain.

Sur une mauvaise route, trous et bosses, le pneu arrière souffrira énormément, surtout si l'allure est assez rapide. La roue quitte le sol à chaque instant et, pendant le court mais suffisant moment où elle est suspendue, elle prend, sous l'action du moteur, une vitesse de régime plus élevée, la résistance passive n'étant plus. À son nouveau contact avec le sol, elle sera brusquement et très énergiquement freinée, encaissera un coup brutal et il s'en suivra un frottement particulièrement important qui ne cessera que lorsque la roue aura repris sa vitesse angulaire primitive.

D'autre part, il y a le virage qui joue considérablement dans l'étude de l'usure

des pneumatiques. On peut dire que la moto, de par son empatement peu important, est le véhicule rapide pour lequel les virages ont la moindre conséquence d'usure sur le pneu de la roue arrière. Plus grand est l'empatement, plus grande est l'usure déterminée par les virages. C'est du reste très facile à comprendre puisque la roue arrière, dans une courbe, ne travaille pas exactement dans l'axe de cette courbe. Elle est sollicitée vers l'extérieur et le pneu a tendance à s'écraser et à se déjanter. S'il ne le fait pas, c'est qu'il encaisse, que sa structure résiste, donc qu'elle travaille et qu'elle peine.

Voici, résumés succinctement, les efforts et le travail demandés au pneu arrière moteur d'un trois-roues. Voyons donc maintenant ce que l'on peut faire pour diminuer l'usure rapide résultant de ces efforts et de ce travail.

On peut classer ces mesures d'économie en trois grandes catégories:

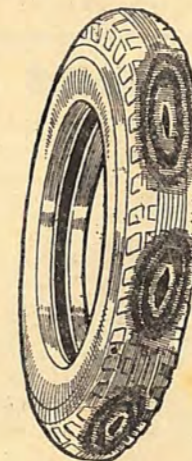
1. Etude et construction logique du cyclecar.
2. Choix, gonflage et entretien du pneu.
3. Conduite rationnelle de la machine.

Etude et construction logique du cyclecar

J'ai dit, dans mon dernier article sur « La Stabilité », toute l'attention qu'il fallait apporter à l'étude de la fourche arrière suspendue d'un trois-roues, laquelle fourche doit permettre un débatement parfaitement vertical de la roue, dans toutes les conditions de travail. Si cette élaboration parfaite de la fourche est absolument nécessaire à l'obtention d'une bonne tenue de route, elle l'est également si l'on tient à une usure normale du pneu arrière.

Si la fourche est mal conçue et permet à la roue quelque obliquité dans les virages, dans les trous ou sur les bosses, le pneu ne travaillera plus dans son axe, il s'écrasera, un de ses flancs sera comprimé tandis que l'autre sera distendu et, fatalement, on arrive très vite à des déchirures plus ou moins importantes des tissus internes.

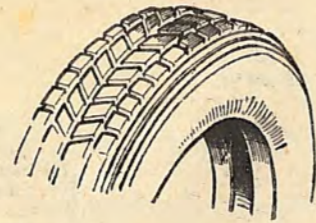
Mais la fourche n'est pas seule en jeu et la roue arrière, elle aussi, doit être parfaite à tous les points de vue. Il est nécessaire qu'elle soit rigoureusement équilibrée et ne présente aucun saut, balourd ou voile. Une roue voilée ou faus-



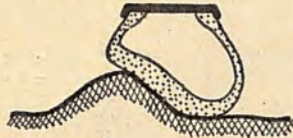
Une roue voilée ou faussée, même légèrement, produit rapidement sur le pneu en un ou plusieurs points d'usure très marqués.

sée, même légèrement, produit rapidement sur le pneu un ou plusieurs points d'usure très marqués.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, j'estime que, contre les décollements par dépôts et accélérations brusques et surtout contre les décollements sur chemins cahoteux, il faut que la roue arrière soit relativement assez chargée à condition, bien entendu, que le pneu soit choisi en conséquence. Ne croyons pas que le poids est nécessairement l'ennemi du pneu. Cet ennemi, au contraire, est le plus souvent un mauvais montage de la roue et une répartition défectueuse des



De même que la moto, le cyclecar demande pour sa roue arrière un pneu à pavés dont les stries latérales assurent une parfaite adhérence en virages.



Sur une bosse ou dans un virage, un pneu trop peu gonflé s'écrase. Il chauffe et ses éléments finissent par se décoller. Sa vie sera brève.



masses. Le tout-à-l'arrière trouve encore là un avantage puisqu'il charge la roue motrice qui a tendance à décoller et à glisser dans les virages et sur mauvaises routes, et qu'il allège le train avant qui, lui, a un frottement atténué sur le sol et dont les roues tournent parfaitement dans l'axe du virage.

Il est préférable d'avoir une roue arrière motrice chargée et prenant franchement appui sur le sol plutôt que peu chargée mais glissante et instable.

Choix, gonflage et entretien du pneu.

Le choix du pneu, bien entendu, est des plus importants. Ni trop gros, ni trop petit, un juste milieu. Il faut veiller soigneusement à ce que le pneu ne supporte jamais une charge supérieure à celle pour laquelle il a été prévu. Agir autrement, c'est vouloir sa mort ultrarapide : éclatements, coupures, décollements des toiles et toute la lyre...

De même que la moto, le cyclecar demande pour sa roue arrière un pneu à pavés dont les stries latérales assurent une parfaite adhérence en virages.

Reste la question du gonflage que nos lecteurs connaissent bien et je ne veux pas m'étendre à son sujet. Il est néanmoins bon de dire encore une fois qu'il n'y a, pour chaque type de pneu, qu'une seule pression convenable. Un manomètre ne coûte pas cher et son emploi est des plus aisés. C'est faire une fausse économie de s'en priver et d'évaluer la pression au toucher ou à l'œil.

Un pneu trop gonflé, en plus du confort qu'il amoindrit dans de notables proportions, rebondit énergiquement et subit un meulage exagéré qui use très rapidement la bande de roulement, car elle n'est qu'irrégulièrement en contact avec le sol.

Au contraire, un pneu trop peu gonflé s'avachit, chauffe et ses éléments se décollent. Les nappes de fils biais et de caoutchouc se séparent, la chappe se décolle, des déchirures apparaissent, le pneu est mort.

moment pour propulser le véhicule avec la trop grande puissance qu'on lui transmet. Le pneu est alors consciencieusement meulé sur tout ou partie de son pourtour.

Un coup de frein trop violent, au contraire, bloque la roue, la fait patiner plusieurs mètres sur sa lancée, écrase le pneu et ne l'use qu'en un seul endroit par arrachement des particules de gomme. Encore plus que le démarrage brutal, le coup de frein violent est à éviter soigneusement.

Conclusion

Certains trouveront sans doute que la plus grande partie de cet article pourrait tout aussi bien s'appliquer à une étude sur l'usure des pneus de motos. C'est vrai, mais n'oublions pas que le cyclecar est un enfant de la moto.

J'ai voulu, tout en reconnaissant l'usure relativement rapide du pneu de la roue arrière d'un cyclecar, démontrer que cette usure peut être ramenée à des propor-



A gauche : Dans un démarrage trop brutal, la roue motrice décolle et le pneu est énergiquement râpé par la route. — A droite : Sur un coup de frein violent, le cyclecar continue sur sa lancée, malgré la roue bloquée. Le pneu s'écrase et se trouve véritablement raboté par le sol.

Conduite rationnelle de la machine

Conduire d'une façon rationnelle, c'est conduire en souplesse, c'est éviter les démarrages foudroyants, les brusques coups d'accélérateur, les coups de freins violents.

Dans un démarrage trop brutal, la roue qui est animée d'une vitesse angulaire exagérée que lui transmet le moteur emballé, patine désespérément sur le sol, son adhérence étant trop faible à ce

tions normales. Le constructeur y a sa responsabilité largement engagée. Quant à l'utilisateur, c'est lui qui paie et il doit savoir ce qu'il faut et ce qu'il ne faut pas faire pour économiser ses pneus.

En résumé, je pense que sur un cyclecar trois-roues bien réalisé et convenablement conduit, le pneu de la roue arrière doit fournir de 12 à 15.000 kilomètres, ce qui est à peu près le kilométrage annuel de l'utilisateur moyen.

PRIMES A NOS LECTEURS

3 produits indispensables pour le nettoyage et l'entretien :

1° Pour préserver et raviver l'émail : Standard.



Valeur 1 : 16 fr. — 2 : 18 fr. — 3 : 6 fr. — Les 3 ensemble : 40 fr.
Abonnés 1 : 9 fr. — 2 : 10 fr. — 3 : 3 fr. — Les 3 ensemble : 18 fr.
Lecteurs 1 : 12 fr. — 2 : 12 fr. — 3 : 5 fr. — Les 3 ensemble : 25 fr.
Port 1 : 3.50 — 2 : 1.50 — 3 : 2 fr. — Les 3 ensemble : 6 fr.

2° Pour faire reluire émail, nickel, chrome chiffon Las-Stick

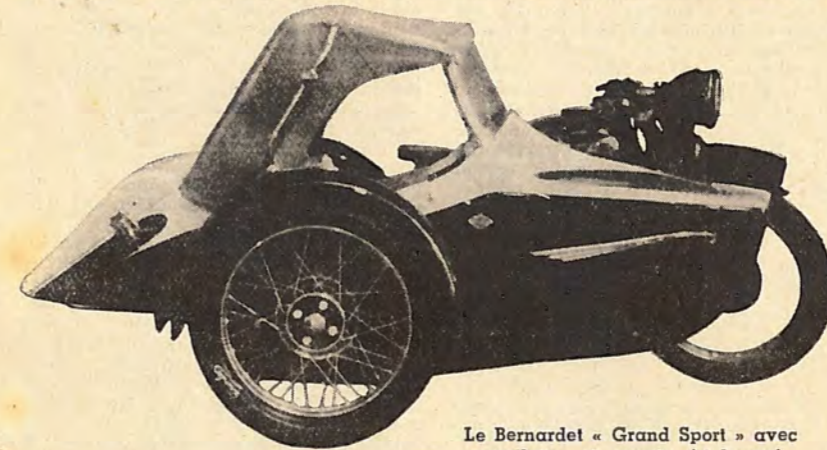


3° Enfin, après nettoyage, pour vous laver les mains S.D.H.



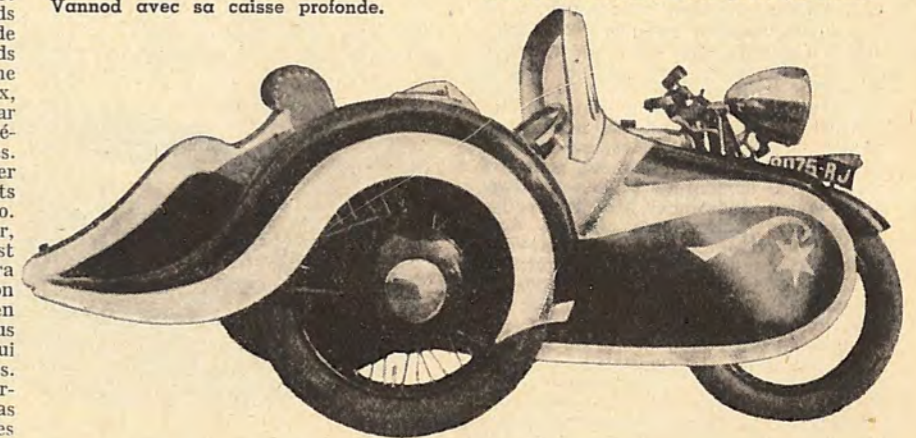
A PROPOS DU SIDECAR

Le sidecar jouit d'une popularité justifiée mais qui pourrait être encore plus grande s'il n'y avait pas, dans l'esprit de quelques motocyclistes certaines préventions contre le sidecar. On craint souvent que la charge supplémentaire représentée par le passager et le sidecar ne réduise considérablement les performances d'une machine. La présence d'un sidecar ralentit évidemment une machine. La surface frontale augmente la résistance de l'air et réduit la vitesse maxima. Le poids supplémentaire se fait sentir lors des accélérations et en côte. Mais, néanmoins, les performances restent très intéressantes, même avec une machine de cylindrée assez réduite. Une machine de 350 cmc. culbutée qui, en solo, fait du 105 ou du 110, dépasse encore le 80 avec un sidecar, et monte à 60 une rampe de 7 à 8 %. Et nous prenons à dessein un type de machine considéré pendant longtemps comme insuffisant pour tirer un sidecar. On peut tirer une charge considérable avec un moteur de cylindrée relativement faible. Citons le cas typique d'un amateur qui substitua au moteur d'une vieille Rolls-Royce un moteur Scott de 596 cmc. et cette voiture de deux tonnes emmenée par ce pygmée, atteignait en palier le 50. En côte les résultats étaient moins brillants. Comptons qu'un moteur 350 cmc., culbuté



Le Bernardet « Grand Sport » avec pare-brise et capote (ci-dessus).

Ci-dessous : l'aéropofil V8. de L. Vannod avec sa caisse profonde.

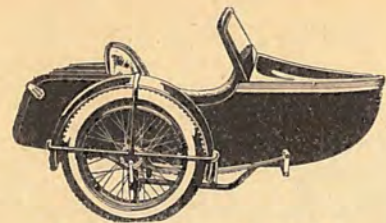


développe une quinzaine de chevaux, estimons à 350 kg. le poids total de la machine, du sidecar du conducteur et du passager. Nous avons donc un poids de 23 kg. par cheval. Nous trouvons de nombreuses voitures qui, pour un poids total de 1.500 kg, passagers compris, ne disposent que d'une trentaine de chevaux, soit 50 kg. par cheval. Un sidecar 350 cmc. fournit des performances supérieures à celles de beaucoup de voitures. La précaution essentielle, c'est de changer le pignon moteur qui aura deux dents de moins que celui utilisé pour le solo.

Quand vous achetez un sidecar, n'oubliez pas que votre passagère est intéressée au choix. C'est elle qui aura à l'occuper. Il faut donc qu'il soit à son goût. Sinon elle pourra le prendre en horreur et elle n'aura de cesse que vous n'avez acheté quelque voiturette qui sera loin de vous donner les mêmes joies. Donnez-lui un sidecar élégant et confortable et elle sera conquise. N'hésitez pas à dépenser un peu plus pour avoir des

coussins vraiment confortables comme les coussins pneumatiques ou ceux en caoutchouc mousse. Un siège et un dossier réglable seraient parfaits mais on peut considérer que, pratiquement, les constructeurs de sidecars ont adopté, après une expérience prolongée, le meilleur compromis. Nous insistons également sur la nécessité d'une barre ajustable pour appuyer les pieds. Il est vrai que ce n'est pas une grosse affaire que d'installer une par la suite. C'est ce que nous avons fait et sur le tube métallique nous avons enfilé un bout de tuyau d'arrosage. Assurez-vous également que le pare-brise est vraiment efficace. Un sidecar est peu confortable si un courant d'air est dévié vers la passagère par la machine et le conducteur. Là encore nos

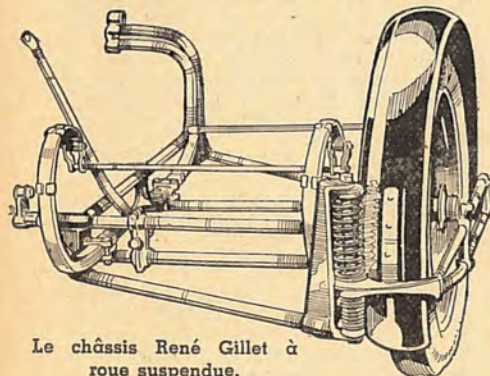
constructeurs de sidecars sont des gens expérimentés et nous pouvons nous en rapporter à eux. Il y a également des détails qui plaisent. Une planche de bord avec de petits vides-poches sera très appréciée. Vous trouverez également des montres de bord. On peut même monter un indicateur de vitesse entraîné à partir de la roue du sidecar, mais à condition que votre passagère ne soit pas peureuse. Sinon elle vous enjoindra constamment de ralentir. Une passagère timorée ne s'apercevra pas que vous roulez vite si elle n'a aucun moyen de contrôle, mais elle prendra peur quand elle verra l'aiguille des vitesses se déplacer sur son secteur. Au contraire une passagère sportive s'en réjouira. Reste une question accessoire, celle des lignes et de la peinture. Là encore votre passagère aura à intervenir. Si la motocyclette et le châssis du sidecar sont de votre ressort, la carrosserie du sidecar est le domaine de votre passagère et doit lui convenir en tous points : qu'il s'agisse du confort ou de l'élégance. Le coffre du sidecar doit pouvoir être ouvert sans déranger la passagère. Choisissez un châssis assez large et une carrosserie assez basse. Vous n'avez pas à participer à des épreuves ou à des courses pour lesquelles un châssis étroit et une carrosserie aussi rapprochée que possible de la moto sont nécessaires. Avec un châssis large, les oscillations dues aux différences de niveau du sol, ont une moindre amplitude. Cela est important pour le confort de votre passagère et le vôtre. Avec un châssis large et une carrosserie surbaissée, la stabilité dans les virages est beaucoup plus grande. On pouvait chavirer avec les anciens sabots étroits et hauts sur pattes, mais ce risque a disparu avec les sidecars actuels. Déplorons en passant les acrobaties de certains passagers, particuliè-



Le sidecar Fernand Richard.

rement en course et auxquelles on a donné trop de publicité par l'illustration. Il n'y a qu'un remède, le remplacement du passager par du lest. Dans la pratique courante du tourisme, il n'est pas plus normal de voir un passager sortir du sidecar pour aider le conducteur à prendre ses virages qu'il ne le serait d'assister au curieux spectacle des passagers d'une voiture, s'installer sur les marche-pieds à l'intérieur du virage.

L'inertie du sidecar n'est guère gênante dans des virages pris à une allure normale. Quand on vire du côté de la moto, il faut que le sidecar ait une vitesse plus grande que la moto, puisque sa roue doit parcourir un cercle de rayon plus grand que celui décrit par les roues de la moto. Il faut donc, puisqu'on ne peut accélérer la marche du sidecar, réduire la vitesse de la moto. Il suffit pour cela de fermer un peu les gaz. Au contraire, pour virer du côté du sidecar, les conditions sont entièrement opposées. On



Le châssis René Gillet à roue suspendue.

prend ainsi presque automatiquement les virages, sans avoir à fournir un effort quelconque pour diriger la machine.

Insistons sur un point essentiel : la chasse de la direction qui convient pour le solo ne convient pas pour le sidecar. Il n'y a que dans les cas d'une machine servant alternativement pour le solo et le sidecar qu'il est préférable de ne pas apporter de modification. Mais dans la plupart des cas quand un sidecar est monté on le laisse en place, même si on roule seul. Question de paresse, peut-être bien que le démontage et le remontage d'un sidecar moderne ne présente aucune difficulté et puisse être effectué dans un temps extrêmement court. La vraie raison est que le sidecar est très pratique. Quand un sidecar doit être monté en permanence, il est donc préférable d'avoir une direction spécialement réglée. Si, dès l'origine on est décidé à faire du sidecar, il est préférable d'acquiescer un équipement spécialement étudié en collaboration par les constructeurs de la moto et du sidecar. On sera ainsi assuré d'une parfaite adaptation, d'un choix judicieux

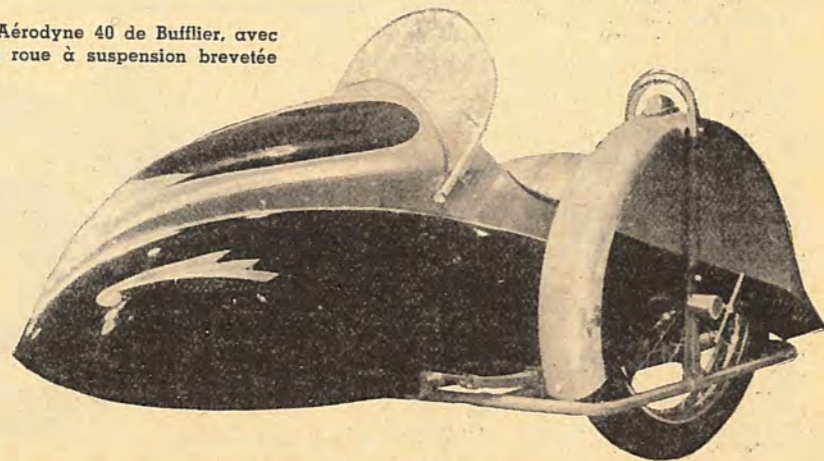
des rapports de démultiplication et d'une direction établie pour le sidecar. Pour le sidecar il faut une chasse moins grande que pour le solo. Pour le solo, en effet, une grande chasse assure une certaine autostabilité en ligne droite et ne gêne pas sensiblement dans les virages. Encore ne faut-il rien exagérer si on ne veut pas voir apparaître des défauts comme le dandinement ou le shimmy. Avec le sidecar le poids qui porte sur la direction est plus considérable. S'il y a une grande chasse il faut que dans les virages l'avant de la machine se soulève d'une quantité assez grande et cela exige un effort beaucoup plus sensible qu'en solo. On peut considérer qu'une chasse de 35 à 38 mm. est suffisante pour le sidecar.

Le sidecar mixte Simard frères, touriste et commercial. L'arrière se démonte instantanément dégageant un plateau de livraison.

Il n'est pas, en réalité, très difficile de modifier la chasse quand la machine est équipée d'une fourche à parallélogramme déformable. Il suffit de monter des biellettes plus courtes en haut ou plus longues en bas. Dans bien le cas le constructeur lui-même pourra vous les fournir. Et le fabricant de la fourche ou même un motoriste pourront les établir. Vous aurez sans doute à serrer davantage le frein de direction la direction ne devant pas être aussi douce que pour un véhicule qui possède une stabilité propre. La direction est soumise à des efforts latéraux qui n'existent pas en solo.

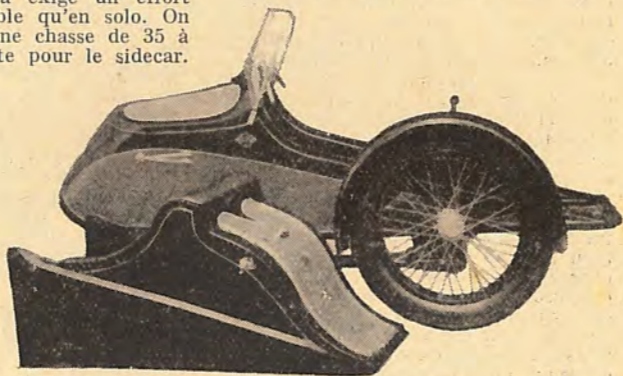
En ce qui concerne les ralentissements et les arrêts, une moto-sidecar étant plus lourde qu'une moto-solo, possède, à vitesse égale, une masse plus grande. N'ayant que les mêmes freins il lui faut donc une distance plus grande pour s'arrêter. De plus un coup de frein brusque a tendance à faire tourner le sidecar autour de la moto et amoncera une embardée. Quant au frein de sidecar, il est théoriquement parfait. Nous estimons pour notre part qu'il ne doit pas être assez puissant pour bloquer la roue du sidecar

L'Aérodyn 40 de Buffler, avec sa roue à suspension brevetée



et qu'il doit entrer en action légèrement après les freins de la moto. En principe, les freins hydrauliques conviendraient parfaitement. Mais nous nous heurtons à des difficultés de prix, de poids. Par contre l'étanchéité parfaite des pistons de commande et de canalisation, qui fut, lors de l'apparition de ces freins, le gros problème à résoudre, est assurée sur les types récents.

Il est, avec ce système de freinage, très facile au constructeur de répartir au mieux l'effort de freinage sur les trois roues. En tous cas, avant de vous lancer



à toute allure, avec la certitude que, sachant conduire, une moto-solo vous savez piloter un sidecar, donnez-vous la peine de vous soumettre à un petit entraînement. Le sidecar ne se conduit pas en déplaçant le corps comme s'est le cas pour le solo, mais en braquant plus ou moins le guidon. Roulez assez lentement, faites des virages, en marchant lentement. Essayez les freins pour savoir quelle est, à différentes vitesses, la distance nécessaire à l'arrêt. Il vaut mieux vous soumettre à cet apprentissage que de ne pas vous arrêter à temps devant un obstacle, ou d'aborder un virage à une vitesse vraiment excessive. Vous ne vous rendez pas compte non plus au début de la largeur de votre moto-sidecar. C'est pourtant une notion essentielle. C'est là un sens que la pratique vous donnera peu à peu. On recommande souvent de s'habituer à apprécier le moment auquel la roue du sidecar se soulève lorsqu'on vire du côté du sidecar. Nous n'osons guère donner un tel conseil car vous risquez fort de dépasser la limite et de faire chavirer votre machine.

RAVISSE

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

LE GRAPHITE COLLOIDAL * DANS LA LUBRIFICATION

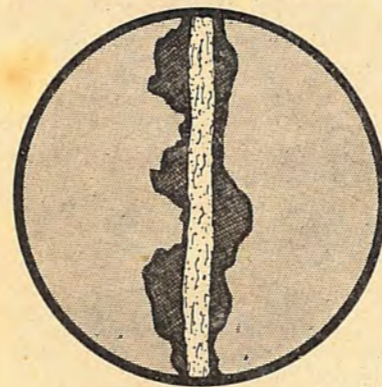
La technique moderne a apporté, dans de nombreux domaines et tout particulièrement dans celui de la mécanique, des perfectionnements insoupçonnés il y a seulement vingt ans. Grâce à des matériaux nouveaux et grâce aussi à une meilleure utilisation des anciens, on a réussi non seulement à créer des machines plus puissantes, mais aussi à élever le rendement et à diminuer les pertes.

En général, plus l'engin est puissant, plus le problème de la lubrification devient difficile et plus celle-ci acquiert d'importance.

L'huile seule ne répond plus dans tous les cas aux exigences nouvelles et l'utilisation sans cesse croissante du graphite prouve que ce procédé moderne d'assurer une meilleure lubrification, répond à un besoin impérieux.

Par sa constitution et ses propriétés, le graphite constitue le lubrifiant idéal, non seulement en raison de son onctuosité, de sa résistance aux hautes températures, à l'action de l'eau et des acides mais également et surtout du fait qu'il présente des affinités très grandes vis à vis des métaux.

Si l'expérience pratique de près d'un demi siècle a démontré la valeur du graphite, ce n'est guère que depuis quelques années que l'on connaît d'une façon approfondie les conditions d'utilisation rationnelle et de fabrication d'un graphite réellement approprié.



Deux surfaces métalliques non rodées vues au microscope. Le graphite comble les cavités et facilite l'établissement du film d'huile.

On sait que presque toutes les suspensions de graphite dans l'huile arrivent peu à peu à former sur les parties frottantes des surfaces graphoïdes. Mais en outre, le Bémoto présente des qualités de continuité, d'adhérence et de résistance mécanique indispensables qui seules garantissent l'antifriction idéale et la sécurité.

Pendant de longues années on a cherché par des moyens chimiques, voire même par la synthèse, à fabriquer des graphites très purs et l'on

était convaincu que la pureté constituait le seul facteur influent sur les propriétés des films de graphite ou « surfaces graphoïdes ».

Aujourd'hui, sans aucunement nier ou diminuer la grande valeur d'un graphite pur, on doit reconnaître que la structure du graphite est, et de beaucoup, prédominante. Seul un graphite à structure lamellaire serrée possède une attraction moléculaire suffisante pour former sur une surface métallique un « film monomoléculaire » à la fois adhérent et lubrifiant de toute épreuve aux chocs mécaniques à l'arrachement, aux influences des températures et à l'action chimique de l'eau, des acides, etc...

Le produit nouveau BEMOTO présente à la fois les avantages des huiles graphitées faciles à obtenir soit avec des graphites synthétiques, soit par attaque chimique des graphites naturels, sans que le graphite naturel de choix ait perdu de ses qualités dues exclusivement à sa structure.

L'emploi des huiles graphitées dans tous les domaines de la lubrification est trop connu pour que nous ayons besoin d'insister. Aussi bien dans le montage, que dans le rodage que dans le graissage courant, le BEMOTO a fait ses preuves.

On peut démontrer la supériorité du film monomoléculaire obtenu par l'emploi de ce produit en utilisant par exemple pendant 15 jours à 1 mois une huile graphitée au BEMOTO. On suspend ensuite pendant une même durée l'addition du BEMOTO et l'on constate aisément la résistance et la durée du film monomoléculaire, à l'économie d'huile réalisée dans cette seconde période, ainsi qu'au maintien du faible coefficient de frottement et à la suppression de l'usure.

POUR L'ENTRETIEN DU CHROME ET DU NICKEL *

A la longue, le chrome et même le nickel, arrivent, si on ne les entretient pas, à perdre leur poli, leur éclat. Or, les produits d'entretien habituels présentent le grave inconvénient de contenir de l'acide, donc d'attaquer le métal. Le Nickromix ne présente pas cet inconvénient, il ne contient ni acide, ni mercure; il ne tache ni ne brûle les mains; il n'attaque pas les métaux, mais au contraire les recouvre d'une couche de protection qui les met à l'abri de l'air; il donne un éclat blanc merveilleux immédiatement par simple friction aux objets de cuivre ou alliages de cuivre, tels que laiton, bronze, maillechort, etc... c'est donc le produit d'entretien idéal pour le chrome qui se répand de plus en plus sur nos motos.

Les Ets Produx, de Levallois, en adressent, contre envoi de 5 francs un flacon échantillon suffisant pour essai à tout lecteur de « Moto-Revue ».

MOTOS NEUVES AU PRIX * D'OCCASIONS

Dufayel-Motos nous informe qu'il dispose actuellement de quelques motocyclettes neuves de grandes marques, machines de fin de série, à céder à un prix inférieur à leur valeur réelle, avec facilités de paiement comme les autres machines.

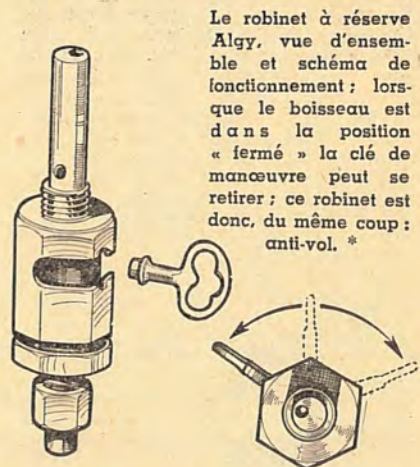
Egalement, il nous signale une équipe Zündapp avec sidecar ayant très peu roulé, offert à un prix très intéressant et dans les mêmes conditions de paiement. Avis donc aux amateurs de bonnes mécaniques... aux meilleures conditions...

SOCIETE DES VOITURETTES MONOCAR

MM. Bergerault et Garreau de Saint-Salvy viennent de former une Société à responsabilité au capital de 75.000 fr. pour la fabrication et la vente des voiturettes automobiles Monocar. Cette voiturette, équipée d'un 100 cc. a déjà été présentée aux lecteurs de « Moto-Revue ».

MATERIEL DE CAMPING *

« Vous voulez assister à la plus grande épreuve de motocyclisme en France : le Bol d'Or. Pourquoi ne pas en profiter pour faire vos débuts en camping. Vous trouverez tous les conseils nécessaires chez les spécialistes « La Nautique Sportive à Paris », qui expose ses tentes, ses matelas pneumatiques M.5, etc... à la Foire de Paris. »



Le robinet à réserve Algy, vue d'ensemble et schéma de fonctionnement; lorsque le boisseau est dans la position « fermé » la clé de manœuvre peut se retirer; ce robinet est donc, du même coup: anti-vol. *

LE BLOCROUTE * A LA FOIRE DE PARIS

Nous informons nos lecteurs qu'à la Foire de Paris qui a lieu du 16 Mai au 2 Juin, ils pourront assister, dans le Hall 12, Stand 1.258, à d'intéressantes démonstrations sur l'efficacité de l'anticrovaison « Blocroute », en même temps qu'à la projection du film pris à Montlhéry lors des essais officiels enregistrés sous le contrôle de l'A.C.F.

LE FEUILLETON DU DEBUTANT

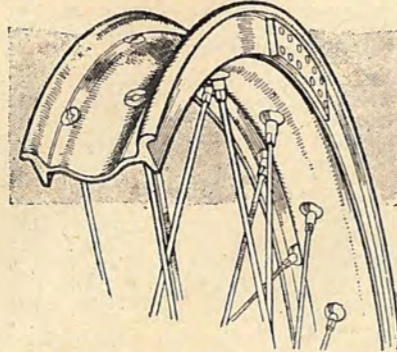
ROUES ET PNEUS

LES roues à rayons sont les seules employées. Nous avons vu dans le passé quelques roues de bois, et même des roues de bois à cercle de fer sur l'antique machine expérimentable de Daimler, qui était une sorte de draisienne à moteur, et servait simplement à prouver qu'un véhicule mû par un moteur à explosion, pouvait se déplacer. Sur une des premières Singer, la roue était constituée par des flasques ajourés, à l'intérieur desquels se trouvait le moteur. Dans le Millet, c'étaient les cylindres du moteur qui constituaient les rayons. Après la guerre la grande mode fut celle des roues flasquées, mais dont les flasques dissimulaient les rayons et ne jouaient qu'un rôle d'enjoliveur.

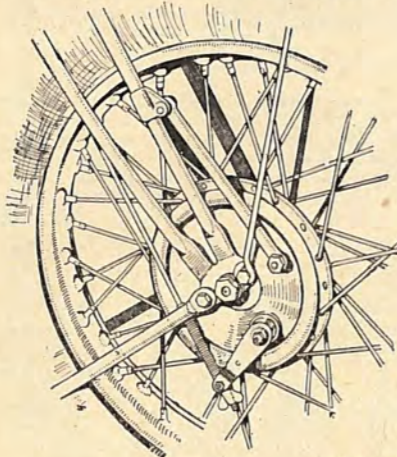
Mais les flasques ont disparu. Ils offraient au vent une surface appréciable et gênaient la direction. Une roue à rayons métalliques n'est pas rigoureusement rigide et elle subit en marche de très légères déformations alors que les flasques ne peuvent guère se déformer, aussi se produisaient-ils des frottements entre les flasques et les têtes de rayons qui étaient peu à peu entamées par ces frottements. Quand un rayon cassait on ne s'en apercevait pas, et les rayons voisins lâchaient à leur tour.

La roue à voile plein a constitué jusqu'à ces derniers temps, la roue type des voitures automobiles, surtout des modèles populaires. Elle est extrêmement économique à établir et ce fut une des causes essentielles de son succès. Sa fixation par boulons est simple et facile. Le nettoyage est extrêmement aisé. Mais la roue à voile plein a des inconvénients. Elle inten-

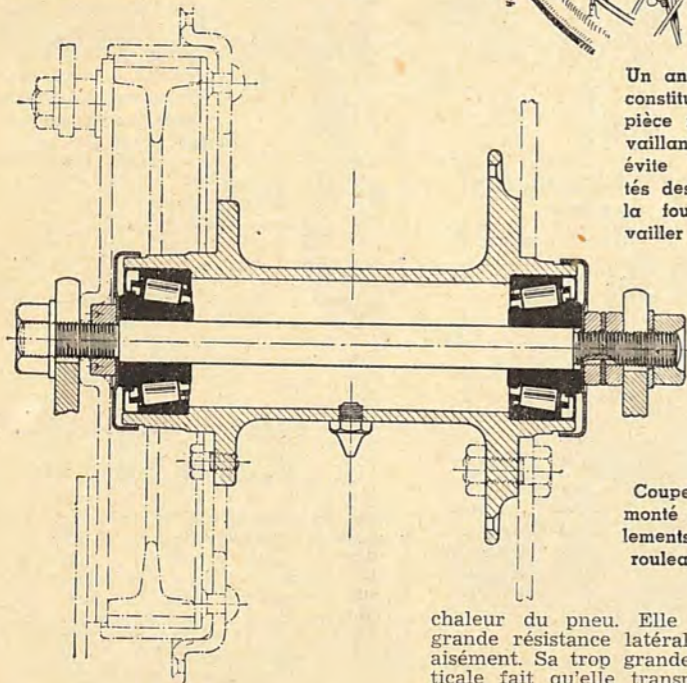
sifie les bruits du châssis, elle est relativement lourde, elle ne favorise pas au même degré l'évacuation de la



Coupe d'une jante en duralumin comme quelques maisons en montent sur leurs machines de course.



Un ancrage de frein constitué par une pièce métallique travaillant à la traction évite aux extrémités des fourreaux de la fourche de travailler exagérément.



Coupe d'un moyeu monté avec des roulements Timken à rouleaux coniques.

chauffe le pneu. Elle n'a pas une grande résistance latérale et se voile aisément. Sa trop grande rigidité verticale fait qu'elle transmet les chocs

sans les amortir. Actuellement le mode est aux roues dites d'artillerie à rayons tubulaires. Ces roues sont formées de deux moitiés soudées électriquement. Notons que sur les voitures bon marché, on emploie de fausses roues artillerie qui sont simplement des roues à voile ajouré et embouti. C'est du tape-à-l'œil, comme les carrosseries soi-disant aérodynamiques dont le dessous n'est pas caréné. Les roues artillerie sont un peu plus résistantes latéralement que les roues à voile plein. Elles offrent moins de prise au vent, mais elles ont le même inconvénient d'être trop rigides verticalement.

La roue à rayons métalliques, dont Léonard de Vinci semble avoir prévu l'intérêt, est la plus scientifique et nous n'hésitons pas à le dire, la meilleure de toutes. Les rayons travaillent à la traction, ce qui permet d'utiliser au mieux la résistance du métal et de réaliser un ensemble extrêmement solide et léger. Latéralement les rayons partant du moyeu et se rejoignant à la jante sensiblement dans le même plan, constituent un triangle et assurent une grande résistance latérale. L'élasticité des rayons et de la jante permet de compléter l'action des pneus et de contribuer à l'absorption des vibrations et des chocs. La roue à rayons en brassant l'air permet la dissipation plus aisée de la chaleur résultant des frottements internes du pneu. Par contre, la roue à rayons métalliques a l'inconvénient d'être coûteuse par suite de son montage compliqué et délicat, qui exige des spécialistes très habiles. Ford a bien fait des roues à rayons métalliques soudés électriquement sur la jante, mais en cas de rupture d'un rayon, la réparation est impossible et nous préférons le système habituel. L'autre inconvénient de la roue à rayons métalliques, c'est la difficulté de son nettoyage.

Les rayons sont tangents, de manière à pouvoir mieux transmettre l'effort de la traction du moyeu à la jante.

Attention! Dans cet ensemble complexe, chaque partie joue son rôle. Si un rayon lâche, la roue est légèrement voilée, les rayons voisins assument la charge du rayon cassé, et ainsi surchargés ils ne tarderont pas à casser à leur tour, et la roue présentera un voile accentué. Donc, dès qu'un rayon a cassé il faut le remplacer le plus tôt possible.

Les roulements des moyeux sont souvent à billes et cones réglables, et la solution est satisfaisante si on emploie de grosses billes et si on prend des précautions pour que le cône réglable ne puisse bouger quand on serre les écrous d'axe. On peut aussi utiliser des roulements non réglables à billes, mais les gorges doivent être profondes pour résister aux efforts latéraux. Il semble qu'en dépit de leur prix plus élevé, ce sont les roulements à galets coniques qui soient les plus satisfaisants.

(20)

(A suivre)

SURVEILLEZ LE NIVEAU D'HUILE, VOUS EVITEREZ LE DESAMORÇAGE DE LA POMPE OU L'ENCRASSEMENT

Le sport



LE « VIEUX » ET LE JEUNE...

Le jeune Albert Balsa, frère du Marcel du même nom, sent l'amour de la compétition le gagner; aussi, dimanche dernier, fit-il ses débuts à l'entraînement au guidon de la 250 a.c.t. qu'il vient d'acquérir. Le voici (à gauche sur notre photo), photographié à côté de son glorieux aîné.



24 heures. Malgré sa qualité et sa position très bien effacée, Guillerot ne put que dépasser de peu le 80, après quoi il lui fut impossible d'effectuer de nouveaux réglages et essais, la culbuterie ayant lâché.

Enfin, votre serviteur ayant essayé une 500 à moteur Mag de série, réglée au supercarburant et mise au point par Patuelli, fit le tour de piste en 1' 09" 1/5, ce qui représente 132,567 et est fort beau pour un tel moteur. PIEL.

LE BOL D'OR

L'épreuve se courra bien à Saint-Germain pour les fêtes de la Pentecôte

On sait que le Décret Ministériel de juillet 1935, destiné à renforcer les mesures de sécurité dans les circuits de vitesse et courses de côte, avait obligé de nombreux organisations à supprimer leurs épreuves. Des bruits avaient même couru que « Le Bol d'Or » émigrerait de son habituel emplacement.

Les enquêtes commencées en temps utile ont permis à la Commission Interministérielle de transmettre son avis favorable à M. Vigue, le distingué Préfet de Seine-et-Oise, qui vient de faire parvenir son arrêté aux organisateurs autorisant ainsi le déroulement de ce quinzième « Bol d'Or » sur le classique

circuits de la Forêt de Saint-Germain. Ainsi on ne peut qu'applaudir la judicieuse décision des Pouvoirs Publics, qui ont su comprendre que le « Bol d'Or », l'une des plus belles épreuves de notre calendrier français, était aussi une manifestation vitale servant le sport et l'industrie.

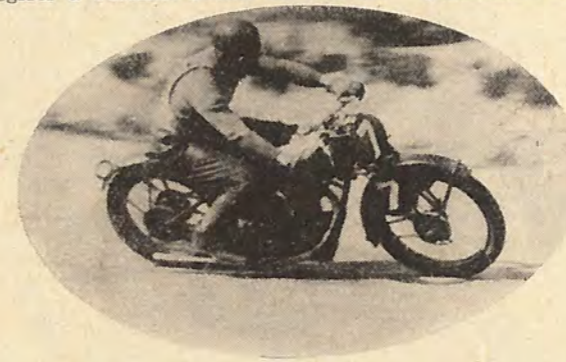
PLUS DE 50 CONCURRENTS SERONT AU DEPART

C'est un beau succès d'engagements que vient de remporter la populaire et classique épreuve de la Pentecôte.

En effet, l'organisation a déjà enregistré à la clôture des inscriptions à droits simples, la régularisation de 50 concurrents de valeur, auxquels vont certainement s'ajouter quelques engagés de marque qui profiteront du dernier délai d'inscriptions (celles à droits doubles) qui se termine cette semaine.

En motos 125 cmc., le courageux Duc, de l'A.M.C.F., spécialiste de la petite cylindrée, absent des courses du fait d'une appendicite heureusement guérie, va faire sa rentrée.

En motos 350 cmc., le populaire Venin, l'homme au courage légendaire, s'entraîne ferme pour faire un « Bol d'Or » remarquable. Le champion Nordiste, Passet, qui a déjà recueilli de très beaux succès, prendra le départ sur une rapide Velocette. Rouchy, du M.C. de Paris, viendra aussi renforcer l'effectif de ce club. Bunel, de Saint-Germain, est également engagé.



Ci-contre, en action, Marcel Perrin, sur Monet-Goyon, qui termina le Circuit d'Anjou 1^{er} ex-aequo en 500 cmc. et fit le meilleur temps toutes catégories, motos, dans l'épreuve de classement.

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

LE GRAND PRIX DE SUISSE EST UNE NOUVELLE VICTOIRE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

Guthrie (Norton) gagne en 500 et 350
O. Tenni (Guzzi) en 250

Le Grand Prix de Suisse vient de donner une nouvelle et irréfutable preuve de la supériorité de la suspension arrière; en effet, le champion Italien Omobono Tenni, sur Guzzi, enleva magistralement la course des 250 et Jimmy G. Guthrie gagna en 350 et en 500 avec les nouvelles Norton à suspension arrière dont nous parlons d'autre part dans nos indiscretions au sujet du T.T.

La course des 250

La question que tout le monde se posait avant le départ était Tenni et sa Guzzi vaincront-ils les D.K.W.? Tenni avait été très vite à l'entraînement, mais il était seul avec son compatriote Pigorini contre la horde germanique des deux temps. Les supporters italiens ressentirent un choc quand, avant la fin du premier tour on annonça que Pigorini abandonnait. Mais au premier passage, qui vit-on en tête?... Tenni! Immédiatement derrière lui Geiss (D.K.W.) puis le paquet des autres D.K.W. Au second tour, le crack de Guzzi a porté son avance à 200 mètres et il ne fera par la suite qu'augmenter son avantage, gagnant par deux minutes à la moyenne record de 128,930.

La course des 350

Cette épreuve ne fut pas des plus spectaculaires, car Guthrie domina de bout en bout. Prenant la tête dès le départ, il se contenta de « servir » une minute à René Milhoux, sur F.N., Stanley Woods, sur une Velocette double arbre à cames en tête, fit quelques tours, mais un frein arrière insuffisamment efficace le contraignit à abandonner. Mellors, qui pilotait une N.S.U. dut se retirer à mi-course pour des ennuis d'embellage, alors qu'il était en quatrième position.

La course des 500

L'excitation était extrême lorsque les concurrents se mirent en ligne, car on escomptait une lutte sans merci entre Guthrie (Norton), les deux pilotes de Guzzi, Tenni et Pigorini, Stanley Woods sur la Velocette à suspension arrière et Otto Ley, sur une B.M.W. a. c. t. à compresseur fort rapide. Et, pour corser l'intérêt de l'épreuve, il y avait quatre D.K.W.

Le départ fut déjà une émotion: Guthrie et Woods sont gênés et leur moteur n'a pas encore émis le moindre

son que les autres sont déjà loin.

A la fin du premier tour, les leaders sont Mansfeld (D.K.W.), Milhoux (F.N.), et Steinbach (D.K.W.) dans cet ordre. Guthrie se trouve à ce moment en sixième position.

Au second tour, c'est Mansfeld qui est encore en tête, mais Otto Ley et sa B.M.W. suralimentée reviennent rapidement et passent! Puis voici Milhoux sur sa F.N. et Guthrie qui a regagné deux places.

Trois tours après, Guthrie, qui fournit une des plus belles courses de sa carrière, est enfin en tête passant Otto Ley dont la B.M.W. est fort rapide en ligne droite, mais semble être peu maniable et ne pas avoir une tenue de route idéale. Par la suite, l'ordre se maintient jusqu'à la fin, Guthrie enlevant sa seconde victoire de la journée, Mansfeld est troisième. Le quatrième est G. Cordey, le pilote suisse bien connu qui, sur son « International » personnelle, parfaitement au point, a fourni une course remarquable.

Les deux Guzzi furent mises hors de combat par des ennuis d'allumage et Stanley Woods dont la Velocette ne semble pas avoir les chevaux nécessaires, termina sixième.

Après la course, Guthrie se montra enchanté de la suspension arrière qui lui procura aussi bien en 350 qu'en 500 la plus forte impression de sécurité et de confort qu'il ait jamais éprouvée en course. Il se montra au surplus très admiratif pour le cran dont Ley fit preuve sur la rapide, mais difficile B.M.W.

P. Large.

Les classements

250 cmc.: 1. Tenni (Guzzi), moy.: 128,930; 2. Kluge (D.K.W.); meilleur tour: Tenni (Guzzi), moy.: 130,402.

350 cmc.: 1. Guthrie (Norton), moy. 132,500; 2. Milhoux (F.N.); 3. Leischmann (N.S.U.). Meilleur tour: Guthrie (Norton), moy.: 138,452.

500 cmc.: 1. Guthrie (Norton), moy.: 142,050; 2. Ley (B.M.W.); 3. Mansfeld (D.K.W.). Meilleur tour: Guthrie (Norton), moy.: 145,650.

Sidecars 600 cmc.: 1. T. Babl (D.K.W.); 2. H. Staerkle (B.M.W.); 3. H. Karmann (D.K.W.).

Sidecars 1.000 cmc.: 1. Weyres (Harley-Davidson); 2. Braun (Horex); 3. Kirsh (Universal JAP).

En motos 500 cmc., Ruben, de l'A.M.C.F., est fin prêt.

Puis, en sidecar 350, le mécanicien Kiéné, un des fervents du « Bol d'Or », sera au départ avec sa Sunbeam.

Enfin, en sidecar 600 cc., une nouvelle d'importance, puisque la Maison F.N. vient de désigner Gillot, son fameux conducteur qui possède un palmarès si brillant, qu'il est impossible d'énumérer, Gillot partira avec son habituelle préparation à l'assaut du record avec sa rapide F.N., équipée d'un robuste Bernardet.

Le tenant du titre, Française, recordman des sidecars 600 cmc., avec 1.705 km. 440, courra lui aussi avec son sidecar Norton-Précision, et il n'a pas du tout l'intention de se laisser dépasser de son record, aussi on peut s'imaginer particulièrement quelle bataille se livreront à St-Germain les 30 et 31 mai prochains, les 4 engagés en sidecars 600 cmc., c'est-à-dire les Barthélémy, Gillot, Française et Débée, tous capables de couper en vainqueur la ligne d'arrivée.

La liste des concurrents sera arrêtée définitivement cette semaine.

Pour les campeurs

Nous avons déjà dit qu'un « Camping » serait organisé sur le circuit à l'occasion de ce « Bol d'Or ». Des conditions très modestes sont réservées à ceux qui voudront passer les fêtes de la Pentecôte avec leurs tentes, leurs motos et sidecars, ou voitures et qui logeront pendant trois jours et deux nuits dans la belle forêt de St-Germain, applaudiront les prestiges de nos champions du grand fond. Ce Camping fonctionnera à proximité de la route du circuit.

Demander tarif au Directeur du « Bol d'Or », 87, boulevard de Reims, Paris-17'.

GILLET D'HERSTAL AU « BOL D'OR »

On chuchote que deux engagements ont été régularisés par l'importante firme Belge, pour participer au quinzième « Bol d'Or »... Solo ou sidecar, mystère ?

LE LEINSTER « 200 »

La classique course de 200 miles du Leinster-Club s'est déroulée le samedi 2 mai.

Sauf au début de la course des 500, aucune épreuve ne fut bien passionnante. Mais en 500, durant plusieurs tours, on put assister à une bataille serrée entre E.G. Rowley, qui pilotait la nouvelle 500 A.J.S. quatre cylindres à compresseur, et M. Barrington, sur la Vincent H.R.D. à suspension arrière. Rowley, grâce à la formidable accélération de sa « vee four » avait pris la tête dès le début et battu le record du tour à 120 de moyenne, talonné par Barrington. Puis, il dut s'arrêter pour ennuis de bougie. Il repartit, chassa, et cassa une tubulure d'essence. De son côté, Barrington dut également abandonner et ce fut T.G. Byrne qui gagna sur une Rudge T.T. de 1931.

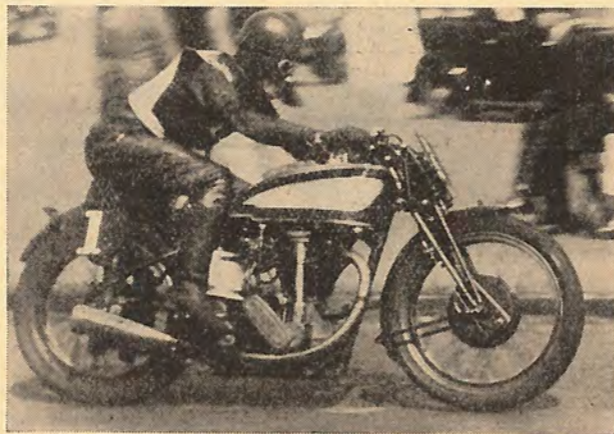
Résultats

500 cmc.: T.G. Byrne (Rudge), moy. 114,230. Tour le plus vite: G.E. Rowley (A.J.S.), moy. 120 kmh.

350 cmc.: 1. H.L. Daniell (A.J.S.), moy. 114 kmh.; 2. D. Parkinson (Norton); 3. J. Dunne (Norton). Tour le plus vite: H.L. Daniell (A.J.S.), moy. 115,340 kmh.

250 cmc.: 1. R.C. Yeates (Triumph), moy. 93 kmh. Tour le plus vite: R.C. Yeates (Triumph), moy. 98,204 kmh.

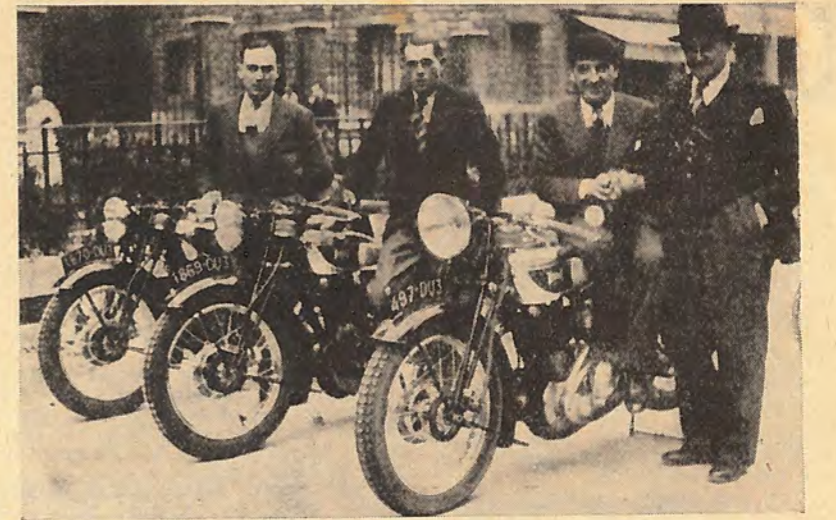
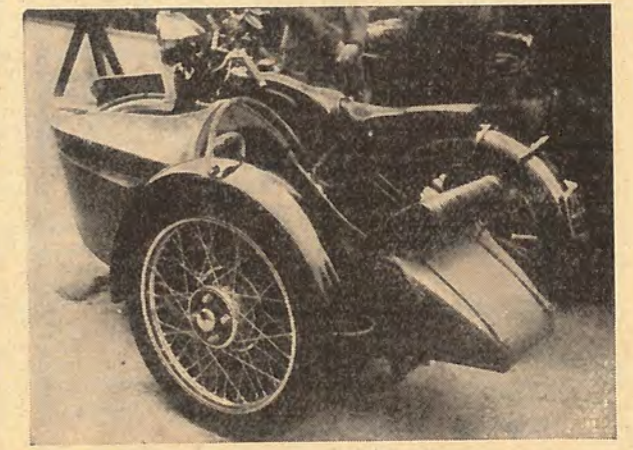
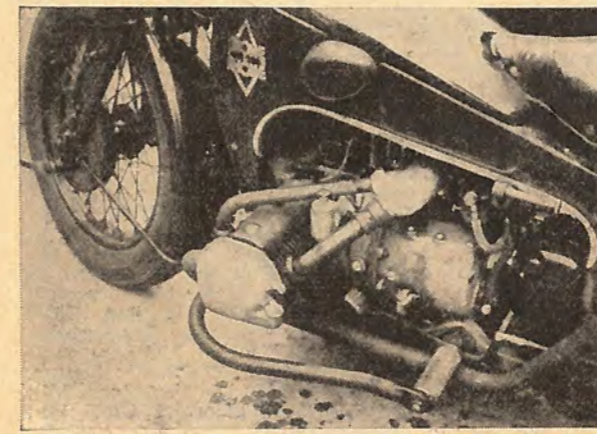
Le prestigieux pilote britannique Jimmy G. Guthrie, vainqueur de deux catégories au Grand Prix de Suisse, sort d'un virage et donne tous les gaz. Remarquez la suspension arrière et le gros pneu.



Ci-dessus: l'amateur Ferrodou, du M.C.D.F.

Ci-dessous: une des 750 cmc. flat-twin militaires Gnome-Rhône. On peut remarquer le réchauffeur de la pipe d'admission, venant de l'échappement, le tube de protection du couvre culasse, et le tuyau d'échappement surélevé à l'arrière.

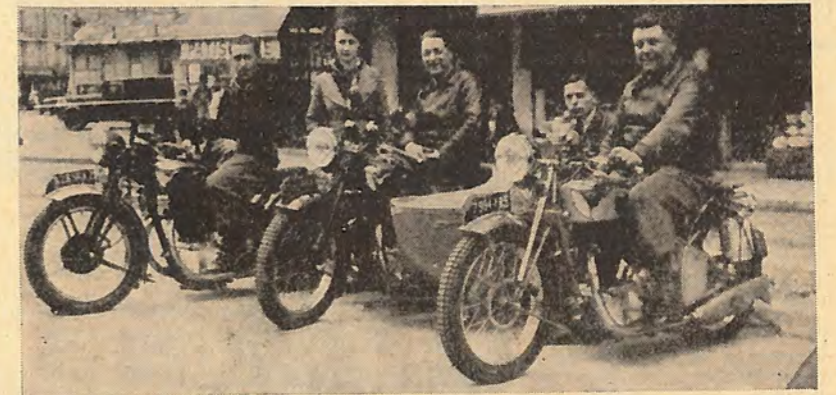
En bas, à droite: le sidecar Bernardet de Voivenel.



L'équipe Terrot: de gauche à droite, Durieux (350 cmc.), J. Braccini (350 cmc.), et le champion de la marque, Paul Boetsch (500 cmc.).

LE TOUR DE FRANCE

L'équipe Motabécane composée de deux 500 cmc. et d'un sidecar 600. De gauche à droite, sur notre cliché: Dubuet, Voivenel et Jean.





UN CLUB DE CYCLECARISTES ?

Sur l'initiative de quelques cyclecaristes fervents qui ont nom Rossignol, Rémond, Morignot, Robail et Guéret, aura lieu ce soir 16 mai au Bar, 5, rue du Caporal-Peugeot (17^e) à 21 h. 30 une réunion où sont invités tous les cyclecaristes aimant la compétition. Le but de cette réunion est de réunir tous les sportifs, possesseurs de ces véhicules, afin de défendre leurs intérêts, leur obtenir des conditions intéressantes et surtout donner un renouveau de vitalité aux courses de cyclecar en France, ceci pour ceux qui en ont pris l'initiative puissent se rendre compte si la formation d'un club de cyclecaristes sportifs est possible, et une fois réalisé, viable.

× « LA FLECHE » DE VINCENNES. Dimanche 17 mai, sortie touristique en groupe sur Seine-Port, visite de la station Radiotélégraphique de Sainte-Assise. Départ en groupe du siège à 9 heures précises.

Le dimanche suivant 24 mai, sortie-promenade sur Mareuil-sur-Ourcq, par Meaux. Départ du siège à 8 heures. Un déjeuner, qui aura lieu à Mareuil, sera offert gratuitement par la Société à tous ses membres actifs. Pour les personnes accompagnant les membres, le prix du repas sera de 10 francs. L'après-midi, sera disputée la Coupe Charon réservée aux membres du club sur le parcours Mareuil-sur-Ourcq - Etrepilly - Juilly - Clays-Souilly - Chelles - Vincennes. S'inscrire avant le 20 mai en indiquant le nombre de déjeuners.

Renseignements 54, rue de Montreuil, à Vincennes.

× Le M.C. DE VILLEURBANNE organise une sortie le jeudi 21 juin sur les Echameaux par la Vallée de l'Azergues - Bois d'Oingt - Lamures (Dîner à Chansaye) retour par Beaujeu et la Vallée de la Saône. Inscriptions auprès de M. Arbaud, 41, rue de la Bourse, et au siège 2, route de Crémieu, Villeurbanne.

× Le TOURING-CLUB DE FRANCE organise le 14 juin à Rambouillet, un grand rallye automobile et motocycliste ainsi qu'un rallye-radio. Ces épreuves ouvertes à tous les automobilistes et motocyclistes, membres ou non de l'Association, seront dotées d'un grand nombre de prix importants. Engagements obligatoires, reçus gratuitement au T.C.F. (Comité Automobile) 65, Avenue de la Grande-Armée, à Paris.

× RACING MOTO-CLUB. Le 17 mai Ermenonville, la mer de sable, départ à 9 heures Porte de la Villette. Mercredi soir à la réunion, dernière limite d'inscription pour la sortie sur Cosne et Nevers. Les membres de l'équipe sportive sont convoqués spécialement pour la signature de leurs licences. Renseignements, adhésions, au siège social, le mercredi à 21 heures; tous les jours: 209, Boulevard Davout et 135, Boulevard Diderot.

× M.C. PARIS. La sortie Muguet de dimanche dernier, sur Montgrésin, a réuni 41 participants. Une partie de basket très disputée, mit aux prises les deux équipes du club; l'équipe Halouthe remporta une victoire chaudement disputée. Retour de nuit, chacun

amplement pourvu d'odorantes clochettes.

Dimanche prochain, sortie sur Chateaufort (138 km.); rendez-vous Pte d'Italie, 5 h. 45; Départ: 6 heures précises. Regroupement: Chailly-en-Biere. Déjeuner: Hôtel du Sauvage. Renseignements et itinéraires: tous les mercredis, au siège, 52, rue de Bondy à 21 heures, et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V.

× M.C. MANOLA. Calendrier mensuel: le 17, Les Andelys, départ 7 h. Porte Maillot; le 24 mai, La Croix Blanche à Daumont, départ 8 h. Porte de la Chapelle; le 31 mai et 1^{er} juin, Les Alpes Mancelles; le 7 juin, La Ferté Alais, départ à 7 h. 30 Porte d'Italie.

Les sociétaires et isolés motocyclistes qui désirent participer à notre sortie de Pentecôte sont priés de venir à notre prochaine réunion au siège, 65, faubourg Saint-Martin, à 21 h. 30 précises, pour se faire inscrire.

× SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. Sortie du 17 mai: Boissy-le-Cuté. Rendez-vous à 8 h. 30 à la Tête de Cochon, angle boulevard de Charonne et rue de Bagnolet, départ par la Porte Dorée. A Villeneuve-St-Georges, prendre la direction de Corbeil, ensuite la N. 191 par la Ferté-Aillais et Boissy-le-Cuté. Regroupement place de la Mairie Pique-nique, jeux divers, excursions. Isolés cordialement invités. Renseignements tous les jours et réunion tous les mercredis au siège social, 14, rue Vitruve, 20^e.

× UNION MOTOCYCLISTE DE FRANCE. Réunion du Comité du 6 mai 1936. Le Comité de l'U.M.F. s'est réuni le 6 mai 1936 à 14 h. 30 à l'A.C.F. sous la présidence de M. A. Pérouse, Président.

Réaffiliation. — A la suite d'une demande transmise par l'U.N. de la huitième région, le Comité prononce la réaffiliation du M.C. de la Bièvre.

Budget. — Sur la proposition de la Sous-Commission du Budget, le Comité décide de percevoir les droits suivants pour l'exercice 1937:

1^o) Droit de délivrance des licences: licence de commissaire sportif: 35 fr.; licence d'arbitre de moto-ball: 50 fr.

2^o) Droit d'inscription au calendrier sportif:

a) Grandes épreuves de vitesse et particulièrement celles qui portent le titre de Grand Prix ou qui sont inscrites au calendrier international: 500 francs non remboursables (ces épreuves auront un droit de priorité au point de vue national et la liste en sera arrêtée par la Commission Sportive).

b) Circuits de vitesse ne devant pas être inscrits au Calendrier International: 300 fr. non remboursables.

c) Concours de Régularité de plusieurs jours: pour le premier jour: 150 fr.; pour le deuxième jour: 100 fr.; pour le troisième jour: 50 fr. (maximum 300 francs non remboursables).

d) Courses de côte, du km. ou Concours de régularité sur une journée: 150 francs non remboursables.

3^o) Coupes de France de Tourisme; Championnats de France de Vitesse; Les engagements dans les Coupes de France de Tourisme entraîneront le versement d'un droit de 100 francs par motocycle. Les engagements dans les Championnats de France de Vitesse entraîneront le versement d'un droit supplémentaire de 100 francs par motocycle.

× AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE. Dimanche 17 mai, sortie du muguet organisée par le groupe de Vitry. Départ à 9 h. porte de Choisy. Regroupement à 9 h. 30 au siège de Vitry, 33, boulevard Lamoureux. Retour à Paris vers 19 h. Pique-nique à Rochefort-en-Yveline.

Rallye et Coupe de l'Amitié, le 21 juin dans la forêt de Compiègne. Départs sous forme de rallye de Paris (3 départs), Conflans, Versailles, Etampes, St-Quentin, Maubeuge, Reims. Nombreux prix. Règlement sur demande.

× UNION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILE DIJONNAISE. Epreuve motocycliste dite « Du Bidon de 2 litres » (10 mai 1936). Résultats de l'épreuve indiquant le parcours effectué: Catégorie 500 cmc.: 1. Guérien, 95,800; 2. Quadri, 65,050; 3. Sombriat, 60,340; 4. Clavin, 57,450; 5. Deloges, 55,350; 6. Visseria, 54,248; 7. Cornet, 51,745; 8. Clots, 51,626; 9. Jacques, 50,337; 10. Fontaine, 33,700.

350 cmc.: 1. Chauvenit, 89,200; 2. Martin, 79,338; 3. François, 77,725; 4. Petit, 70,300; 5. Manneret, 68,657; 6. Houard, 62,324; 7. Bachelet, 62,324; 8. Debourdeau, 52,500.

250 cmc.: 1. Borne, 91,710; 2. Royer, 91,108; 3. Pitois, 87,400; 4. Bugaut, 84,600; 5. Jacquet, 79,950; 6. Juker, 60,900.

175 cmc.: 1. Bourgeois, 57,528.

100 cmc.: 1. Saunier, 59,998.

Le plus long parcours a été effectué par M. Guérien sur moto Saroléa 5 CV, lequel gagne la Coupe du « Bien Public ». La Coupe offerte par M. Rance, Président, est gagnée par M. Chauvenet, sur moto Dollar 4 CV. La Coupe offerte par M. Juker est gagnée par M. Borne, sur moto Dollar 3 CV.

× Classement de l'épreuve auto-motocycliste organisée le 3 mai 1936 par l'UNION SPORTIVE METROPOLITAINE sur le parcours Paris-Sens-Paris.

112 engagés: 97 partants; 93 classés. Classement général dans l'ordre: (les chiffres à la suite des noms indiquent le nombre de points):

Maria, MCCE, 2; Besiu, USM, 2; Paulot, MC Villeneuve, 2; Picquard, USM, 3; Bourquin, MCCE, 3; Givernaud, MC Dionysien, 4; Metivet, USM, 5; Longefay, MCBO, 5; Bourgine, MCCE, 5; Nerrault, MCCE, 6; Brerat, USM, 6; Martin, MCCE, 6; Havel, USM, 7; Beuve, MCCE, 7; Demerson, MC Dionysien, 12; Ausseray, MCCE, 14; Saulay, MCCE, 15; Verbecque, USM, 15; Gros, MC Dionysien, 18; Leconte, Chartres, 20; Zigard, MC Lilas, 20; Dermont, USM, 21; Quenardel, MCBO, 22; Leblond, MC Montmorency, 24; Chopinet, MC Longueville, 24; Lecronier, Lilas, 25; Bouby, Antony, 30; Doll, USM, 32; Benoist, Antony, 32; Benard, MCCE, 34; Letang, MC Clodo, 35; Rousseau, USM, 36; Dutel, USM, 37; Peltot, MCBO, 42; Anselmet, MC Clodo, 43; Mongie, Lilas, 47; Voillard, USM, 51; Douarche, USM, 53; Alalinarde, MC Villeneuve, 53; Aubart, USM, 57; Maréchal, Indépendant, 60; Dallemagne, MC Scéen, 60; Hugon, M S Dionysien, 62; Vanier, MC Dionysien, 65; Sangniez, USM, 70; Erba, USM, 72; Chadenier, MC Scéen, 74; Lagarde, Nemours, 77; Houhot, MC Longueville, 81; Gaillard, MCCE, 83; Lacour, MC Palaisien, 87; Dietzi, Antony, 101; Plessis, USM, 115; Bornick, UMN, 141;

Dugast, MC Châtillon, 156; Baillet, MC Montmorency, 162; Strazzer, MCCE, 190; Auchere, UMN; Chesneau, Nemours; Gaillardon, Nemours; Hauducœur, USM; Poutareau, Indépendant; Frenot, MCCE; Hamelin, MC Clodo; Bonige, Indépendant; Fremont, Palaiseau; Lamanileve, USM; Carmien, Indépendant; Blaineau, MC Antony; Boisard, MC Dionysien; Bouttet, Indépendant; Susini, Indépendant; Goure, MC Longueville; Godeux, MC Montmorency; Plessis, MC Montmorency; Battaini, Lilas; Bourdin, MCCE; Degard, USM; Trenchard, USM; Feix, USM; Kerkaian, MC Lilasien; Isambert, MC XVIII^e; Monceau, P., MC Scéen; Zini, MC Villeneuve; Julienne, MC Châtillon; Tessier, MC Vincennes; Silva, MC Clodoaldien; Lambert, MC Villeneuve; Grégoire, Chartres; Iraie, Châtillon; Rioux, MCCE; Guibert, Indépendant; Petit, Indépendant.

Le classement interclubs a permis d'attribuer: 1) le Challenge U.S. Métro (I) au Moto-Club de Corbeil-Essonnes, avec Bourquin, Martin, Ausseray: 33 points. — 2) le Challenge U.S. Métro (II) au Moto-Club de Corbeil-Essonnes, 6 concurrents classés dans les 15 premiers. — 3) le Challenge principal: le Challenge About, au Moto-Club de Corbeil-Essonnes, avec Maria, Bourquin, Bourgine, Nerrault. — 4) le Challenge Pochet, réservé aux voitures, au Moto-Club de Corbeil-Essonnes, avec Beuve, Sauley, Benard.

× Le M.C. RENNAIS au Rallye de la Foire-Exposition du dim. 3 mai 1936.

C'est par un temps superbe que se déroula cette superbe manifestation où participèrent 33 motocyclistes.

Classement: 1. Bahurel; 2. Mauvel; 3. Lavoué; 4. Debroise; 5. Busnel; 6. Hannes; 7. Contesouzas; 8. Tinlot; 9. Hardouin; 10. Roulé; 11. Janson; 12. Rolland; 13. Garnier; 14. Rabadeuse; 15. Letrosnier; 16. Gendrot; 17. Rabin; 18. Garnier Jean; 19. Charles; 20. Blanchet; 21. Pondart; 22. Bonnallie; 23. Duval; 24. Chauvel; 25. Chastel; 26. Mordan; 27. Forgeais; 28. Aubrie; 29. Gauvin; 30. Guérin; 31. Boltz; 32. Mouth; 33. Leroy.

A.M.C. ORLY BAT VERSAILLES M.C. 7 à 0

Dimanche dernier, au stade municipal d'Orly, la rencontre A.M.C. d'Orly-Versailles M.C. confirma en tous points notre pronostic, puisque la partie se termina sur le score 7-0 à l'avantage d'Orly.

Une affluence considérable se pressait autour du terrain, et comme à l'habitude, le comité du club Orbysien au complet était venu encourager ses joueurs. Remarquait également Fourrel, le sidécarié, qui semble s'intéresser tout particulièrement à ce sport si attrayant, tout d'adresse, de finesse et de décision.

La partie

Elle peut se résumer en peu de mots: Au cours de la première période les joueurs des deux camps donnent libre cours à leur fougue, et tout le monde étant encore frais, Versailles parvient à empêcher les démons d'Orly de marquer aucun but, tout particulièrement grâce à Chaignon qui se démène comme un beau diable, faisant le travail de quatre, et en gardien de but.

Mais l'équipe versaillaise, qui comprend des joueurs nouveaux, manque quelque peu d'homogénéité, ce qui la met en état d'infériorité vis à vis de sa rivale dont les éléments, parfaitement entraînés, s'entendent à merveille. Au cours de la seconde période, Orly rentre donc quatre buts, marqués, un par Bourguin, et trois par Laville.

Voici la troisième période, les versaillais se désunissent de plus en plus et Chaignon, toujours égal à lui-même ne peut suffire, quoi qu'admirablement secondé par son gardien de but, à endiguer la « furia » des Orlysiens déchainés, principalement de Charvas, dont le brio, au cours de cette fin de partie, enthousiasma l'assistance et souleva de frénétiques applaudissements. Il rentre trois buts absolument impatibles dans les bois du team versaillais et seule la fin de la partie l'arrête en si bon chemin.

OLYMPIC MOTO-BALL ST-ETIENNE ET AUTO-MOTO-CLUB DE CARPENTRAS FONT MATCH NUL

Encore une organisation de la « Section St-Chamonnaise » du M.C.F. où les spectateurs assistèrent nombreux au match interrégional d'ouverture de la saison qui opposait les représentants Stéphanois aux Méridionaux, Olympic-Moto-Ball contre Auto-Moto-Club de Carpentras, champion de Provence et demi-finaliste du Championnat de France 1935.

Le score de 2 buts à 2 fait voir surtout l'âpreté de la lutte entre les 2 équipes, lutte qui fut d'ailleurs toujours d'une correction parfaite.



Amortisseurs

Papillon de réglage pour le poids comprimant le ressort central

Crochet de fixation

SIÈGES ARRIÈRE réglables R. MERAT type standard

La meilleure suspension par réglage à l'avant. Progressif. précis. De 20 à 100 kgs. Simple. **220 frs** robuste et fixation rapide. Prix...

Se fait également pour fixation directe sur garde-boue. En vente chez tous les bons agents.

Pour tous renseignements: R. MERAT, constructeur, 30, rue de la Profession, SURESNES (Seine). — Tél. Longchamp 18-86

Tirage par enroulement le plus pratique, la plus simple. Se monte indistinctement à droite ou à gauche.

POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS



La pièce **30.00**

ROLEO

Réclamez-la à votre fournisseur habituel ou à défaut aux **Etablis ROLLET** 64, rue de la Folie-Méricourt - PARIS (XI^e)

Catalogue accessoires, genouillères, amortisseurs, repose-pieds, courroies, outillage "King Dick", clés à molette, clés à tubes, dérive-chânes, pompes et raccords "Bluemels", etc. adressé sur demande.

LONGUE VIE
à votre moteur avec

BEMOTO dans l'huile du carter

BÉMOCYL superlubrifiant à mélanger à l'essence

GRAISSE BEMO graphitée

ÉCONOMIES

d'huile, d'essence, de réparations, de temps de rodage

G. MOUSCADET 12, rue des Hospitalières-S^e-gervais, Paris-4^e
Turbigo 63-00



GRAPHITE COLLOÏDAL **BEMOTO**
POUR AUTOS ET MOTOS

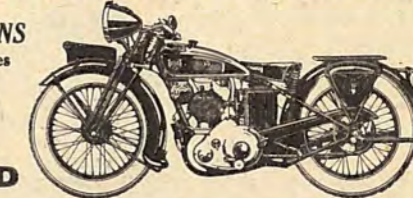
TERROT une marque de qualité s'achète chez **J. LÉGER**

4 GRANDE RUE - S^t Maurice

PONT DE CHARENTON - Tél. : ENI. 20-59

RÉPARATIONS
Pièces détachées
Accessoires
Mise au point

Sides VANNOD



nos petites annonces

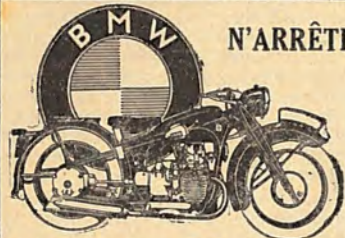
PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

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



LES MEILLEURS !!

S.A. Fr. PISTON BORGEO 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAI 55-55



N'ARRÊTEZ pas votre CHOIX !

avant d'avoir vu et essayé les nouvelles 500 à culbuteurs, 2 cylindres sélecteur au pied et à la main - 4 vitesses et cardan, même équipement

que les R.12 - R.17 - B.M.W., 500 et 800 Zündapp.
B.M.W. 9800 f. - Zündapp 8900 f. - La 4 cyl. 9500 f.

B.M.W. ZUNDAPP

CRÉDIT même prix qu'au comptant.
REPRISE toutes motos, nouvelles conditions.
OCCASIONS garanties sur facture 6 mois.

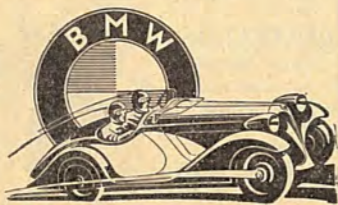
AGENCE GÉNÉRALE pour la FRANCE LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly 16, à ASNIÈRES
GRÉSILLONS 17-93 à 250 m. de la Gare

Ouvert le dimanche jusqu'au 15 juin

SIDES PRÉCISION BERNARDET VANNOD

Tous en magasins



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.

MOTOS A VENDRE

Motocyclistes, pour vos réparations, vente, achat, échange, voyez Herlin, 13, r. du Soleil, Paris 20^e.

Aleyon 350 culb. 3 V. sélec. eq. élec. ex. ét. 2.000 fr. Kevorkoff, 129, Bd Masséna

Moto Ariel 5 CV. tt eq. et mécaniq. parfait, 2.900 fr. Fabregas, 164, r. de Courcelles, Paris 17^e. Vis. le soir.

A.J.S. 350 culb. tr. vite, éclairage compt. c. nve. Doridant, 92 bis, r. de Paris, Romainville.

Gnome Rhône C.M.2 culb. c. nve tt. eq. t.-sad E.N. 3.500 fr. 6 bis, r. Auber, concierge.

Gnome Rhône V.2 tr. belle machine ent. eq. 3.800 fr. Reprend. moto pl. faible. Café 31, r. du Pressoir.

Gnome Rhône 350 culb. dble tub. abs. impeccable, écl. élect. tte équip. 1.650 fr. Morlet, 34, r. Montcalm, 18^e.

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

Peugeot P. 108 tte eq. cse. départ. Max, 1, r. Décrès, Paris 14^e.

350 Gillet Tour du Monde garantie 6 mois, parfait état. Devos, 104, r. Lauriston, Paris 16^e.

Gillet Herstal 400 lat. tr. b. état 1.800 fr. Douchy, 87, r. Galliéni, Boulogne, Seine.

Motobécane 250 bloc-moteur culb. Mle 1935. Roulé 6.000 km., état neuf, à vendre 2.500 fr. Boulay, 51, Bd St-Jacques, Paris 14^e.

Gnome Rhône 4 CV. culb. écl. eq. sortie 1935 com. nve. 3.500 fr. 19, r. Charles V, 4^e.

Terrot 350 Standard type luxe ét. superbe, 1.800 fr. Gros, 33, r. Gergovie, 14^e.

Avant d'acheter même une moto neuve, voyez nos occas. gar. 6 mois. Moto Rénovée, 58, r. Amelot, Paris.

500 Norton inter. reser. TT ou échan. ctre voit. à enlever 5.500. Roger Boucherie, 8, r. de Surène, 8^e.

GRANDE-ARMÉE-MOTOS A. PRÉVOST

Maison fondée en 1897
AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES
Occasions revisées, Atelier de réparations
Fonctions et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL
des pièces détachées MOTOBÉCANE
NOVI - SOUBITZ - GURNER - AMAC
Chaine RENOLD - BRAMPTON - Acc. V. W.
Fourniture de toutes pièces détachées et
accessoires suivant modèles. Réalisages
VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES
ET AGENTS
EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO Téléphone : ÉTO. 54-81
Compte Cheque postal : Paris 1597-79

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord :

A. DUBOIS
ex-chef Service
Réparation Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc.
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. Péreire 19-73

La Nautique Sportive

TOUS ARTICLES DE
TOURISME et de CAMPING
17, Quai Voltaire - PARIS

MOTOBÉCANE

du vélomoteur 3 vitesses à
la rapide 500 Super-Sport, et
tous les sidecars

BERNARDET BARTHELEMY

chez le spécialiste
Ses nombreuses victoires, ses
records, ses dix ans d'expé-
rience en course, seront

Votre meilleure garantie

Comptant - Crédit - Reprises
Occasions - Réparations
Mise au point - Échanges

1, b^d Voltaire - Asnières
Grésillons 15-97

TOUT POUR NEW-MAP CONDITIONS AUX AGENTS
AGENCE GÉNÉRALE RÉPARATIONS
12, rue Jean-Nicot, PARIS-7^e Ségur 20-09 - Métro : Invalides
ATELIER SPÉCIALISÉ dans la réparation de tous moteurs
Toutes Pièces Détachées pour moteur MAG Exchange-Standard cadres - fourches etc.

Magnat Debon 1935 3 CV. lat. luxe rlé 800 km. cme nve compt. éclair. t.-sad, etc. 1.900 fr. Marotine Lucien, le matin sauf dimanche de 9 h. à 11 h., 38, r. Brunel, ou écrire pour rendez-vous.

350 P. 107 excel. état ent. eq. écl. accu. Urgent, 1.300 f. Cornilliet, 159, av. Marguerite, Montfermeil (St-et-O.).

Sup. 350 Rudge 4 Vit. ent. nve 33, écl. Marchal, peu roulé. 2.600 fr. Lempereur, 22, r. Terre-Neuve, Meudon.

Chez Doridant, 20 motos et sides occas. Ariel, A.J.S., F.N., Terrot, Monet, Magnat, etc... Agent Monet, Magnat, Motobécane. Meilleures conditions. Crédit, reprise, 92, r. Paris, Romainville.

950 fr. Splendides 250 4 tps équip. reprend. vélomoteur. Leclaj, 56, r. de la Chapelle. 18^e.

Ravat 175 supersport 2 tps chromée eq. éclair. nve, soldée 1.300 fr. Mariage, 58, av. de la Faisanderie, Brunoy (S.-et-O.).

F.N. 86 side Bernardet de Paris-Nice 7.000 ens. ou sép. New-Map culb. Jap 2.000 fr. 125 Monet 600 CV. 2 side 4.500 fr. Mouchard, 8, r. Oberkampf.

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

BAYARD
PRIX 120 fr.
28, rue de Château-Landon, Paris.
Brochure N° 7 franco sur demande.

HARLEY-D

Agence Officielle
22, r. Picpus - Paris-12^e

LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièces
moteur, réparations,
soupapes, axes, etc...

Servo-frein PEZOT
Ble S.G.D.C. - Fonctionnant par dépression
Puissance - Régularité - Sécurité
Pour tous renseignements s'adresser à
G. LENOIR, Constructeur-Mécanicien
à BLORVILLE-sur-MER (Calvados)

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

Saroléa sport mod. 30 tte équip. b. ét. px intéres. Terrot 250 compétition pr. Bol d'Or, pas roulée, px intéres Terrot 175 dble échapt. écl. batterie, b. ét. px 950 fr. R Krebs, 21, av. de la Défense, Puteaux.

Gnome Rhône CV. 2 Vannod 1 pl. 1/2 4 vit. 7.500 f. 133, r. St-Dominique, Paris.

S.C.R. Gillet 750 tr. b. ét. méc. 1.500 fr. dim. Girault, 38, r. de l'Épinette, St-Mandé.

René Gillet 750 susp. arr. bip. parf. ét. Mala, 35, r. Blanchard, Chatillon s. Bagneux. Bus : FO, desc. Cavée.

Sidecar R. Gillet 6 cv. Gd Tourisme parf. 1.800 fr. Auverray, 1, r. Eug.-Pottier, Villejuif.

Sup. side Gnome culb. Bosch Altona. eq. comp. ét. neuf 3.200 fr. Vis. Gge Moret, Kremlin.

Harley 9 CV. side bipl. avec capote, cyl., carb. neufs pneus confort, écl. élect. 1.000 fr. Fogger, 284, r. de Noisy-le-Sec, Bagnolet.

Peugeot 350 culb. side 1 pl. 1/2 3.500 km. ét. nf. Basler, 18, r. Danton, Le Pré St-Gervais.

VISITEZ NOTRE HALL : DEPREZ

Ouvert Samedi et Dimanche toute la journée
187 bis, rue Armand-Sylvestre - COURBEVOIE-ASNIÈRES (près gare Asnières)

PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHÔNE - 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.

Terrot 250 lat. tte eq. roulé 8.000 km. 2.000 fr. Vergnaud, 1, r. Eure, 14^e, ap. 8 h. du soir.

A vendre, belle 175 Terrot, 900 fr. Ramboux, 380, av. du Président Wilson, Plaine-St-Denis, avant 18 heures.

Moto 175 2 vit. tr. bon état prix dérisoire. Diehl, 44 bis, r. de la République, Bry-sur-Marne.

Gillet H. 500 compétition 1932. Peu roulé, écl. Lucas, très bon état. 48, r. Plaisance, La Garenne-Colombes. Charlebourg, 20-58.

Peugeot 3 CV. parfait état de marche, équipem. comp. accessoires. Simonot, Sablières de Vitry, av. J.-Jaurès, Vitry-sur-Seine.

500 Bloc mot. écl. klax. pns. nfs. mot. révisé, pressé, dble emploi, 1.600 fr. essai toute distance, 12, r. Victor-Letalle, 20^e. Après 19 heures. 2 vélos hom. et fem. 200 fr.

Vélomoteur ét. parf. superbement équipé, rlé 3.000 km., bas prix. Delaune, 111, av. de Neuilly, à Neuilly-sur-Seine. Maillot 05-57 aux heures des repas.

Je vends ma Confort tte chrom. ét. mé. impec. 500 2.000 fr. ou éch. ctre petite voit. Concierge 58, rte des Petits-Ponts, Pantin.

Vélomoteur San-Sou-Pap. ét. nf. eq. 400 fr. boîte 2 vit. nve 175 fr. Béthune, 85, r. Paris, Poissy.

SIDECARS

Moto C.P. Roléo 500 cmc. avec side Bernardet, bon état prix à débattre. Azalbert, 118, r. A.-Briand, Levallois-Perret.

F.N. culb. M. 67 Bernardet Gd Sport peu roulé état impeccable. 4.200 fr. Hôtel, 50, r. Bac. Lit. 57-30.

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

F.N. 500 lat. Lux. eq. Bosch avec side Bernardet sport t.-sad parf. ét. 4.700 fr. Mignée, 2, av. Porte Lilas, 20^e.

Deux spécialités

ALGY
Le robinet d'essence ant'-vol
La pédale de fr in pour vélomoteurs - Indispensable - S'adapte sur tous les modèles.
Réclamez ces spécialités chez tous les bons agents.

Pour tous renseignements
ALGY 12, rue de Villeneuve, 12 ALFORTVILLE (Seine)
Tél. Entrepôt 19-23

Tél. : Défense 07-01 07-02

GRANDE EXPOSITION des Sidecars

BUFLIER BERNARDET - VANNOD
Montage et Essai Gratuit
Crédit 1/4 à la Commande
ATELIER de RÉPARATIONS
Garage gratuit pendant 6 mois

Apprenez à conduire dans
endroit clos. GRATUITEMENT
SUCCESSALES :

PARIS, 7, rue Meslay - 3^e
Asnières, 34, Av. de la Marne

N'USEZ PAS LE NICKELAGE CHROMAGE
EMPLOYEZ NICKROMIX
QUI ENTRETIEN REELLEMENT
PAR UN APPORT DE METAL-FIN
...c'est une assurance contre l'usure!
PRODUX S. R. L. 11, RUE D'ARLAN, LEVALLOIS PERRET

L'AVERTISSEUR MOTO E.T.
A DÉPRESSION pour 2 et 4 temps
le plus puissant - Présentation luxueuse
Réglage de son à volonté - Pose facile
Livré complet - Prix : 65 francs
Tout appareil ne donnant pas satisfaction est repris
Envoi contre remboursement

LES ACCESSOIRES AUTOMOBILES E.T.
24-26, Rue Louis-Blanc - COURBEVOIE (Seine)
Tél. Défense 06-20

Cette poignée tournante présentée par erreur dans notre N° 687 sous la marque MAGURA EXCENTRO est la célèbre poignée tournante

S. A. AMAC 40, Rue de Villiers, Levallois (S)
Tél. Péreire 06-02

AMAC
Prix 45 fr.

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

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

Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

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

Pour votre moto

Les mêmes segments traités AMÉDÉE BOLLÉE qui sont utilisés sur tous les moteurs d'aviation: GNOME & RHONE, HISPANO SUIZA, LORRAINE, POTEZ, sur les avions d'AIR FRANCE et sur les avions de l'ARMÉE.

La même qualité.

les segments Amédée Bollée
SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION
Le Mans (France)

TUBOTOM
Tubulures souples toutes tailles pour toutes Motos

AVEC TUBOTOM SÉCURITÉ MAXIMUM

et ne vous privez pas d'un **ROBINET A RÉSERVE OTOM**
il ne coûte que **13 francs**

OTOM
2 rue Edith-Cavel Courbevoie (Seine)
Téléph. Déf. 21-63

SPORTS TOURISME

Tente canadienne complète... 89 frs
Grand choix de tentes imperméables tous modèles
Table pliante très résistante... 36 frs

La Maison Américaine
27, Rue D'ALSACE, PARIS (10^e) - Téléph. Nord 70-99

CATALOGUE ILLUSTRÉ sur DEMANDE

CAMPING MOTO
Tout l'équipement Motocycliste

Blouson toile "Hydrofix" marque déposée. "L'eau glisse et l'air passe". Spécialement recommandé... 69.50
Blouson imperméable genre daim toutes teintes... 85 frs
Culotte motocycliste dep. 36.75
Culotte golf belle drap. dep. 35 fr.

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 12

FOIRE DE BORDEAUX COLONIALE ET INTERNATIONALE
2^e Quinzaine de Juin

SALON DE L'AUTOMOBILE DU CYCLE ET DE LA MOTOCYLETTE

Châssis Moteurs Carrosseries Véhicules Industriels Motocyclettes Cycles

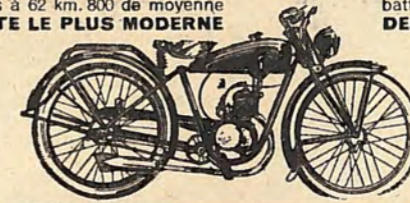
Accessoires autos, motos, vélos

SALON NAUTIQUE

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



2 FOIS VAINQUEUR du BOL D'OR 1934 et 1935
24 heures à 62 km. 800 de moyenne
PRÉSENTE LE PLUS MODERNE



Bloc moteur Sachs 2 vit. point mort et débrayage 1.725 Frs
Bloc moteur Aubier-Dunne 2 vit. et mono dep. 1.560 Frs
Moto utilitaire 100 cmc. Bloc moteur Sachs 2 vit. débrayage, Kick, Starter, cadre double barceau. 2.200 Frs

V. W. 5, rue Franklin, Pré St-Gervais, solde sides neufs pour toutes motos.
Terrot 500 bloc moteur 1935, side Bernardet neuf 4.200 fr. Delair, 33, rue Germaine, 14^e.

VOITURES

1.200 Amilcar 6 CV. torpédo bon état. Génique, 15, r. l'Echiquier, Paris.
Darmont étoile de France 1935, 3 pl. capote, écl. élect. roulé 5.000 km., état parfait, vis. 4, r. Pierre, St-Ouen. Px.: 4.200 fr.
Occasion à saisir, 6 CV. Fiat Française cond. int. 4 pl. parfait état, 9.000 fr. à débattre. Marquereau, 10, r. Blondeau, Billancourt, Seine.
Citroën C.4 A. cond. int. bon état mécaniq. t. propre 3.500 fr. S'adresser chez Rousselle, 14, r. Béranger, Le Pré St-Gervais.

Peugeot 5 CV. cond. int. 4 pl. t. b. ét. 2.500, de 2 à 5 h. ou écrire Chareyre, 130, r. d'Avron.
Sandford mot. Ruby alu. b. ét. méc. 5.800 fr., t. les soirs de 6 h. 1/2 à 8 h., le samedi de 1 à 7 heures. S'adresser à Guenu, 10, r. de Latran, 5^e.
M.G. 7 CV. 6 cyl. 1.100 cc. roadster 4 pl. à l'état de neuf, 15.000 fr. Valeur 45.000. Leclal, 56, r. de la Chapelle, 18^e.

ON DÉSIRE ACHETER

Cherche Morgan culb. ou Sandford mod. réc. écr. détail Marc. Castets, 68, r. Botzaris, 19^e.

SPECIALITES pour MOTOCYCLISTES

V&W LES ACCESSOIRES DE QUALITÉ

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

Ets. V et W

5, rue Franklin, Le Pré-St-Gervais



THE MOTORIST
41, Avenue des Ternes - PARIS

VÊTEMENTS & ÉQUIPEMENTS

GANTS FOURRÉS 12^{frs} CASQUES MOTO 59^{frs}
SERRE TÊTE 12^{frs} SACOCHES (2) 35^{frs}
CUISSARDS 20^{frs} LUNETTES INCA 25^{frs}
BLOUSONS 50^{frs} BAS SPORTS 15^{frs}
RAGLAN PARACUIR 79^{frs}
RAGLAN CUIR 3/4 165^{frs}

CADEAU contre 4^{frs} en timbres poste UN CANIF et les catalogues BON PRIME de 5 francs.
OUVERT LE DIMANCHE - BONS de la SEMEUSE

LE RÉCHAUD **Campingo-Baby** 1^{er} PRIX PARTOUT

il satisfait tous les campeurs

dans toutes les maisons de camping

L'Incandescence
68, Quai Jemmapes
PARIS

FERMÉ. Rien ne déborde

BAROCLEM
LA BATTERIE DE QUALITÉ

BAC VERRE 120 frs En vente chez BAC MOULE tous les agents 125 frs

SIDE YANNOD, PUTEAUX

1480

AEROPROFIL

Le confort de l'automobile...

Cherche cyclecar 3 roues cardan mono-cylind. refroidis. air 350 cc. 2-3 pl. bon état général. Estourbeillon Férel (Morbihan).

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

Moto 350 ou 500 rapide. R. Tellier, Cepoy (Loiret).

Terrot 350 lat. ou similaire année 1928 ou Dresch 500, même à remonter, bas prix. Roucaïrol, 70, B.A.F., Bourg-St-Maurice, Savoie.

Jachète comptant motos et voiturettes. Collard, 3, rue Aumont, Paris 13^e. Gla. 10-20.

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

ÉCHANGES

Terrain Coteau Champigny avec pied à terre 2 minutes gare contre 500 culb. ou side. Ecr. Grémion, 7, r. de l'Égalité, Joinville-le-Pont (Seine). Esc. B.E. 3.

Darmont spécial culb. 2 magnétos Scintilla superbe, éch. ctre bonne moto ou side Max, 1, r. Décrès, Paris, 14^e.

Echange side V. W. 1 pl. 1/2, cont. vélomot. 2 vit. Achète réservoir 17 l. genre Terrot. Chevalier, 5, r. des Gardes, Paris 18^e.

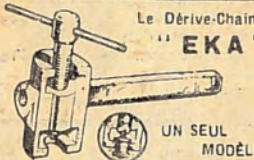
Revil ex-Palais de la Moto éch. votre moto ctre une autre à votre choix, nve ou occas. garantie, différence en 12 mois. 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris. Ouverts le dimanche.

PNEU VÉLOMOTEUR triangle 600x55... depuis 32 fr.
PNEU VÉLOMOTEUR talon 600x55... depuis 36 fr.
PNEU VÉLO... depuis 10 fr.
BOYAU... depuis 19,50
SABOTS, la paire, depuis 15 fr.

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

Les Docks du Pneu
387, Rue de Vaugirard, 387
PARIS (XV^e)
Vaugirard 41-42

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

Le Dérive-Chaine
"EKA"

 UN SEUL MODÈLE
 pour TOUTES CHAINES MOTOS - Frs 11 50
Établ. Edmond KAHN
 9, Rue Bélidor, PARIS - Étoile 36-96

Lucien PSALTY
 50, rue Brunel - PARIS (17^e)
 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

MOTOBECANE
 Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord
A. DUBOIS
 ex-Chief Service Réparation Moto J.-Gayon
 Recordman Bol d'Or 175 cmc.
 56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
 Tél. : Pereire 19-73


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

MOTOCYCLISTES ATTENTION
Le Side-Car Roy
 est maintenant vendu aux ateliérs
 36, rue de Bordeaux, MAISONS-ALFORT
 Side-car vélomoteur... 990 fr
 Side-car pour 250 cm et 350 cm
 1190 fr, sport grand luxe aérodynamique 1675 fr. — Tourisme confort aéro 1950 fr, tourisme grand luxe aéro 2260 fr.
 Pas de surprise, tout est compris, même le montage avec grande facilité de paiement.

DIVERS
 Pour Mathis MY. Housses état de neuf, 100 fr. Guillard, 66, r. Caumartin, Paris.
 Phare Bosch complet av. lampes très bon état, 100 fr. Pyrène neuf, Gaine 1/2 litre, 110 fr. Bolvin, 104, r. Martre, à Clichy.
 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.
 Innovation, le B.T. (Déposé) imperméabilise souliers, vêtements, etc., définitivement, 7 fr. Fce Litre. Arosteguy Victor-Hugo, Biarritz.
 Tan-sad Recreo neuf 150, garde-boue sport. Lacoste, 8, r. Cauchois, Paris 18^e.
 Pour passer sagement votre permis, adressez-vous à Moto-Agency, Ecole de Moto, 24, Bld. de Charonne, Paris.
 Toutes les chaînes, tous les pneus pour moto, vélomot., Morgan et R. Gillet, stock complet, prix économiques uniques. Dalbiac, 1, r. des Jardins St-Paul, 4^e.
 Stock pièces pour Douglas, B.S.A. et Triumph, type armée. F. Toutin, 149, Bd. J.-Jaurès, Clichy (Seine).

DERNIÈRE HEURE
 B.S.A. Etoile Bleue 5 CV. parf. ét. B.S.A. 2 cyl. side Précision ét. nf. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.
 Cyclecar B.S.A. parf. ét. de marche. Fiat 6 CV. cond. int. 1936 garantie impeccable. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.
 Norton 490 a.c.t. type T.T. av. ou sans side prête pour « Bol d'Or », tte beauté, 5.200 fr. Possibilité de crédit. Young, 100, bd Diderot.
 Indian 1.000 tr. surb. écl. élect. t-sad très bon état méc. cons. réduit. bas prix cause auto. Van-Houtte, Brestot (Eure).
 Saroléa 500 compét. 4 vit. Sturmei mot. neuf, tr. vite, 4.500 fr. Saroléa 350 culb., 1.600 fr. Norton 500 culb. écl. 3.800 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.
 B.S.A. 5 CV. étoile bleue 1935 tte équip. état nf. roulé 7.000 km. 5.500 fr. Banque, 43, r. de Montmorency, Paris 3^e.
 Motobécane 500 culb. avec side Bernardet Gd Sport ét. nf. 4.000. Après 6 h. Weingassel, 20, av. J.-Jaurès, Issy-les-Moulineaux (Seine).
 Station Service Motos
 Dépannage, réparation rapide, vente, échange des mo-

tos de toute marque, nombr. occas. en parf. ét. access. pièces détachées, réalésage et fourniture pour tout moteur, redressage de fourches, cadres, soudure autogène, brasure, tous les éclair., carburat., etc., sidecar montage rapide. Jeanjean-Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.
 New Imperial 350 mod. clubman supersport, 5.975 fr. New Imperial 350-mod. susp. AR compl. av. écl. compt. sélect. 6.475 fr. Voyez le modèle 1936. Agence New Imperial, Garreau, 289, r. de Vaugirard.
 1.700 S.car Gillet Herstal, 500 cmc. culb. aff. sér. M. Picot, 7, r. A.-Morot, 13^e.
 Suis acheteur Darmont Etoile de France, prix intéressant. Chapelin, 182, av. de Choisy, 13^e.
 Motosacoche 500 cmc. comp. 2 mot. com. nve. garant. 155 km. 6.500 fr. Matchless 500 sport roul. 7.000 km. vit. 130 km. 4.500 fr. Norton 500 inter. garantie 180 km. 7.500 fr. Joseph., 67, boul. de Reims, 17^e.
 Lunettes masque anglais cuir doublé fourrure, verres Triplex, 55 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.
 Lot de pièces R. Gillet type armée d'occas. bas px. Jeanjean, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.
 Side Roy chass. Bernardet Gd Routier b. état 800 fr. Rost, 18, r. du Louvre, 1^{er}.
 Tan-sad E.N. mod. à 325 fr. à vend. 1/2 prix. Gebard, 14, r. de Lancry, Paris 5^e.
 Ravat 500 Blackburne tr. rapid. 3.500 fr. F.N. 500 tr. propre tte équip. 2.000 fr. Terrot 500 com. nve. tte équipée 3.500 fr. Terrot 350 bon ét. tr. propre 1.600 fr. Gnome Junior 250 com. nve. 1.900 fr. et div. occas. à partir de 500 fr. Barthélémy, 1, Boulevard Voltaire, Asnières. Grésillons 15-97.
 Jap 680 Sturmei 3 v. b. ét. 750. Grecco 175 3 v. rap. 600. Deharvengt, 9, sente Ermitage, Garches (S.-et-O.).
 Dollar 350 luxe chromée entièrement équip. cme nve prix à débattre vis. à Paris sur demande. Rapa, 24, r. Pelleport.
 Lot carburateurs Amac à aiguille 350 et 800 cc. soldés 75 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.
 Carrosseries et châssis de sides neufs et occas. Moteurs Dresch 1 et 2 vit. 2 cyl. bas px. Moto-Access., 3, r. Laroche, Paris 14^e (31, r. de la Gaîté).
 8 CV. Fiat 514 cond. int. tôle 2 portes. bon ét. mécan. Px à débat. Vigouroux, 108, av. de la République, Rosny-sous-Bois.
 Triumph 350 sup. sport culb. réél. occas. 2.900 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Sandford occ. revis. garant. à partir de 600 fr. Guéret, Spécialiste, 51, r. Deguingand, Levallois.
Gillet Herstal 350 culb. ét. nf. équip. complet 3.000. Motobécane 3 CV. comme nf. éclair. 850 fr. Guéret, 51, r. Deguingand, Levallois.
Sandford 5 CV 2 cyl. exposé Salon 36 c. nf. tous accessoires dernier prix 10.500. Dautel, 42, r. Caulaincourt, 18^e.
Excelsior Manxman 250 TT. Racing culasse bronze, 145 essence-benzol. Excelsior Manxman 350 et 500 ts. mod. 36. Agence Excelsior, Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.
SILENCIEUX WILMAN

1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} PRIX AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T.C.F.
 6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE
 TEL. DEF. 19 65
 LA PLUS FORMIDABLE ORGANISATION DE
VENTE A CRÉDIT
 TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS ET VELOMOTEURS A VOTRE DISPOSITION
 EXPOSITION PERMANENTE - ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES - REPRISES - TOUTES MARQUES - RÉPARATIONS - CONSULTEZ-NOUS
Établissements BONNET
 172, Avenue Édouard-Vaillant
 BILLANCOURT (Seine)
 Ouvert le Dimanche (Métro : Billancourt)
OCCASIONS
 toutes marques garanties six mois
CRÉDIT 12 et 18 MOIS
 conditions uniques
 Livraison en 24 heures
 Ouvert même dimanche matin
LA MOTO POUR TOUS
 3, Rue Aumont - PARIS (13^e)
 Tél. : Gla. 10-20
ROYAL-ENFIELD
 motos - pièces détachées d'origine
 Comptant - Crédit - Échange
 Agence générale France :
Etablis. Pierre PSALTY
 80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS
JEANJEAN-MOTOS
TERROT
 VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT
 RÉPARATIONS TOUTES MARQUES
 Nombreuses Occasions - Tous accessoires
 133, Avenue d'Argenteuil - ASNIÈRES
 Téléphone : Grésillons 30-68
 Ouvert le dimanche matin
MOTOBÉCANE
 Nouv. mod. "SUPER-CLUB" en magasin
 Pièces détachées - Crédit - Reprises
 LEYRIS, 97, r. de Tilsitt - Ag. régionale
MARSEILLE



Castrol
 MARQUE DÉPOSÉE
 BREVETÉE S.G.D.N.
UNE HUILE SUPERIEURE
POUR TOUS LES MOTEURS
PERMETTANT DE REALISER
LE MAXIMUM DE RENDEMENT
ET D'ECONOMIE
 SOCIÉTÉ ANONYME DES HUILES CASTROL
 20, Rue du Moulin des Bruyères, 20 - COURBEVOIE (Seine)

Voici 2 machines de "Tourisme"

QUI ONT FAIT LEURS PREUVES

SUR TOUTES LES ROUTES

D'EUROPE...



LES "108" et "112" PEUGEOT ont à leur actif le plus extraordinaire palmarès
 C'est avec une 250 cmc., type 108, que PAHIN a acquis sa juste célébrité, en remportant consécutivement 34 victoires dans les 34 épreuves de tourisme auxquelles il participait sur cette machine. C'est encore la 108 qui détient depuis trois ans le RECORD DU BOL D'OR (catégorie 250 cmc.) et qui a remporté la COUPE DE FRANCE DE TOURISME pour sa catégorie deux années de suite. Quant à la 350 cmc. de tourisme, type "112", c'est avec elle, on s'en souvient, que SEXÉ a parcouru sans aucun incident mécanique son tour d'EUROPE de 22.000 Kilomètres.

QUI PEUT LE PLUS PEUT LE MOINS

Des modèles, qui ont résisté à de telles épreuves, sont assurés de vous fournir un service intense journalier sans défaillance et avec une très faible dépense d'entretien.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

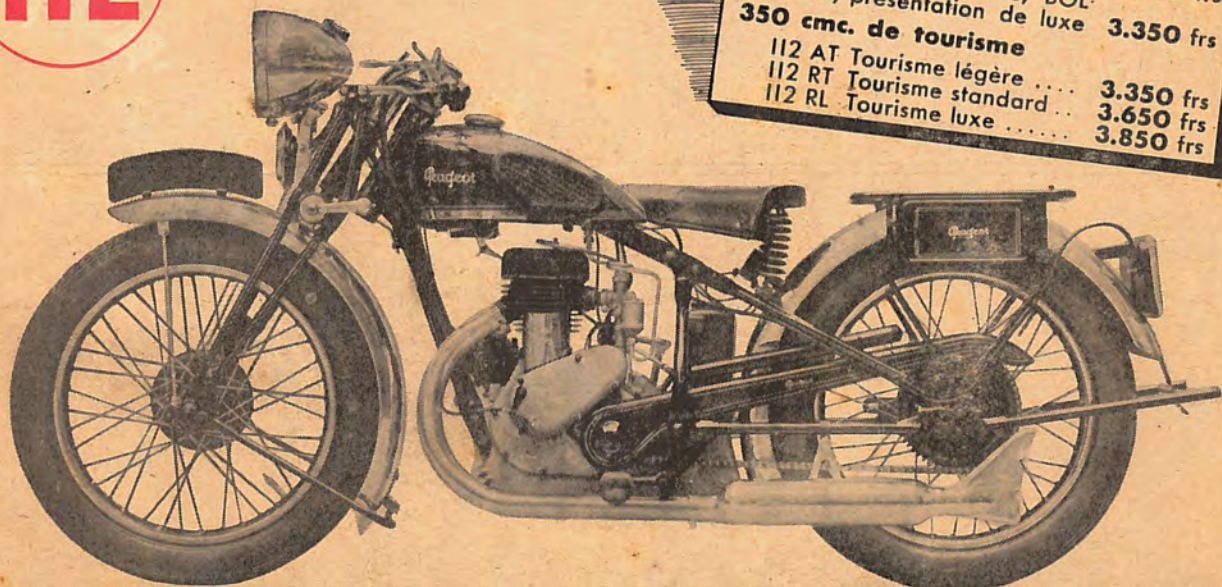
Bloc-moteur 4 temps, 3 vitesses, à graissage automatique par pompe noyée ;
 Réservoir d'huile dans le carter moteur ;
 Embrayage à disques métalliques fonctionnant dans l'huile ;
 Fourche en tube à ressort central avec amortisseur de suspension et frein de direction ;
 Larges freins à tambour ;
 Béquilles AV et AR.

108

112

EXTRAIT DU TARIF

250 cmc. de tourisme	
108 AT Légère.....	2.950 frs
108 S Tourisme standard..	3.150 frs
108 L Tourisme luxe, BOL D'OR, présentation de luxe	3.350 frs
350 cmc. de tourisme	
112 AT Tourisme légère	3.350 frs
112 RT Tourisme standard ..	3.650 frs
112 RL Tourisme luxe	3.850 frs



CATALOGUE
 FRANCO
 SUR
 DEMANDE

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY

(DOUBS)

LA
 GRANDE
 MARQUE
 NATIONALE

Publ. J. BAZAINE