

27^e ANNEE N° 831. — 10 FEVRIER 1939

POUR GRATTER DES CHEVAUX

Moto revue

TOUS LES
VENDREDIS

LE NUMERO

1^{er} 50

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C/C POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

UNE CURIEUSE EGLISE DE BOIS, A LENTILLES, DANS L'AUBE.

ATTENTION !

**La nouvelle édition du
VADE-MECUM
est en vente**



NOUVEAUX PRIX :

12 fr. pour les Abonnés

14 fr. pour les Lecteurs

(Frais de port 2 francs)



4.300 AGENTS
Geugeot
sont à votre disposition...



Geugeot

BEAULIEU VALENTIGNEY

(DOUBS)

J. BAZAINE PUBLICITE.

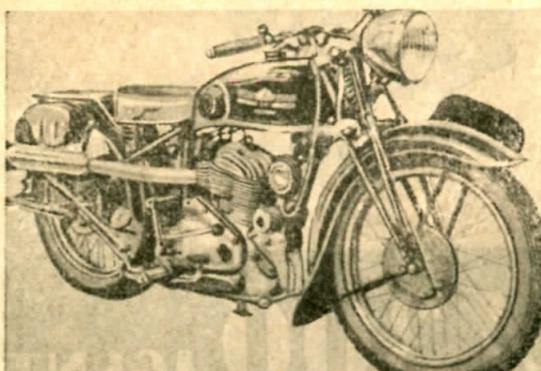
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

NEW-MAP

La Motocyclette
de Grand Luxe

PLAINE OU MONTAGNE, PLUIE OU VENT
VOUS LA VERREZ TOUJOURS DEVANT

Modèle
1939



Type : NM 351

Bloc moteur 350 cmc. à
soupapes latérales com-
plètement enfermées.
Cadre semi-berceau.
Toutes pièces nickel-
chromé.
Présentation super-Luxe.

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

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

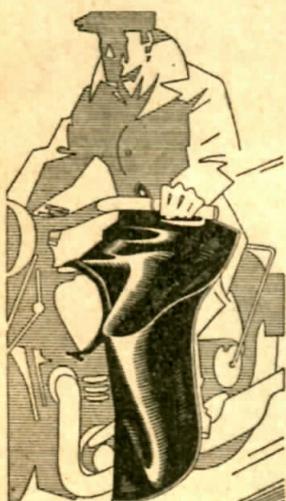
LYON 124, Avenue Lacassagne ...
MARSEILLE - 17, Rue du Village..
TOURCOING - 13, Rue du Printemps.
LILLE - 95, Rue Nationale
NICE - 17, Rue Honoré-Sauvan

USINES
SORACI
DEGRYSE
MERLIN
MURAIRE

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

FROTEY
VOIVENEL
AUDEMAR
GIOANNI
LEFEVRE

MOTORIST-SPORTS



41, Avenue des Terres
PARIS. XVII^e ÉTOILE 2237

TABLIERS de MOTO
TOILE CUIR FEUTRE ARMÉ
IMPERMEABLE

STORMGARD
DOUBLE POITRINE, 3 ÉPAISSEURS FOURNIES
UNE EXCLUSIVITÉ "Motorist"

CANADIENNES FOURNIES **225 F**
DEPUIS

CUISSARDS et SEATLESS

SPÉCIALISTE DES VÊTEMENTS DE CUIR

Rafale

SACOCHE DE CUIR BLOUSONS DEPUIS 175 F
La Paire 39 et 75 F CASQUES PROTECTEURS 75 F

Tous les accessoires de moto V. et W.

CADEAU UN STYLO GRATUIT expédié FRANCO
AVEC LES CATALOGUES
CONTRE 7 F. EN TIMBRES
REMBOURSÉS PAR BON
BONS DE LA SEMEUSE ACCEPTÉS

AMAC

La nouvelle
POIGNÉE HEXAGONALE
renflée avec ailettes d'adhérence
qui équipe tous les guidons **AMAC**
Se monte sur tous les guidons

La Pièce : 12 FR.

Chez tous les motocistes

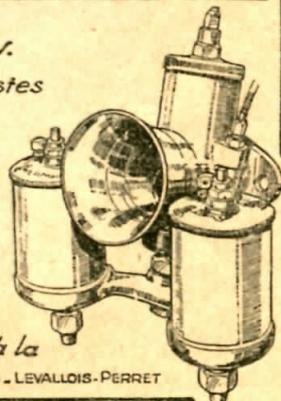
SON CARBURATEUR
DES RECORDS

AMAC

à la renommée mondiale

Tous renseignements
techniques à la

Soc. AMAC 40, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET





Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

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

FRANCE & COLONIES
65 fr. 33 fr. 14 fr.

UNION POSTALE
55 fr. 34 fr. 30 fr.

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

AUTRES PAYS
54 fr. 43 fr. 30 fr.

MILITAIRE
25 fr. 12 fr. 8 fr.

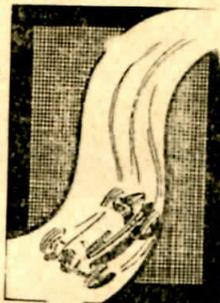
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry, PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 liq. gr.)

C.C. Postal 297-37

Encore une Surprise



Si l'Etat continue à percevoir 10 francs sur chaque permis pour alimenter le fonds de course et les postes de secours, il a oublié l'engagement qu'il a pris. Il fallait d'ailleurs être bien candide pour croire que cela durerait longtemps. Que vont faire les rares constructeurs qui, soutenus par le fonds de course, ont créé d'admirables voitures, vrais prototypes de voitures sport, en tous cas des voitures normales ? Peut-on méconnaître également l'heureuse émulation parmi les constructeurs de motos, due à la petite partie du fonds de course qui leur était attribuée ?

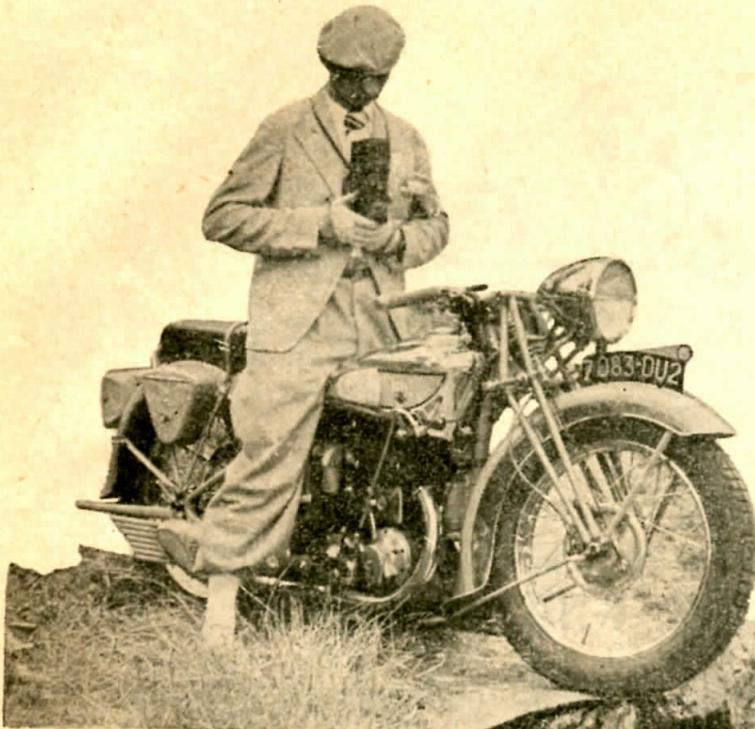
Et voici un nouveau pavé ! Le ministre des Finances a jugé opportun d'amputer de 200 millions les crédits destinés aux routes. Il paraît que certaines améliorations, relèvement des virages, élargissement des routes, suppressions ou aménagement de passages à niveau, tout cela peut attendre. C'est tout au moins l'avis du ministre des Finances et sans doute de la Société Nationale des Chemins de fer, mais certainement pas celui des usagers de la route. Il s'agit d'une question non de confort, mais de vie ou de mort. Mais qu'importe si le ministre peut jouer avec une hache bien affûtée.

L'Etat ne réalise-t-il pas des bénéfices assez importants sur les automobilistes pour leur donner des routes. Nous concevons fort bien que la défense nationale coûte cher et qu'elle doit passer avant tout. Mais les routes ne sont-elles pas indispensables à la défense nationale. D'autres pays l'ont compris.

SOMMAIRE :

Informations	90
Pour gratter des che- vaux, par Ravisse.	92
14.000 kms à vélo- moteur, par Robert Sexé	94
La Journée du Vélo- moteur	97
Un quart d'heure avec Pahin	98
Nouveautés	99
La moto pour M. Tout le Monde, par Mellier	100
A. l'U.M.F.	102
Clubs	106
Constructeurs fabri- cants	104

Moto Revue



INFORMA

des gaz tend à écraser le segment supérieur sur l'inférieur, ce qui a pour résultat d'accroître leur pression sur la paroi du cylindre.

◆ PREPARATION MILITAIRE

La préparation militaire est à l'ordre du jour et il est naturellement très utile pour l'armée de recevoir des motocyclistes exercés et sur les services desquels on puisse immédiatement compter. Les clubs motocyclistes font donc d'excellente besogne. Mais si les uns trouvent toute l'aide possible, d'autres sont moins heureux. Il n'y a pas à proximité d'unités motorisées, pas de terrain. Mais dira-t-on, l'armée ne pourrait-elle pas prêter du vieux matériel ? Cela n'est en fait pas aussi facile qu'on serait tenté de le croire. L'armée est économe et a une comptabilité très stricte. Il faudrait que toutes ces questions fussent étudiées par le ministère et réglées dans un esprit très libéral.

◆ LES OFFICIERS ROUMAINS A MONTLHERY

Récemment, sous la conduite d'officiers du 1^{er} B.D.P., des officiers roumains qui effectuent un stage en France ont visité l'autodrome de Montlhéry, ainsi que les divers circuits routiers et la piste « tous terrains » du centre d'applications motocyclistes. Ils témoignèrent un réel intérêt pour cette visite.

◆ LA VENTE DE L'ESSENCE

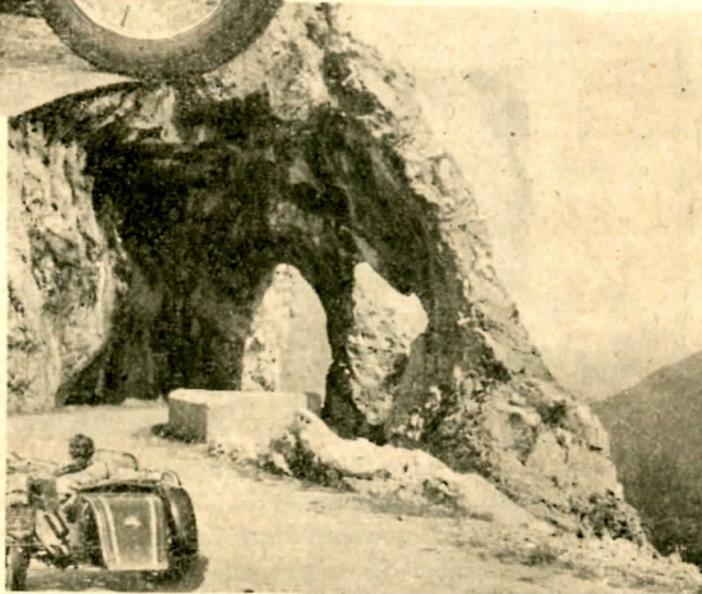
L'année 1938 marque chez nous une nette régression quant à la vente des carburants poids lourds et du Gas-oil. On a vendu sur tout le territoire 3.367.292 tonnes d'essence tourisme contre 2.050.673 en 1937, 214.441 tonnes d'essence poids lourds contre 481.845 tonnes, et 326.017 tonnes de gas-oil contre 339.236 tonnes. Nous constatons que, seule, l'essence tourisme accuse une augmentation. La vente du gas-oil est tombée de 13.219 tonnes et celle du poids lourds à 267.404.

◆ A PROPOS DE SEGMENTS

Certains ingénieurs d'Outre Atlantique sont partisans de placer le segment de feu nettement plus bas sur la jupe du piston. L'idée semble être qu'ainsi le segment est en contact avec une partie moins chaude du cylindre, ce qui favorise l'évacuation de la chaleur. Mais vraisemblablement, l'huile joue dans le refroidissement un grand rôle.

Sur certains moteurs au-dessus du segment de feu, il y a encore une gorge, mais qui ne reçoit aucun segment. Il semble que cette gorge constitue une chambre dans laquelle les gaz qui se sont échappés en s'infiltrant entre le piston et le cylindre se détendent et perdent leur vitesse. Cela ménage le segment de feu.

On connaît les nouveaux segments doubles qui s'appuient l'un sur l'autre par leur bord externe, alors que leurs bords internes ne se touchent pas. La pression



TIONS

◆ MŒURS MOYENNAGEUSES

A Boston (U.S.A.), les voleurs de véhicules automobiles sont promenés dans les rues dans une cage de verre placée sur un camion, pour la grande joie du public.

◆ MARQUES ET COUREURS

Daniell disputera toujours les épreuves motocyclistes sur Norton, mais à titre d'indépendant, bien entendu. Sandri a renouvelé son contrat chez Guzzi pour 1939, ainsi que Tenni.

◆ LA CIRCULATION MOTOCYCLISTE EN IRLANDE

Au mois de novembre 1938, il circulait dans l'Irlande du Nord 2.918 motos.

◆ CHANGEMENT DE PROPRIETAIRE CHEZ NEW-IMPERIAL

C'est maintenant M. Herbert Smith qui est propriétaire de la New-impérial Motors Ltd.

◆ PROJET DE MOTO UTILITAIRE EN ITALIE

Un artisan de Turin aurait construit une moto légère de 95 cmc. et aurait obtenu avec cet engin une consommation extrêmement réduite, grâce à un dispositif breveté. Cet artisan envisage la création et la commercialisation à un prix très bas de cette 95 cmc., et d'une 200 cmc. établie sur le même principe.

◆ UNE AUTOSTRADÉ YOUGOSLAVE

La Yougoslavie a décidé l'établissement d'une autostrade Belgrade-Avola qui constituera un tronçon de la grande route internationale de Londres-Istanbul.

◆ LA CIRCULATION A DROITE

La Suède, qui reste maintenant la seule nation continentale où la circulation à gauche reste en vigueur étudie sérieusement la possibilité de se relier aux solutions courantes. Précisons également que le changement de circulation dans les territoires annexés par l'Allemagne a coûté au Reich plus de 16 milliards de RM.

◆ LA CIRCULATION EN HONGRIE

Au 1^{er} décembre 1938, on comptait sur le territoire Hongrois une augmentation de 13,2 % de la circulation automobile par rapport à 1937. Sur le total, il faut comprendre 24.545 voitures et 11.037 motos.

◆ LA MOTO EN POLOGNE

Une nouvelle fabrique de motocyclettes vient de s'ouvrir à Kielce (Pologne). La construction de cette marque semble s'orienter principalement vers les motos légères.

Les premiers types appelés « Setki » devraient bientôt apparaître, en certaines quantités, sur le marché polonais.

◆ L'EQUIPE B.M.W. 1939

Pour 1939, la firme allemande B.M.W. disposerait en premier lieu de Karl Gall, remis de son accident du T.T. Anglais, et qui aurait revenu sur sa décision d'abandonner les courses de motos. Krauss et un ancien pilote de D.K.W., Herz compléteront le team. Nous avons annoncé que Meier disputerait cette année les courses de voiture au volant d'une Auto-Union.

◆ CORDEY ABANDONNERAIT LA COURSE

L'abstention de la marque Norton dans les compétitions libérant le champion Suisse Georges Cordey de tout engagement, ce dernier aurait entrepris des pourparlers avec une ou deux maisons. Mais il est possible qu'il profite de la circonstance pour se retirer définitivement du sport motocycliste.

◆ L'AUTOSTRADÉ BRESLAU-VIENNE

On sait que le gouvernement allemand a décidé la création d'un autostrade Breslau-Vienne à travers la Tchécoslovaquie. Le gouvernement tchécoslovaque ayant accordé son consentement, la construction doit commencer incessamment.

L'autostrade, d'une longueur d'environ 300 kilomètres, partira de Breslau, où il rejoindra le tronçon Breslau-Berlin, et par Clatz-Bрно gagnera Vienne.

Il jouira de l'exterritorialité et rapprochera considérablement la capitale de l'ancienne Autriche de la capitale du Reich.

◆ REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

La Préfecture de Police nous communique les nouvelles dispositions réglementant le stationnement avenue des Champs-Élysées comme suit :

a) Stationnement sur la chaussée centrale :

Il est créé sur toute la longueur de l'avenue, le long des trottoirs de la chaussée centrale, des zones dites « d'arrêt » et de « stationnement ».

Sur les zones d'arrêt, spécialement signalisées, il est interdit de stationner au-delà du temps strictement nécessaire à la montée ou à la descente des voyageurs ou au chargement ou déchargement des marchandises.

Sur les zones de stationnement, signalées ou non, il est interdit de stationner plus d'une heure.

b) Stationnement sur les terre-pleins :

1^o La circulation et le stationnement

VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

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

Tous renseignements à notre

«Service Touristique»

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

ne peuvent s'effectuer que sur les parties des terre-pleins spécialement aménagées et signalées. L'accès des terre-pleins est interdit à tous véhicules autres que les voitures de tourisme et les voitures de place occupées ou retenues.

2^o La circulation sur les terre-pleins doit s'effectuer de la façon suivante : Les conducteurs ne peuvent aborder et suivre la partie du terre-plein qui leur est réservée que dans un seul sens, celui que suivent les voitures sur la partie de chaussée centrale la plus proche. Ils ne doivent en aucun cas dépasser la vitesse d'un homme au pas, de manière à pouvoir céder à tout moment la priorité aux piétons sans utiliser leur avertisseur.

Pour accéder aux terre-pleins ou en partir, les conducteurs doivent emprunter le bateau pavé spécialement aménagé à cet effet dans la bordure du trottoir de la voie la plus proche débouchant sur l'avenue.

Toutefois, exceptionnellement et sous réserves indiquées plus loin, l'accès et le départ peuvent avoir lieu par les bateaux pavés établis en bordure des trottoirs de la chaussée centrale de l'avenue et réservés en principe à la desserte des immeubles riverains.

Il est rigoureusement interdit aux conducteurs roulant sur les terre-pleins de dépasser la ligne délimitant la zone réservée aux voitures et celle réservée aux piétons.

Les véhicules ne doivent stationner sur les terre-pleins que le long du trottoir de gauche en serrant le plus possible parallèlement à la bordure et seulement à l'intérieur des zones de stationnement signalisées.

Toutes les dispositions contrariant la présente ordonnance sont abrogées.

◆ L'EDUCATION ROUTIERE EN SUISSE

La police de Dolemont (Suisse), vient de faire apposer dans les classes de l'école de la ville un papillon mentionnant ce qu'on peut appeler les commandements du piéton. Les voici :

1. Ne stationne pas sur la route.
2. Ne joue pas sur la route.
3. Traverse la route à angle droit.
4. Ne t'accroche pas aux voitures.
5. Circule toujours sur les trottoirs ou au bord de la route.
6. Ralentis le pas dans les croisées.
7. Indique avec ton bras ton intention de traverser la chaussée.
8. Ne fais pas l'acrobate à bicyclette !

◆ LIMITATION DE VITESSE A EDIMBOURG

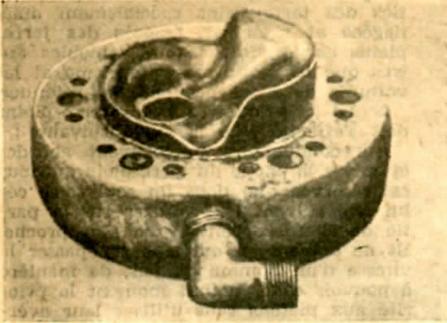
La ville d'Edimbourg vient d'imposer sur son territoire une limitation de vitesse de 20 mph (32 kmh.).

◆ UNE VELOCETTE BICYLINDRE

Le bruit court que Velocette aurait en préparation une deux cylindres suralimentée qui serait confiée à Stanley Woods, mais il faut accueillir cette information avec les réserves d'usage.

◆ LICENCES OBLIGATOIRES POUR LES MILITAIRES

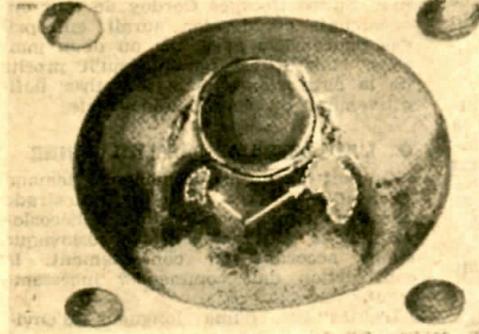
L'Auto-Cycle-Union d'Angleterre a décidé que les pilotes des formations motorisées disputant des épreuves civiles devront désormais être munis de licences régulières, et ce jusqu'à ce qu'un accord soit intervenu entre elle et la direction de l'armée.



A l'intérieur de cette culasse qui équipe une 250 cmc. donnant 22 CV au frein on a rapporté une pièce épousant parfaitement la forme du piston et augmentant le taux de compression.

NOUS avons, en dépit des tendances actuelles, conservé un faible pour le moteur à deux temps. Et rien ne peut être, pour les journées d'hiver, plus intéressant que la mise au point d'un petit deux temps de 100 à 175 cmc. Nous pouvons augmenter beaucoup sa puissance et ses performances. Mais les miracles sont, dans le domaine de la mécanique, impossibles, et ce que nous gagnerons d'un côté, nous le perdrons certainement de l'autre. Et puis, nous ne garantissons par la casse. Le système de refroidissement du moteur ne sera peut-être plus suffisant pour évacuer l'excédent de calories et il est possible que nous ayons des pistons qui fondent comme du beurre. Il est toujours dangereux de truquer un moteur. Tentez donc de préférence l'aventure sur un moteur acheté d'occasion. Il n'en manque pas et qui, le plus souvent, sont en excellent état. Encore une fois, il se peut que vous ayez des déboires et nous devons honnêtement vous en prévenir. Ne nous accusez pas en cas d'échec. La mise au point d'un moteur a souvent quelque analogie avec une loterie. N'oubliez pas non plus qu'une telle mise au point coûtera fort cher si on ne fait pas tout par soi-même. Il vous faut donc disposer d'un petit outillage et surtout de beaucoup d'adresse. Il faut par surcroît opérer avec infiniment de précautions, et procéder par tâtonnements, car il est beaucoup plus facile d'ôter du métal que d'en remettre. Truquer un moteur, c'est toujours une aventure et il faut se faire la main sur de vieux engins. Il est plus intéressant d'opérer sur des petites unités, car c'est sur elles que l'accroissement de puissance se traduit proportionnellement par la plus grande augmentation de vitesse. Il faut dire aussi que les risques de ruptures d'organes sont nettement moindres, car, si extraordinaire que cela puisse paraître, la marge de sécurité est beaucoup plus grande.

Prenons donc le cas d'un petit deux temps acheté à bon compte, et en assez mauvais état. Il faudra en faire la ré-



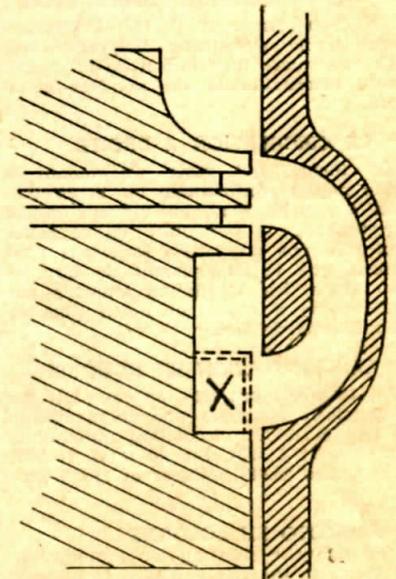
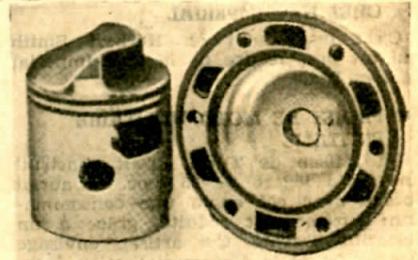
A gauche: Intérieur d'une culasse de deux temps. Les flèches indiquent les points d'échauffement. Ci-dessous: Polissez soigneusement le fond du piston et de la culasse.

vision, refaire les roulements, rectifier le cylindre et changer le piston. Laissons cela de côté, car si l'on se propose de modifier un moteur, on n'a aucune chance de réussir si on n'est pas bon mécanicien.

L'augmentation de la puissance spécifique sera obtenue grâce: 1° à une meilleure alimentation; 2° une augmentation du taux de compression; 3° une augmentation de régime.

Alimentation

Le carter pompe d'un deux temps est d'une efficacité médiocre, mais il est bien difficile d'y porter remède, et on constatera que la plupart des tentatives que l'on fera pour réduire l'espace nuisible n'auront pas des effets heureux. Admettons par exemple qu'on remplace les bras du vilebrequin par des tambours ou qu'on fixe sur la cloison du carter des masses demi-cylindriques coiffées par le piston au bas de sa course. On constatera que le moteur n'en marchera pas mieux, tout au contraire. Le brassage du mélange par le vilebrequin est utile, et d'autre part les orifices des canaux d'admission et de transfert doivent être bien dégagés. De plus, aux grands régimes, la dépression à l'échappement se fait sentir jusque dans le carter. Par contre, le remplacement du carburateur par un plus gros est indispensable. Il en résultera une mise en marche plus difficile et une consommation beaucoup plus élevée. Mais aux grands régimes, une alimentation meilleure. Evitez tout ressaut dans la tubulure d'admission. Abattez à la lime les angles vifs et l'orifice du carter, car il y a là une variation brusque de section qui produirait des re-

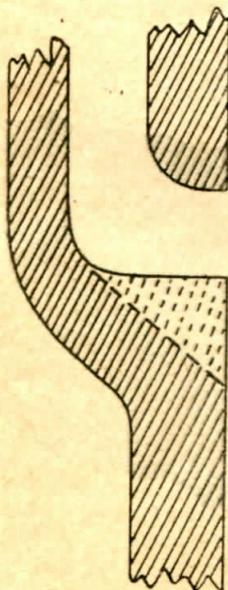
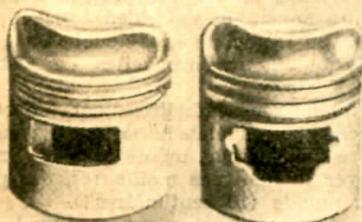
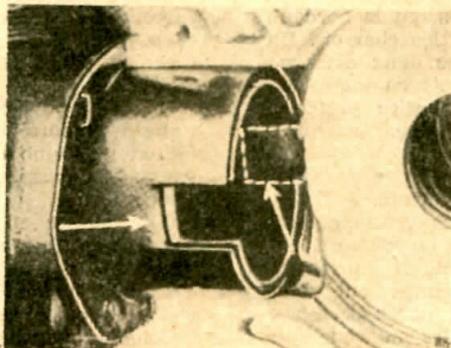


L'agrandissement de l'ouverture du piston peut faciliter grandement le transfert.

DES CHEVAUX

entreprendre à la légère. Cependant, voici des indications utiles à ce sujet.

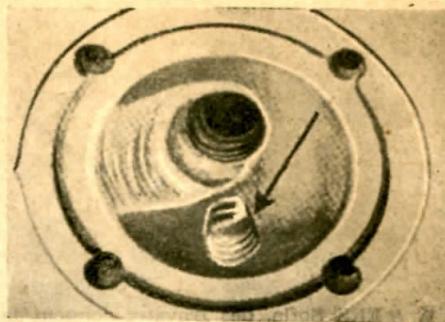
A droite: Une échancrure symétrique à celle d'origine, dans la chemise du cylindre, permettra le montage d'un second carburateur. Ci-dessous: Modifications à faire subir à la lumière du piston.



L'angle vif du transfert sera abattu, ce qui facilitera la circulation des gaz.

mous. L'alésage du carburateur doit naturellement se raccorder avec celui de l'orifice d'admission. L'intérieur du carter et le vilebrequin seront soigneusement polis. Quant au canal de transfert, il est sur les vélomoteurs d'une section réduite, mais il y a en général assez de métal pour qu'on puisse l'agrandir. On évase la partie formée par le carter. Quant à l'orifice débouchant dans le cylindre, le problème est beaucoup plus délicat, car quelques coups de lime superflus peuvent causer un désastre. En principe, il ne faut pas toucher aux bords inférieur et supérieur, car on modifierait la distribution. Parfois on peut légèrement limer le bord inférieur, si le piston au point mort bas descend nettement plus bas. Il est d'ailleurs inutile d'avoir un orifice de grande section si la section du canal est réduite. Sur beaucoup de moteurs, le canal de transfert forme un coude trop brusque qu'on peut atténuer, ce qui aura par surcroît l'effet de diriger les gaz vers le haut du cylindre. Faut-il polir l'intérieur du canal? En principe, c'est préférable, mais avec les fontes actuelles, cela n'est pas indispensable. Ce qui est important, c'est l'absence de ressauts.

Mais ce qui compte essentiellement dans un deux temps, c'est le système d'échappement. Une chambre de détente immédiatement à la sortie du cylindre est nécessaire. Une chambre cylindrique ne vaut rien. Rien ne vaut une chambre dont la forme rappelle celle de la vessie natatoire des poissons; le volume sera supérieur à la cylindrée (une dizaine de fois par exemple). On utilisera de préférence un alliage léger fondu comme l'Alpax et cette chambre sera nervurée. Il restera ensuite à déterminer expéri-



Le décompresseur est généralement une source de fuites. Remplacez-le par un boulon.

mentalement la longueur à donner au tube d'échappement.

Faut-il agrandir l'orifice d'échappement? Cela n'est, en principe, pas recommandable. Si vous évasez l'orifice, les angles formés par les côtés inférieurs de l'orifice seront portés au rouge par les gaz d'échappement. Si vous limez le côté supérieur, vous prolongerez la période d'échappement, mais au prix d'une consommation plus grande. Si vous limez les côtés verticaux, vous risquez de voir le segment s'y engager.

Sur beaucoup de deux temps, la jupe du piston comporte une ouverture pour le passage des gaz frais. Ce système a l'avantage de faire passer les gaz frais sur les parois chaudes du piston et d'assurer leur vaporisation. On peut en général agrandir cette ouverture vers le bas, mais pas vers le haut. On constatera une augmentation de la consommation.

RAVISSÉ.

Dans le prochain numéro :
AUGMENTATION DU TAUX

Les 12 heures motocyclistes à 2 pilotes

Cette sensationnelle épreuve qui se disputera le dimanche 16 avril prochain, de 6 heures à 18 heures, sur le circuit de 6 kms 283 de l'Autodrome de Linas-Monthléry, promet de remporter un succès considérable.

Cette course manquait évidemment au programme sportif du calendrier français et il faut savoir gré à Mauve, l'inépuisable animateur de l'A.M.C.F., pour l'initiative nouvelle qu'il vient de prendre en prévoyant l'organisation de cette imposante manifestation du sport motocycliste.

Elle sera d'envergure et la présence certaine de nos champions spécialistes de la moto et du sidecar nous promet une séance de sport particulièrement animée. Ne dit-on pas que des prix importants en espèces seront distribués aux lauréats et qu'en plus, d'autres primes sont prévues pour le classement général toutes les heures? Enfin, n'anticipons pas, puisque le règlement paraîtra d'ici une quinzaine et renseignera utilement les sportifs avides de bonnes nouvelles.

14.000 kilomètres à vélomoteur (FIN)

VERS Sofia, des travaux coupent la route directe. Il me faut rouler à même les champs qui la bordent, au long des ornières creusées par les charrois. Un bien curieux pont couvert, garni sur les deux côtés de boutiques, donne accès à Lovetz. Minarets de mosquées, turbans, femmes voilées et autres turqueries prêtes à disparaître, confèrent quelque charme à ce centre de musulmans bulgares.

Un gendarme me trace un détour évitant les chantiers routiers. Ce chemin difficile et peu fréquenté, ancienne voie romaine, paraît-il, traverse une très vieille et très plaisante Bulgarie. Villages aux murs de clayonnage jaunâtre, aux terrasses de bois où pendent en guirlandes, piments, oignons, épis de maïs. Les hommes sont vêtus de la bure que tissent les femmes. Et celles-ci, même les grands-mères ! laissent pendre sous les mouchoirs de tête leurs tresses à rubans de fillettes. Corsetées de rouge et de vert, les filles vous tendent prunes, poires, qu'elles viennent de cueillir au verger.

Retrouvant la mauvaise chaussée venant de Plevén, je m'arrête à l'auberge. Le médecin local, dont la T. S. F. ne marche plus, vient aux nouvelles. J'en ai encore moins que lui ! Nous causons, en anglais, évoquant les grandes catastrophes collectives qui font sembler bien mesquins les avatars personnels...

Bonnes nouvelles

BELLE matinée du 1^{er} octobre, pentes abruptes, lacets caillouteux où ronfle le vélomoteur, grim pant le col d'Araba Konak. Descente prudente, d'en haut du Balkan, sur la plaine où Sofia s'étale au pied de la pyramide du mont Vitos.

Gazons par les faubourgs à tramways ! Chez mon correspondant, le sombre bureau semble s'éclairer tout à coup, quand il dit : « Comment ! mais vous ne savez pas ? C'est la paix. Les chefs d'Etat se sont rencontrés à Munich. »

On glisse, joyeux, allégé, sur ce pavé si lisse, « synthétique », importé de Budapest. L'atelier de M. Atanasov est un vrai club motocycliste où l'on trouve toujours de vieilles connaissances, et le plus récent numéro de « Moto Revue ».

Gros succès en Bulgarie pour la moto et surtout le vélomoteur. Sur cet itinéraire (peu recommandé !) si je n'ai guère depuis le Danube rencontré qu'une quinzaine d'automobiles, par contre, une vingtaine de motocyclettes légères m'ont croisé.

Longues causeries, du café chic où l'on discute haute politique (à la table voisine, un ex-président du Conseil, veillé par son secrétaire boxeur et son chien policier), au restaurant économique où mijote le gras-double dans un vaste chaudron, où rotissent les brochettes de Kebab, qu'arrosera le vin de Karlovo.

Urbanisme de bon aloi, sages embellissements de cette capitale. Sur ces marchés, une avalanche de fruits, d'énormes raisins. Vie encore bon marché, même pour un Français, qui peut s'y payer le luxe des meilleures, des plus longues cigarettes du monde (10 centimètres !).

Dimanche, on se mêle au va et vient continuel des églises orthodoxes. La porte de l'iconostase doré s'ouvre sur l'officiant : visage de Christ aux longues boucles blondes, le chantre psalmodie : « Gospodi pomiloui », et l'on répète avec lui, tout bas : « Le Seigneur a eu pitié de nous »...



Le bain des buffles en Transylvanie (Roumanie).



Groupe de paysans bulgares; une femme file la quenouille !

Passage du Dragoman

VERS la Serbie, la construction d'une grande route internationale a complètement bouleversé le passage du Dragoman. Et je pousse un soupir de soulagement d'être arrivé sans encombre à la douane serbe; où le douanier, du reste, me refuse l'entrée! Là-bas, à une quinzaine de kilomètres, ses collègues bulgares ont bien signé le carnet de passage, mais oublièrent de le timbrer. Il n'y a donc plus qu'à refaire dans les deux sens l'escalade, en évitant les fondrières.

Mais, le soir, on est tout de même à Nisch. Peste! la médiocre préfecture serbe d'autrefois se construit des édifices cubistes, maintenant, et un palace hôtel tout en verre!

La future chaussée Paris-Constantinople, bien des années s'écouleront avant qu'elle soit terminée. Sur 50 kilomètres, ce n'est encore qu'une piste presque sans empiérement, aussi mauvaise qu'à mon premier passage en 1924! avec Krebs et Dumoulin.

Dans Cuprija, interminable agglomération, le pavé turc de la grand'rue reste à peu près impraticable. Risquons donc le passage sur les trottoirs bétonnés, et même... le pugilat avec les policiers qui s'efforcent d'arrêter ma progression. Ameutés par leurs coups de sifflet, les passants me courent après. Il faut écarter les plus proches d'un coup d'épaule..., etc...

Quittant enfin la vallée de la Morava, j'ai pris par ce massif de Chumadia, bastion de la Serbie, qui a établi à Kragujevatz son grand arsenal militaire.

Sur le Mont-Avala

ATOPOLA, domaine dynastique, cherchant la basilique où repose le roi Alexandre, j'entre dans une « gostiona ». Avec, sous le calot serbe, leurs figures sculptées au couteau, vêtus de bure taillée comme un uniforme militaire, les buveurs forment un groupe de paysans — soldats qui ne manque pas de caractère.

Reconnaissant un Français, deux combattants de Salorique lui font vider maints petits flacons de slivovitz, avant de l'accompagner au mausolée, sous les voûtes brillantes de mosaïques byzantines...

De retour à l'auberge, autour d'autres petits flacons, des bouchées de mouton grillé, c'est une véritable manifestation de l'amitié franco-serbe! Et il fait nuit quand

je m'arrache à mes compagnons qui me donnent l'accolade, à la slave.

Heureusement, sur ces 80 kilomètres jusqu'à Belgrade se déroule, entre les bornes blanches, l'impeccable ruban de la chaussée moderne. Une couronne de lampes au néon brillant au sommet de quelque montagne m'intrigue fort. Passant à ses pieds, je vois un écriteau : Mont Avala. Ainsi c'est le monument du Soldat Inconnu. Et je m'engage sur un petit chemin qui grimpe longtemps, en spirale, dans la brume couvrant ce haut lieu.

Précisément comme j'approche enfin des lampadaires, voilà qu'ils s'éteignent. Une sentinelle me barre la route. Je ne devine qu'un escalier géant montant sans doute au cénopape.

De Belgrade à Munich

COMME la capitale yougoslave s'est transformée en cinq ans, jetant sur Danube et Save des ponts colossaux, s'annexant les cités voisines de Semlin et Pancsova! Après les courses de la journée, il fait bon flâner sur les bastions fleuris du Kalimegdan. Ils s'avancent comme un éperon, fendant les flots des deux fleuves, dominant la plaine jadis hongroise qui s'ompourpre d'un immense coucher de soleil.

Vos relations serbes vous entraînent dans les cafés à tziganes et orchestres de dames croates, où ils se délectent à chanter d'interminables et mélancoliques « pecsmas », ces chants d'amour et de mort.

Et puis on passe la Save, par ce viaduc qui remplace la lente et pittoresque traversée en vapeur. 80 kilomètres de route asphaltée mènent aux collines couvertes de vignobles, aux murailles de la forteresse Peterwardein, gardant le pont sur le Danube, où les monitors Khaki font, parmi les barques, une grosse impression de cuirassés d'eau douce.

Sur l'autre rive, Novi-Sad, à la population polyglotte et d'origine variée, grande ville d'apparence hongroise. A travers cette plaine fertile, la Batschka, mosaïque de villages serbes, hongrois, allemands, la chaussée devient de plus en plus médiocre.

Viennent grêle, pluie diluvienne, et la nuit sur cette route boueuse. Comme il semble bon d'être à l'abri, en un hôtel somptueux et désert, dans la ville purement magyare de Zenta. Inlassable, l'orchestre tzigane n'y joue que pour moi...

Dès la frontière hongroise, on retrouve le ruban d'asphalte et de béton. Bien qu'elles ne soient construites qu'en briques de terre séchée au soleil, les agglomérations de la puzta sont coquettes, avec leur crépissage si blanc. Sous les treilles des cours les galeries s'allongent, décorées de fresques, fleurs, paysages; et mêmes les écuries s'ornent d'animaux peints...

Exquise politesse hongroise, du policeman que l'on interroge, du bistrot qui vous sert le saucisson au paprika, l'eau de vie d'abricot de Kecksetmet. Cette prévenance souriante s'ajoute au prestigieux décor : quais du Danube, colline de Bude, pour donner à Budapest son charme indéfinissable.

Mais, dans les rues commerçantes, des devantures exposent sur un fond de drapeaux la carte des revendications territoriales... En cette première quinzaine d'octobre, tout au long de la route bétonnée vers l'Autriche, les bataillons se tiennent prêts à franchir le fleuve. Et, passé la frontière du Reich, c'est, jusqu'à Vienne, un grand ménage d'éléments motorisés de l'armée allemande allant occuper la tête de pont devant Bratislava.

Maintenant l'Autobahn, paradis de l'automobiliste. Ses molles ondulations se déroulent, double, somptueux tapis au pied des montagnes bavaroises.

L'Allemagne en mouvement

A MUNICH les grandes brasseries, usines aux appétissantes effluves de houblon et de malt, se doublent de Restaurations, cathédrales gothiques consacrées au culte de la bière. A leur porte, mon vélomoteur à plaque F, s'alligne près des autos militaires camouflées. Les réservistes de la table voisine viennent trinquer avec le Français de passage.

Partout, dans les faubourgs des villes, fleurissent les toits roses de nouvelles maisons ouvrières; au milieu des prés s'élèvent de pimpantes colonies agricoles, autour des vieux villages.

Les essais de motos légères rencontrées témoignent de l'exactitude des statistiques : 1.500.000 motos en service dans le Reich. Près de Stuttgart, je vois, quittant l'usine « Mercedes » pour une démonstration, quelques exemplaires de la voiture populaire « K.D.F. ». Aucune entreprise privée n'ayant voulu courir le risque, c'est une gigantesque usine d'Etat, s'élevant rapidement près de Magdebourg, qui produira la série. Et l'Organisation des Loisirs organise le système de souscription par des versements mensuels fort minimes.

Maintenant, sur tous les chemins venant de l'Ouest, je croise le grand exode des camions civils démobilisés, des landaulets décapotables remorquant encore les petits canons antitank, de tout un matériel automobile bariolé qui rentre, guirlandes de fleurs couvrant les capots.

Le Rhin franchi sur l'un de ces derniers ponts de bateau, à Germersheim, les chemins du Palatinat sont encombrés des régiments de réserve marchant en chantant vers leurs dépôts démobilisateurs.

Sur la Route du Vin, fléchée à travers les vignobles du Haardt et les villages parfumés de l'odeur des vendanges, un tout autre cortège s'avance ! La fête du vin nouveau, le char de la Reine, parée de pampres, son escorte de vigneronnes, de vigneronnes, dans les costumes ressuscités d'antan, seyants comme des toilettes de cour.

Mais bientôt se lève la barrière blindée de la frontière française, où nos braves douaniers bleus examinent, avec quelle méfiance ! ce bagage vélomotoriste qu'ont laissé passer, eux, avec le sourire, tous leurs collègues d'Europe.

« Vous n'avez rien à déclarer ? Absolument rien ?? » Quelles déclarations (douanières ou autres !) voudrait-on donc que je fasse, au terme de ce voyage ? En cet été historique de 1938, ne fut-il donc pas... sans histoires...

Robert Sexé.

(FIN)

**UNE MOTO D'OCCASION
s'achète,
se vend
par les Petites Annonces
de MOTO-REVUE**

Standardisation

Un référendum de Moto-Revue

D URANT la période prospère, la clientèle motocycliste s'est montrée difficile, exigeante même; pour répondre à toutes les demandes, les constructeurs ont dû multiplier non seulement les coloris, mais aussi les modèles. Et voilà une des raisons principales qui motivent actuellement la cherté des motos. Il est évident que 10.000 machines d'un modèle unique fabriquées en série, seront d'un prix de revient moindre qu'un même nombre de motos éparpillées sur 10 types différents.

Plus raisonnables, les automobilistes se sont contentés d'accepter ce qu'on leur offrait. Les constructeurs d'automobiles ont, en effet, évité toute hésitation à leurs clients en limitant à l'extrême la variété de leur fabrication; moyennant quoi leurs prix n'ont pas augmenté dans les mêmes proportions que la moto et la clientèle est toujours abondante.

Voyez Citroën : 3 modèles avec un nombre important de pièces communes pour la 7, la 11 et la 15.

Regardez Peugeot : Actuellement 2 modèles : la 202 et la 402.

Allez chez Simca : une Simca-cinq et une Simca-huit.

Et malgré ce choix réduit ce sont trois des plus gros producteurs.

Or chez nous, nous dénombrons jusqu'à 14 modèles sur un même catalogue (sans compter les vélomoteurs) pour les diverses cylindrées.

On trouve des deux temps, des quatre temps, des soupapes latérales, des culbuteurs avec culasses enfermées ou non, à un seul échappement, à deux échappements, des blocs, des boîtes séparées; dans chaque modèle une infinité de détails divers font varier les fabrications.

Les cylindrées sont également multiples, calculées d'après celles admises en course et maintenues même après avoir pratiquement disparu des épreuves sportives comme la 175 et la 250.

Alors, si l'on mettait bon ordre à tout cela... si l'on unifiait les fabrications, réduisant le nombre de modèles au strict minimum, susceptible de satisfaire, non plus toutes les exigences, mais uniquement les diverses destinations; si l'on envisageait plus de sobriété dans la présentation, la gamme des coloris, en un mot si l'on standardisait on pourrait certainement réduire les prix de revient et même accroître la qualité car les séries plus importantes supporteraient plus aisément les frais d'étude.

Mais les constructeurs hésitent à pratiquer eux-mêmes ces coupes sombres; ils ont peur de mécontenter et de perdre leurs clients, faute de s'être mis auparavant d'accord avec eux sur ce programme qui servirait cependant les intérêts de chacun.

C'est donc à « Moto Revue » qu'il appartient d'établir le trait d'union, grâce à un référendum qui permettra à chacun de donner son opinion.

Réfléchissez-y dès maintenant chers lecteurs; le questionnaire que nous vous soumettons nous permettra de donner clairement votre avis autorisé; il nous faut la réponse de chacun de vous afin que de cette consultation massive les constructeurs puissent réellement tirer d'utiles indications pour le plus prochain avenir.

La Journée du Vélocipède

LES lecteurs ont encore présente à l'esprit la manifestation vélocipédiste organisée par « Moto Revue, lors de l'arrivée à Versailles de Paris-les Pyrénées-Paris 1938.

Le succès de notre réunion avait été des plus encourageants et nous « étions bien contents » et nous étions promis de « tâcher de faire mieux la prochaine fois ».

La « prochaine fois », ce sera à fin mars, c'est-à-dire tout au début de la grande saison motocycliste.

Quant à « faire mieux », cela nous en sommes persuadés, ne serait-ce que par les participations et les concours qui nous sont d'ores et déjà acquis.

La Chambre syndicale du Cycle et du Motocycle nous a donné son accord de principe; les constructeurs et les indépendants qui ont pris part à la manifestation de 1938 sont tous d'accord pour être de nouveau avec nous; quant à ceux qui s'étaient abstenus l'année dernière, beaucoup parmi eux l'ont regretté et se joindront à notre action.

Nous pouvons également dès main-

tenant assurer que les prix seront plus nombreux et plus beaux encore.

Le lieu de la réunion sera désigné dès que nous aurons l'accord des pouvoirs publics, nous pouvons seulement dire pour le moment qu'il sera dans Paris même ou en tous cas extrêmement proche de Paris.

Les concours seront toujours :

Maniabilité

(très simple et à la portée de tout vélocipédiste);

Propreté

(état général de la machine);

Présentation

(pilote et machine);

Équipement

(des points étant attribués pour les accessoires ajoutés par le propriétaire à sa machine).

Des classements séparés seront établis pour les 3 catégories suivantes :

Constructeurs;

Indépendants hommes;

Indépendants dames.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons des détails complémentaires au sujet de la « Journée du vélocipède 1939 ».

Moto-Revue dote l'éliminatoire du Bol d'or

Notre Direction, appréciant les hautes qualités de vulgarisation de l'intéressante épreuve du 19 mars, réservée aux Amateurs des Clubs Motocyclistes, a décidé d'attribuer des récompenses à certains lauréats de cette course de vitesse de 6 heures.

**Médaille de « Moto-Revue »
des 125 cmc. attribuée au premier
de cette catégorie**

**MEDAILLE DE « MOTO-REVUE »
À LA MACHINE DE SERIE**

Attribuée au concurrent le mieux classé montant une machine de série. Le terme « machine de série » se comprend : telle qu'elle est décrite au catalogue du constructeur.

Des dons divers provenant de généreux sportmen et de maisons d'accueils, vont venir grossir la liste imposante des prix réservés à cette Éliminatoire. Nous en reparlerons dans notre prochain numéro, mais nous pouvons signaler déjà que le succès de l'Épreuve dépassera celui de 1938, ce qui n'est pas peu dire, si on se rappelle la belle journée de sport que fut l'Éliminatoire de l'an dernier.

LES REGLEMENTS SONT PARUS

Tous renseignements concernant l'or-

ganisation de cette course sont portés aux règlements qui viennent de paraître. Ceux-ci sont à la disposition des intéressés et tous détails complémentaires sont fournis également par M. Mauve, Directeur de la Course, 29, bd du Havre, à Colombes (Seine), joindre S.V.P. timbre pour envoi.

Les engagements sont reçus au même endroit et, rappelons le, sont réservés aux possesseurs de motos : 125, 175, 250, 350 et 500 cmc. et de sidecars 350, 600 et 1000 cmc.

Les inscriptions ne vont donc pas tarder à se régulariser.

14^{ème} GRAND CIRCUIT DES VOSGES

L'Auto-Moto-Club d'Alsace et de Lorraine organisera son 14^{ème} Grand Circuit de Régularité des Vosges, le 4 juin 1939.

Cette épreuve est ouverte aux motocyclistes (solo et sidecars) amateurs et professionnels. L'Armée ayant assuré sa participation, le Circuit des Vosges 1939 sera une manifestation très intéressante et méritant l'attention du public sportif.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège de l'A.M.C.A.L., 6, rue Graumann, à Strasbourg (Tél. 286.87).

Non, M. Mauve n'était pas candidat à la Vice-Présidence de l'U.M.F.

À la suite d'un écho paru dans l'Auto du 3 février et ainsi libellé :

« Grande bagarre avant hier soir au Comité de l'U.M.F., pour la réélection du bureau, entre M. Robert Sénéchal, vice-président sortant et M. Eugène Mauve, candidat à la vice-présidence.

« Finalement, ni l'un ni l'autre ne fut élu et c'est notre ami Georges Sarthou, de Bordeaux, qui recueillit la succession de Sénéchal... »

Nous avions pensé et nous n'étions pas les seuls, qu'une lutte... électorale avait mis en présence les deux présidents des deux plus importants clubs de la région parisienne. Renseignements pris aux sources, il n'en était rien et la Direction de la Fédération, si elle enregistre le départ de MM. Sénéchal et Collin, du M.C.F., voit par contre la rentrée d'un autre vice-président, M. Sarthou, de Bordeaux et d'un nouvel administrateur, M. Mauve, président de l'A.M.C.F., qui apportera, nous n'en doutons pas, au nouveau bureau de la Fédération ses qualités de réalisateur, si unanimement appréciées depuis de longues années dans notre milieu motocycliste.

Du reste, voici la lettre que nous avons reçue d'un des intéressés après notre enquête :

Monsieur le Directeur,

Cher Monsieur,

En réponse à votre estimée demande, concernant une parution de quelques lignes passées dans la rubrique motocycliste d'un grand quotidien et relative à la réélection du Bureau du Comité de l'Union Motocycliste de France, information pourvu laisser croire que j'ai été battu dans un vote concernant la vice-présidence, j'ai l'honneur de vous donner ci-dessous quelques détails qui vous permettront de connaître l'exacte vérité. Vous pouvez du reste à ce sujet vous mettre en rapport avec le Secrétariat général de l'U.M.F., qui ne pourra que vous confirmer les renseignements que j'ai le plaisir de vous donner.

La réunion du mercredi 1^{er} février 1939, du Comité de la Fédération, comportait un ordre du jour prévoyant d'abord la réélection annuelle de son bureau directeur. Comme vous pouvez le savoir par les communiqués officiels qui vous ont été envoyés, les délégués de l'A.C.F., réélus à l'unanimité, sont restés aux mêmes postes, mais il n'en a pas été de même pour les délégués des U.M.R., et voici comment cela s'est passé.

Pour la vice-présidence, deux candidats à élire en remplacement de M. le Dr Castel et M. Sénéchal, vice-présidents sortants. M. Castel, président du M.C. du Nord de la France, maintenait sa candidature, M. R. Sénéchal, président du Motocycle-Club de France, pour des raisons personnelles, crut ne pas devoir se représenter et comme il fallait un second vice-président, M. G. Sarthou,

délégué de la région du Sud-Ouest, posa sa candidature.

Vous remarquerez bien qu'à aucun moment je n'ai présenté la mienne à ce poste de vice-président, du reste, à ce sujet, M. Pérouse, notre très sympathique et compétent président de l'U. M.F., avait éclairé le Conseil en précisant que je ne présenterai pas ma candidature pour l'élection de vice-président. On passa au vote, les résultats furent les suivants sur 22 votants :

M. Castel : 20 voix. Elu.

M. Sarthou : 13 voix. Elu.

M. Mauve (non candidat) : 7 voix.

Si je n'ai jamais postulé au titre de vice-président de la Fédération, par contre je soumettrais mon nom au vote de mes collègues, pour l'unique poste d'administrateur, qu'il y avait à occuper. Il était tenu depuis une quinzaine d'années par M. J. Collin, trésorier du Motorcycle-Club de France, qui se représentait. Le vote donna les résultats suivants :

M. Mauve : 14 voix. Elu.

M. Collin, 7 voix.

M. Diosi (non candidat) : 1 voix.

Et je fus donc très heureux d'avoir ainsi pu constater pratiquement un témoignage de reconnaissance de la majorité de mes collègues de l'Union Motocycliste de France, qui ont pu se rendre compte des travaux et de la collaboration particulièrement active et efficace que j'ai pu apporter au développement des sports mécaniques depuis plus de 20 années d'un labeur opiniâtre et continu.

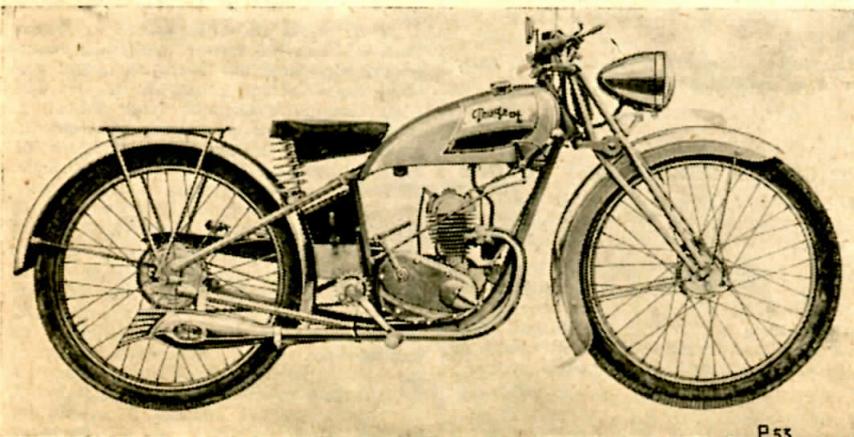
Espérant que ces explications donneront satisfaction à votre désir d'informateur.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, et Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

E. MAUVE, Président de l'AM.C.F.

Allons, tout est bien qui finit bien...

Les deux extrêmes de Peugeot : la 500 à culbuteurs qui a remporté maintes victoires sportives et de tourisme, notamment avec Pahin et Nancy et le nouveau vélomoteur à bloc 3 vitesses, kick et moteur à self balayage intégral. Ces deux machines. Ainsi que les autres modèles, dont la 350 cmc. P 112 que nous avons présentée récemment se remarquent, grâce au puissant réseau Peugeot, dans toutes les régions de France.



P 53

Un quart d'heure avec Robert Pahin

UNE conversation avec Pahin est une entreprise relativement compliquée. Dans le magasin Peugeot de l'avenue de la Grande-Armée, acheteurs et visiteurs se succèdent à une cadence accélérée et chacun sollicite un conseil ou un avis. Et, naturellement, c'est à l'expérience de Pahin que s'adressent toutes ces sollicitations.

Nous remarquons, pendant les quelques minutes que nous passons là, plusieurs motocyclistes arrivant de province et qui viennent à l'agence Peugeot de Paris pour se « tuyauter », soit sur des petits réglages à faire à leurs machines, soit sur le garage où ils pourraient se rendre. L'accueil est toujours amical et Pahin nous dit :

« Vous voyez, j'ai des amis partout. Je ne peux pas me vanter de connaître personnellement les 4.000 agents de Peugeot, mais j'ai beaucoup voyagé pour la marque avant de me fixer ici et presque tous me connaissent. Aussi, lorsqu'ils ont un client qui vient à Paris, ils

n'hésitent pas à lui conseiller de passer me voir, et la plupart le font.

— ...à condition d'avoir quelque chose à faire sur leur moto ?

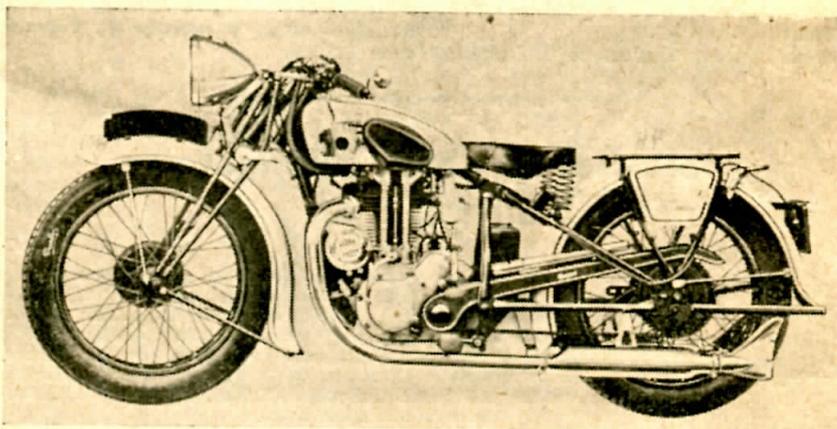
— Pas du tout. Un motocycliste qui ne connaît personne à Paris, trouve ici des amis qui lui donnent des renseignements pour son séjour. D'ailleurs, c'est réciproque.

— Comment cela ?

— Nos clients qui partent en vacances peuvent faire « jalonner » ici leurs itinéraires. Nous leur indiquons dans quelles localités, sur leur route, ils trouveront des agents Peugeot sérieux (ils le sont tous d'ailleurs) qui pourront leur donner éventuellement un coup de main. Somme toute, c'est la camaraderie la plus complète qui règne dans le réseau d'agents Peugeot, pour le plus grand bien des usagers.

— Trouve-t-on toujours chez vos collègues de province les pièces nécessaires aux réparations ?

— Beaucoup de pièces, la maison y



tient la main. Mais naturellement, il arrive qu'une pièce, rarement utilisée, manque. C'est alors de nouveau la camaraderie qui intervient et il est bien rare qu'un autre agent ne puisse pas dépanner son collègue. En cas de besoin, on m'adresse un coup de téléphone et je m'arrange pour faire expédier le matériel nécessaire de suite.

Mais ces cas sont rares. En général, les agents sont très bien équipés. Détail amusant, ils sont même pourvus de petits pots de peinture aux couleurs des différents décors Peugeot, afin d'être en mesure de faire des raccords d'urgence. En somme, tout est prévu pour qu'un client de Peugeot soit aussi bien servi dans toutes les régions de la France qu'à Paris.

Et là-dessus, nous abandonnons Pahin à ses clients et à ses visiteurs.

NOUVEAUTÉS

L'amélioration des selles des motos par la suspension Bufflier

Le problème de la suspension de selle n'est pas aussi simple qu'on pourrait le penser, et les innombrables articles de rédaction et de « Tribune Libre » parus dans nos colonnes confirment cette opinion. Le manque de confort peut gêner tout l'agrément d'une motocyclette. La question méritait donc une étude sérieuse, d'autant plus que la majorité des selles ne sont pas réglables selon le poids du conducteur.

Nous avons parlé brièvement, voici peu, de la suspension de selle Bufflier par anneaux Sandow, qui est en quelque sorte l'extrapolation de la suspension de roues employée sur les sidecars de la marque. Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner plus amples précisions à son sujet.

En examinant le croquis que nous publions, nous remarquons que la selle, au lieu d'être soutenue par deux ressorts verticaux en fil d'acier, est suspendue (dans le sens littéral du mot) à deux anneaux en tension. Les tendeurs à vis et papillons sont brasés au porte-bagages de la moto, si la suspension est montée d'office par le constructeur, mais un montage par collier réglable permettra l'adaptation du dispositif sur toutes les motos existantes. L'articulation du bec de selle reste du modèle classique.

Le fonctionnement de la suspension est aisé à comprendre. L'élasticité du caoutchouc en assure le débattement. Nous allons voir que ce montage assure un surcroît de confort très appréciable et présente sur le système classique des avantages certains.

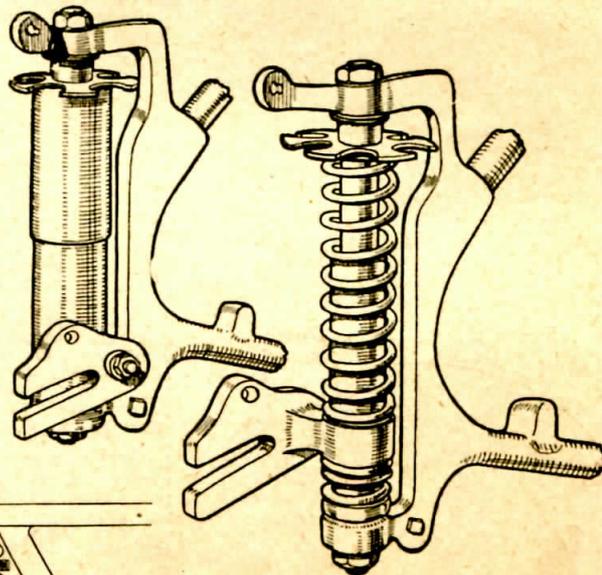
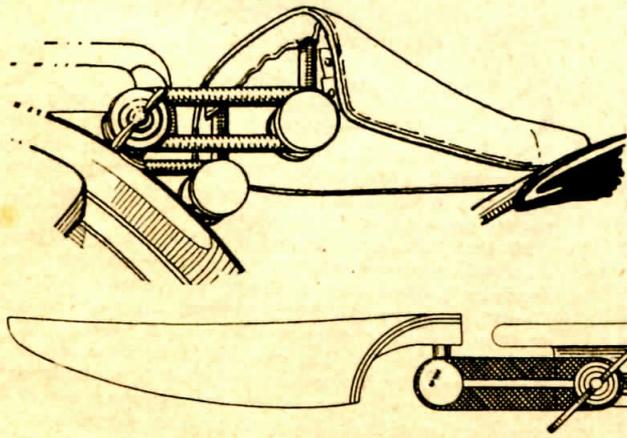
Outre la possibilité du réglage en tension, selon le poids du motocycliste,

l'anneau Sandow par lui-même a une action beaucoup plus douce et progressive que n'importe quels ressorts. Ces derniers travaillant à la compression, emmagasinent de l'énergie qu'ils restituent, ce qui crée le rebondissement. Avec les anneaux Sandow, la résistance se multipliant par le carré d'allongement, il s'ensuit que l'on possède une plus grande latitude quant à la charge supportée, autrement dit, l'augmentation du poids reposant sur la selle influe beaucoup moins sur le débattement. Prenons un exemple mathématique. Les anneaux, montés avec 1 cm. de tension, s'allongent de 2 cm. 1/2 sous une charge de 50 kilos, de 3 cm. seulement sous une charge de 90 kilos.

La plupart des selles fixées en trois points ont un espace de 6 cm. environ entre l'arrière et le garde-boue ou tout autre partie du cadre, porte-bagages, etc.... il s'ensuit que l'on peut doubler la douceur de suspension et les possibilités de réglage selon le poids.

On peut se demander si la résistance du caoutchouc sera suffisante pour éliminer tout risque de rupture ou de détérioration. Aucune crainte n'est admissible à ce sujet, les anneaux Sandow employés dans les suspensions de selles ayant résisté à une charge de 300 kilos avec 50 cm. d'allongement. Inutile de dire que la marge de sécurité est considérable. Les anneaux sont fabriqués en latex pur insensible aux variations de la température ambiante et enrobés de fil de lin rigoureusement imputrescible.

A gauche et ci-dessous : Montage et schéma de principe de la suspension de selle Bufflier par anneaux de Sandow.



La suspension AR adaptable réalisée en Italie.

SERVICE RECOURS

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

Toute usure par frottement est impossible avec un montage correct.

La résistance à la charge peut s'augmenter considérablement en multipliant la quantité de brins entrant dans la constitution de chaque anneau. Le tendeur n'est pas absolument indispensable, l'anneau permettant sans différences sensibles de débattement le transport de charges variables. Cette propriété a permis l'établissement d'un modèle de suspension plus simple prévu pour une charge appropriée qu'il suffit d'indiquer à la commande.

Enfin pour terminer, disons que Bufflier accorde sa licence à tout constructeur qui lui en fera la demande.

Une suspension arrière adaptable en Italie

Un constructeur de cadres de Milan, Paolo Amboldi, a mis au point une suspension AR adaptable à la plupart des motos au moyen de raccords brasés. Selon une tendance presque générale, il s'agit d'un système coulissant simple et robuste, paraît-il, par glissières et ressorts à boudins sous tubes télescopiques. Cette suspension est réglable, et grâce à l'étanchéité des tubes, est abondamment lubrifiée, ce qui lui assure beaucoup de douceur et le minimum d'usure.

Son prix est de 300 livres, ce qui permet une transformation relativement économique des machines à cadre rigide. Cependant, que nos lecteurs ne nous adressent aucune demande de renseignement à son sujet, car elle n'est commercialisée qu'en Italie.

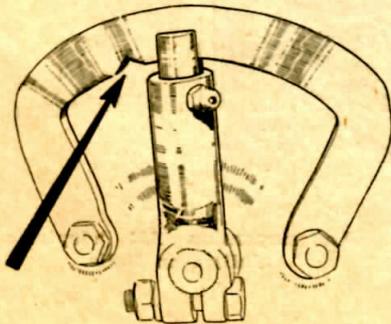
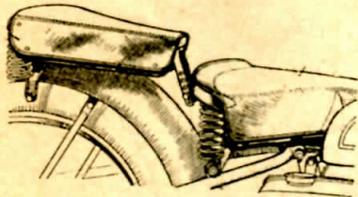
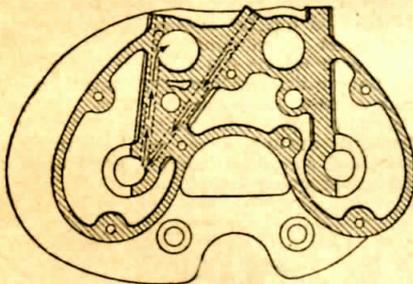
LA MOTO POUR

POUR le motocycliste normal, ce qui compte avant tout, il faut le dire, c'est la pratique. Nous ne jonglons pas avec les chiffres, nous n'épluchons pas les diagrammes, nous n'étrions pas, ne comprimons pas, ne cisillons pas, n'examinons pas au microscope, ne torturons pas, selon les rites de la technologie moderne, tous les organes de nos machines. Nous roulons et nous établissons un rapport entre les billets que nous sortons d'un portefeuille en grande partie vidé par les décrets-lois et le kilométrage ainsi que les vitesses obtenues. Mais une expérience, hélas ! trop vieille de la route, et peut être l'âge nous engageant à la prudence et aux vitesses raisonnables. Vieux motocycliste désabusé ? Assurément non. Nous aimons la moto, et nous avons autant de plaisir à enfourcher une machine ardente que nous en avions jadis. L'esprit sportif et la raison ne sont à aucun degré apposés. Le coureur garde son sang-froid à 200 à l'heure, mais nous,

qui n'appartenons pas à la catégorie des as, et qui ne sommes qu'un motocycliste entre les millions de motocyclistes qui roulent, nous sommes très heureux de conduire sans perdre la tête à 80 ou, exceptionnellement, à 100 à l'heure. Un motocycliste grisonnant sur une honnête machine de série et c'est tout. La vitesse n'est donc pas tout pour nous, mais nous apprécions avant tout le confort, la souplesse, la sécurité et... la maniabilité.

La première qualité d'une machine c'est, au moins pour nous, la facilité de la mise en marche. Nous n'aimons pas danser la danse du scalp sur un pauvre kick-starter. Nous faut-il un démarreur comme sur les voitures ? Nous ne sommes pas très enthousiastes, car lorsque la batterie à un peu vieilli, le pauvre démarreur reste résolument muet. Pourquoi le semi-décompresseur si pratique a-t-il disparu ? Il avait l'inconvénient d'augmenter de quelques francs le prix de la machine. Et en ces temps de vie chère ! Nous croyons toutefois qu'avec un kick-starter donnant la multiplication voulue, et surtout avec une bonne magnéto, on peut partir avec un effort insignifiant. On aura encore moins de mal

avec les polycylindres. La flat twin avec deux carburateurs est absolument remarquable sous ce rapport. Mais nous n'avons jamais rien connu de comparable à une deux cylindres deux temps. Pourquoi ne nommerions nous pas la Scott qui, au moins en ce qui concerne le modèle qui nous passa entre les mains, il y a quelques années, était absolument remarquable ? Insistons seulement sur cette nécessité d'une grande facilité de mise en marche. On n'a aucune idée du tort qu'ont fait à la motocyclette certaines machines rétives. Si paradoxal que cela puisse paraître, beaucoup de machines de course sont extrêmement faciles à mettre en marche, en dépit de leur taux de compression. Mais il y a une magnéto ultra puissante qui allumerait des feuilles mortes. Nous n'hésitons pas, pour notre part, à payer un supplément pour qu'on monte sur nos machines une magnéto de course beaucoup plus puissante que les magnétos montées sur les machines de série. Bien que des départs très faciles puissent être obtenus avec un allumage par batterie et bobine, nous hésitons à nous fier à une personne aussi capricieuse que la batterie. Avec une bat-



Ci-contre, de haut en bas : Un graissage efficace et automatique des queues de soupapes, même pour les moteurs à culbuteurs est absolument nécessaire sur une moto moderne.

On commence à étudier des dispositifs combinant la moto et le siège arrière. Voici une réalisation britannique (clichés The Motor Cycle)

Le sélecteur au pied rend la conduite plus agréable, mais ne devrait-il pas être complété d'un indicateur de vitesse et d'un verrouillage efficace du point mort. Peugeot a réalisé cela.

100 kgs :: 100

CE sont les caractéristiques des véhicules pour la conduite desquels on n'a pas besoin de permis de conduire. Une mention spéciale doit désormais être apposée sur la carte grise, évidemment pour éviter des difficultés possibles avec une gendarmerie dont les connaissances techniques sont souvent insuffisantes.

20 kmh. dira-t-on, ce n'est guère. Nous sommes d'accord, mais on pourrait peut-être obtenir des pouvoirs publics que la limite soit portée à 30 à l'heure. Et même à 20 à l'heure, ne pourra-t-on avoir de très économiques véhicules de livraison.

Le triporteur et les charrettes à bras ne devraient pas être autorisées et il est lamentable de voir de pauvres gosses s'épuiser à pousser ces engins d'un autre âge. Le petit moteur permettra de tirer sans aucun effort et beaucoup plus vite une plus lourde charge.

M. TOUT-LE-MONDE

s'y emploient de leur mieux, mais au prix de solutions coûteuses et compliquées au détriment de la simplicité et de l'économie

Mais avec une batterie qui est en déclivité, quel poison ! Vive après tout une bonne, une très bonne magnéto. Une bonne magnéto (et une bougie en bon état) allumeront le plus pauvre ou le plus riche des mélanges.

Ce n'est pas à dire qu'il faille se contenter du plus rudimentaire des carburateurs. Nos carburateurs de motos sont, grâce au levier d'air, considérablement plus souples que les carburateurs de voitures. Nous avons, une fois, monté sur une de nos motos, un carburateur de voiture et, nous devons l'avouer, ce ne fut pas un succès, tant s'en faut. Nos carburateurs, quand on sait tant soit peu s'en servir, sont purement admirables. Mais il faut qu'ils soient en parfait état. Quand il y a des difficultés de départ, allez droit à la source de vos troubles : l'aiguille et le jet que, systématiquement, on devrait remplacer tous les dix mille kilomètres. Dépense somptuaire ! Assurément pas, car elle serait amplement compensée par l'économie d'essence et... la facilité de mise en marche. On cherche en général du côté des volets d'air et de gaz, mais, nous pouvons l'affirmer à

la suite d'expériences répétées c'est l'aiguille et le jet qui s'usent beaucoup plus vite et doivent être vérifiés avant tout.

Autre point essentiel, l'embrayage. De l'embrayage dépend la souplesse de la machine. Pour un départ progressif, l'embrayage, pour le passage facile des vitesses, l'embrayage. Il n'y a probablement pas d'organe dont le calcul et l'exécution demandent tant de soins : qualité des garnitures, force et rigoureux équilibre des ressorts font grisonner les cheveux des constructeurs. Mais quelle merveille qu'un embrayage réglé « au poil ». Un bon embrayage efface, en patinant insensiblement, toutes les irrégularités de couple, mais quand le moteur rage et donne toute sa puissance, il ne faut pas que l'embrayage patine. Quelle impression est plus détestable que celle d'un embrayage qui patine dès qu'on donne tous les gaz. Malheureux moteur qui tourne comme une toupie, alors que la machine ne répond pas à son effort. Un bon embrayage nous délivrera de tout cela. Dans la construction automobile nous constatons une tendance à acheter des embrayages « ready made ». Un des plus gros spécialistes de garnitures a,

en effet, entrepris la fabrication en série des embrayages et il a réalisé, ce qui n'est pas surprenant, des embrayages d'une très grande qualité. Signalons une idée astucieuse : sous les garnitures il y a des ressorts plats. Vieil artifice qui fut depuis quarante ans utilisé sur les embrayages à cône garnis de cuir. Nous avons eu jadis une voiture dont les ressorts sous le cuir butaient contre des ressorts qu'eux-mêmes avaient creusés dans le cône mâle. Quelle brutalité au démarrage ! Puis l'embrayage ne portait qu'à l'endroit des ressorts, il se mettait à patiner dès qu'on voulait accélérer ou gravir une rampe. Ces ressorts jouent donc un rôle essentiel dans les vieux embrayages. Et les nouveaux embrayages, que nous n'avons pas le droit de nommer, possèdent sous les garnitures, des ressorts. L'embrayage à disques est un embrayage extrêmement progressif. Il l'est encore beaucoup plus avec ces petits ressorts. Un détail, mais un de ces détails qui transforment un mécanisme. Nous mentionnons l'idée car vraiment elle en vaut la peine. Pourquoi la marque en question ne produirait-elle pas des embrayages pour nos machines. (à suivre)

MELLIER.

cmc :: 20 kmh

Nous sommes persuadés qu'il y a là une question qui vaut d'être étudiée. Il faudra de toute évidence réduire au minimum le poids du véhicule. Les alliages légers permettront de réaliser des caisses légères et solides.

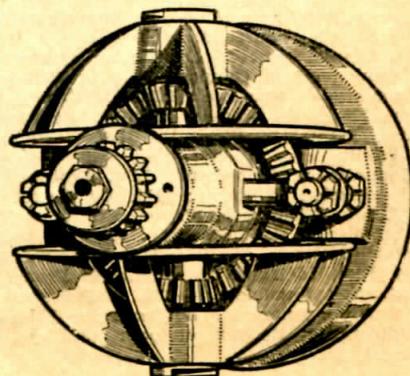
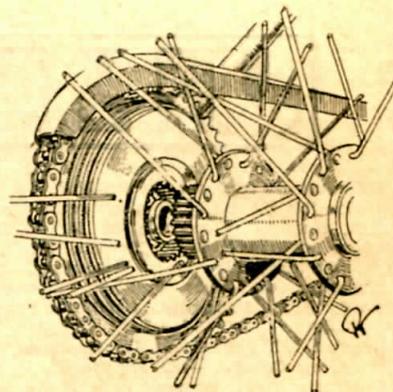
Le contre-plaqué est moins séduisant. En tous cas les feuilles de contre-plaqué devraient être soutenues par des cadres métalliques. Pour le reste il est évidemment impossible de dire ce que pourrait être un pareil engin. Moteur à deux temps certainement. Un moteur de cette cylindrée peut être aisément refroidi par l'air.

N'oublions pas, par surcroît, qu'il s'agit d'un véhicule extrêmement rustique destiné à être mis entre toutes les mains. Quatre vitesses sont une nécessité. La chaîne a l'avantage d'être aisément réparée.

Et le reste ? Un grand point d'interrogation.

En haut : une roue à broche permettant de laisser en place tambour de frein et pignon de chaîne pourrait être généralisée pour un supplément assez minime.

En bas : Un dispositif de changement de vitesse progressif et automatique : La boîte Gyroflex. Quoique présentant un réel intérêt, nombre d'inventions de ce genre n'ont pas été commercialisées.



Tribune Libre

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

MONNERET REpond A JEANNIN

A la suite de la lettre de l'ancien coureur Jeannin que nous avons publiée dans la Tribune de notre dernier numéro, nous avons reçu de Georges Monneret la lettre suivante destinée à répondre à la critique de Jeannin :

« Mon cher Louis,

Tu me permettras, tout d'abord, de te rappeler que nous sommes anciens camarades et que nous avons couru ensemble bien des fois.

Tu soulèves un différend au sujet de l'établissement de l'indice pour le Fonds de Course 1938. Au fond, je pourrais aussi bien m'abstenir de répondre, les Pouvoirs Sportifs ont décidé d'attribuer le Fonds de Course à celui qui réaliserait une performance déterminée, j'ai fait ce qu'on m'a demandé et personne n'empêchait quelqu'un d'autre de faire mieux que moi. Mais, puisque tu as jugé bon de rendre cette discussion publique et de faire appel au jury des lecteurs de *Moto-Revue*, j'estime tout de même nécessaire de leur fournir quelques ex-

plifications, d'autant plus que j'estime que, malgré le début de ta lettre, il y a de la rancœur dans ce que tu as écrit et que c'est contre moi qu'elle est dirigée personnellement.

Je prétends que ce qui fait la qualité d'un pilote, c'est de se tenir constamment et durant tous les jours d'une épreuve, à une vitesse aussi roche que possible de celle de son meilleur tour.

Il ne s'agit pas de faire un tour à tout casser, à une allure extraordinaire, et de tomber ensuite à un temps très moyen.

Regarde les temps, tour par tour, de la plupart des bons pilotes dans les grandes épreuves. Leur vitesse est : assez constante et ils réalisent leur meilleur tour, en général, au moment où ils courent après quelqu'un ou qu'ils cherchent à s'échapper.

Je reconnais que tu peux faire un tour plus vite que moi, tu te mets certainement mieux à plat ventre que moi, mais sur 10 ou 20 tours, je suis absolument certain de me classer le premier. Rappelle-toi nos courses d'antan.

Et, puisque tu veux des explications

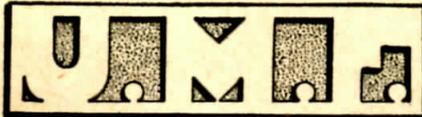
publiques, c'est également devant le grand public que je t'invite à venir défendre ton point de vue, mais non pas sur le papier : sur la piste.

Je te lance un défi public ; je te prête la même machine, la 250 Prester-Jonghi, que tu connais mieux que moi, car tu t'en es servi plus fréquemment encore que moi ; tous les frais seront payés par moi, même ton déplacement au prix que tu voudras, même ta licence si tu n'en as plus ; je ferai venir, à mes frais, les chronométrateurs officiels de l'U.M.F., je ferai ouvrir le circuit de 9 kms, et, si tu veux venir un dimanche (il faut que ce soit un dimanche pour qu'il y ait du monde et que le public puisse juger) nous verrons qui obtiendra la meilleure performance sur 10 tours ou sur le nombre de tours que tu voudras.

J'espère que tu ne refuseras pas, puisque, en somme, tu n'as rien à perdre et je serai très heureux de pouvoir montrer à tout le monde qu'il n'y a pas et qu'il ne pouvait y avoir aucune combine comme tu as l'air de le soupçonner.

Si les Pouvoirs Sportifs ont jugé bon de prendre la performance de Loyer en 1937 pour servir de base à l'attribution du Fonds de Course en 250, c'est probablement qu'ils ont estimé que cette performance sur un tour correspondait à une difficulté très suffisamment sérieuse pour l'améliorer sur 20 tours.

J'attends avec une grande impatience que tu me fixes la date à laquelle nous pourrons faire notre petite expérience et remercie *Moto-Revue* de l'hospitalité de ses colonnes, en m'exasant d'avoir imposé à ses lecteurs cette longue explication ».



Réunion du Comité de l'U.M.F. du 1^{er} février 1939.

Le Comité de l'U.M.F. s'est réuni le 1^{er} février 1939 à l'A.C.F., sous la présidence de M. A. Pérouse.

Etaient présent : MM. Bardin, Breitenstein, Dr Castel, Collin, Cuillier, Darmont, Decombar, Dion, Diosi, Eichel, de Fayolle, de Liac, Feuillet, Mauve, de Peyerimhoff, Pierrard, Plus, Printamp, Sarthou, Sénéchal, Sinclair, Ulmer, Violet.

Excusés : MM. Chrétien, Le Grain et Weill.

Bureau du Comité. — Il est procédé à l'élection du Bureau du Comité qui est composé comme suit pour 1939 :

Président : M. A. Pérouse ; vice-présidents : MM. Dr Castel, Sarthou, Violet ; administrateurs : MM. L. Feuillet, Mauve ; trésorier : M. S. de Peyerimhoff ; secrétaire général : M. Ch. Fourreau.

Le Comité procède ensuite au renouvellement des Commissions dont la composition pour 1939 est la suivante :

Commission Sportive : MM. Dr Castel, Collin, Decombard, Dion, Diosi, de Fayolle, Feuillet, de Lirac, Mauve, A. Pérouse, Printamp, Pierrard, Plus, Sarthou, Sénéchal, Violet et Weill.

Commission Technique : MM. Collin, Lory, Petit, Violet.

Commission Militaire : MM. Dr Castel, Dion, Decombard, Le Grain, L'Hommée, Mauve, Printamp, Violet, Weill.

Commission de Moto-Ball : MM. Collin, Mauve, Printamp, Violet (délégués de l'U.M.F.), MM. Bonnet, Granjou, Landais, Rion (délégués de l'Amicale Française de Moto-Ball).

Situation financière. — M. le Président donne lecture de la situation financière de l'exercice 1938, ainsi que du bilan et du projet de budget pour 1939 qui sont approuvés à l'unanimité.

Convention avec le Consortium des Assureurs. — M. le Président informe le Comité qu'à la suite d'un accord intervenu entre l'Association Générale des Sociétés d'Assurances, la F.N.C.A.F. et l'U.M.F. bénéficieront désormais d'une réduction de 10 % sur les tarifs de base pour les assurances « motocyclette » qu'ils contracteront auprès des Compagnies adhérentes à l'Association précitée.

M. le Président donne lecture du projet de convention établi par les Assureurs ; ce projet est approuvé sous réserve de quelques légères modifications de détail. Le texte définitif sera adressé aux Clubs affiliés à l'U.M.F. par les soins des Assureurs.

Radiation. — Les clubs indiqués ci-après qui n'ont pas payé leur cotisation 1938 sont rayés de la liste des clubs affiliés à l'U.M.F. :

M.C. Dieppe, M.C. Banlieue Parisienne, A.M.C. De la Cité, A.M.C. Beaumes de Venise, M.S. Cadagnien, M.C. Puget Ville, M.B.C. Cavallonnais, M.C. Hérault.

Grand Prix de l'U.M.F. 1939. — Le Comité adopte les grandes lignes du règlement du Grand Prix de l'U.M.F. 1939 qui sera disputé le 9 juillet sur le Circuit de Reims ; le texte définitif de ce règlement sera soumis à la prochaine réunion.

Coupe de France de Tourisme 1939. — Le Comité approuve le règlement des Coupes de France de Tourisme 1939 qui est à la disposition des intéressés au Secrétariat de l'U.M.F.

Moto-Ball. — Le règlement proposé par la Commission de Moto-Ball pour le Championnat de Moto-Ball de l'U.M.F. 1939 est approuvé. Les engagements accompagnés du montant du droit (50 fr. par équipe) sont reçus jusqu'au 1^{er} mars 1939, à 18 heures, dernier délai. Les matches de qualification devront être terminés le 4 juin et les matches du Championnat National devront être disputés avant les dates ci-après : quarts de finale : 16 juillet (en cas de match de barrage, 23 juillet) ; demi-finales : 27 août (en cas de match de barrage, 3 septembre) ; finale 1^{er} octobre ; la finale sera disputée en deux matches aller-retour.

Après examen de diverses questions d'ordre intérieur, le Comité fixe sa prochaine réunion au 15 mars, à 14 h. 30.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE, REDOUBLEZ DE PRUDENCE

CLUBS



MOTO-CLUB PICARD. — Le Comité fait part à ses adhérents et amis que le banquet annuel aura lieu le samedi 18 février, à l'Hôtel Central, le prix du repas est fixé à 25 francs.

Les inscriptions sont reçues au siège jusqu'au 16 février.

Dimanche prochain, sortie sur Rosières, départ du siège à 14 heures, avec arrêt au Mémorial de Villers-Bretonneux.

■ Nous avons annoncé dans le précédent numéro de *Moto-Revue* la formation d'une nouvelle association sportive et touristique. Il s'agit de l'« Amicale Terrot de Paris » qui groupera les Terrotistes de la région parisienne.

Dans un prochain numéro, nous donnerons des détails complémentaires à son sujet.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — *Sport-Tourisme-Camping.* — Il était facile de prévoir que le temps sec et clair de dimanche dernier inciterait un grand nombre de membres à venir à St-Leu la Forêt. Les parties de ballon, le petit tour dans le bois, et pour terminer l'après-midi, musique et danses pour la jeunesse. Le retour groupé a permis une dislocation assez tardive chez un de nos amis honoraires.

Dimanche prochain 12 février, sortie sur Sannois. Rendez-vous porte Champperret, à 13 h. 30. rendre la N7 et la GC 13 jusqu'à Argenteuil. Ensuite la G.C. 122, arrêt à Sannois. Jeux et Bal.

Campeurs, les beaux jours approchent, notre saison de camping s'ouvrira le 11 mars. Que le matériel soit fin-prêt. Touristes, les grandes sorties vont venir prochainement, vérifiez vos mécaniques. Quant aux sportifs, vos licences sont à votre disposition auprès de l'ami Gicquel.

Isolés cordialement invités à nos sorties et à nos réunions amicales du mercredi, 1, place de la Bastille. Arc. 16-39.

■ **MOTO-CLUB MANOLA.** — Réunion générale du jeudi 2 février 1939.

Cette année, c'est le dimanche 5 février qu'a lieu, à Ozoir-la-Ferrière, notre traditionnelle sortie « Harengs », départ porte de Vincennes, 9 heures.

Le dimanche 12, Vieille Eglise. Etang de la Tour, départ porte Maillot, 9 heures. — Dimanche 19, Marines, par Pontoise, départ porte Maillot 9 heures. — Dimanche 26, sortie-surprise organisée par notre ami Géo Bert. Les détails concernant cette dernière sortie seront donnés ultérieurement.

Quelques sociétaires nous font part, ensuite, de divers projets de sorties pour les fêtes de Pâques et de la Pentecôte. Il semble, d'ores et déjà, que Châteaurenard (Loiret) rallie la majorité des suffrages pour notre sortie pascale.

Isolés, venez au Moto-Club Manola, participez à ses sorties, à ses rallies, vous y trouverez de fervents motocyclistes animés du plus pur esprit touristique. Réunion le premier et le troisième jeudi du mois, à 21 heures, Café « Au Métro », 13, rue de Malte, 11^{me}. Manola, le plus grand des petits clubs.

■ **MOTO-CLUB DES T.C.R.P.** — Le samedi 4 février 1939 s'est tenue l'assemblée générale annuelle, à notre permanence, 29, bd Henri-IV. Nous avons fêté à cette occasion le quatrième anniversaire de la fondation de notre jeune société.

Après un large exposé du président sur nos modestes ambitions, le secrétaire retraça la vie du club depuis sa fondation. Les comptes rendus moral et financier ont été adoptés à l'unanimité. Puis on passa au vote pour l'élection du comité qui a été formé ainsi :

Président : Paolini ; vice-présidents : Hue, Ansaldy ; secrétaire général : Falleau ; adjoint : Nozérac ; trésorier général : Perronet ; adjoint : Vaillant ; Commission sportive et touristique : Larclé, Louis ; président de la section Auto : Hue ; commissaires au comptes : Guérin, Merle.

Le Moto-Club des T.C.R.P. étant affilié à l'Union Motocycliste de France, incite tous les fervents motocyclistes des T.C.R.P. désireux de pratiquer leur sport favori, à venir grossir nos rangs. Ils y trouveront de bons camarades et de bons conseils.

Renseignements tous les jeudis à notre permanence, 29, bd Henri-IV, à Paris (Bastille), de 21 h. à 23 h., ou écrire à M. Paolini, 124, rue de Romainville, à Montreuil.

■ **MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS.** — Journée merveilleuse une sortie pleine de succès où 22 camarades sont assemblés au restaurant Rousseau à Evry-Petit-Bourg. La sortie de 13 heures est formée par 11 camarades qui viennent nous rejoindre, promenade au bord de l'eau et un bal termina cette belle sortie de notre club.

Dimanche 12 février, sortie sur la forêt de St-Germain. Départ à 9 heures au siège. Itinéraire porte Maillot, La Défense, Rueil, Malmaison, visite du Château. L'après-midi, promenade en forêt. Visite touristique de la région.

Deuxième départ à 13 heures porte Maillot. Un responsable attendra les camarades à 14 heures place du Château, en face la gare de St-Germain.

Pour tous renseignements, s'adresser au siège, 22, impasse St-Sébastien, Paris 11^{me}.

MASTIC

Dans la page des clubs de la semaine passée, la fin du communiqué du M.C. Paris s'est trouvée mélangée avec celui de l'A.M.C.I. d'Aubervilliers.

Le correcteur a été privé d'essence pendant huit jours.



MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Dimanche dernier a eu lieu la 521^{me} sortie du M.C. Paris qui inaugure la 11^{me} année d'existence du club. Cette sortie, dont le but était Malessherbes, a été des plus réussies. Temps superbe, belles routes touristiques, excellent repas ; en un mot, une sortie M.C.P.

Et voici le M.C.P. parti sur une deuxième décennie d'années ; ses dirigeants ont à cœur de faire toujours progresser le club qui leur est cher et... ils le feront, aidés en cela par tous les membres qui leur ont fait confiance... et par l'esprit M.C.P. qui les anime.

Dimanche prochain, sortie sur Varrèdes. Déjeuner Hôtel du Cheval Blanc. Départ porte de Pantin, 8 h. 30. Regroupement à Claye, Souilly (près l'église), passé Meaux, prendre à gauche la R.N. 36 jusqu'à Varrèdes.

Sportifs : l'ami Halhoute, président sportif du club, touriste impénitent et champion de France, vous attend.

Le M.C. Paris est une pépinière de jeunes. Les équipes sont en formation.

Jeunes sportifs de la région parisienne, pensez au M.C. Paris. Vieux touristes qui aimez la moto, une sortie au M.C.P. vous enchantera. Venez une fois à l'une de ses sorties, vous y serez accueilli en ami, et... vous y resterez.

Venez tous aider à la diffusion de notre chère moto. Ne restez pas isolés. Vous devez faire partie d'un club motocycliste.

Le M.C. Paris est un club motocycliste qui n'est dirigé que par des motocyclistes pratiquants. Le M.C. Paris est le club des bons amis.

Réunion : le mercredi à 21 heures, au siège, 52, rue de Bondy. Renseignements : tous les jours à la permanence, chez Halhoute, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

■ N'oubliez pas que c'est samedi 11 février, à 20 h. 30, qu'aura lieu, à la Salle des Fêtes d'Aubervilliers (av. de la République), la très belle fête de l'A.M.C.I. d'Aubervilliers. A minuit : Grand Bal de la Moto. Cartes au siège, 13, rue de Pantin.

Longévité... Longévité de votre moteur...?

SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
ARDAX, RACLEURS :
R.L. ou R.T.

SEGMENTS ARDAX
VINCENT-PRIOTTI

MAGASINS : 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



LEROUY VA MIEUX

Nous apprenons que Leroy, champion motocycliste et agent officiel de Terrot, à Vincennes, est actuellement en bonne voie de guérison. Il compte bientôt reprendre la direction de son magasin où ses clients et amis trouveront, comme par le passé, le meilleur accueil et des conseils éclairés.

LE HALL DE LA MOTO S'AGRANDIT

C'est désormais un vaste magasin que dirige, rue Rebeval, M. Mallet, bien connu des motocyclistes de la région. Parmi les marques représentées, on trouve Motoconfort, Terrot, Peugeot, Prester et le tandem à moteur Deryn qui, dès son apparition, a vivement intéressé de nombreux cyclo-touristes.

Pour leurs achats, réparations, échanges, les lecteurs de *Moto-Revue* seront bien accueillis par M. Mallet.

POUR CALCULER RAPIDEMENT LES DISTANCES

La Standard Française des Pétroles — producteurs d'Esso-Essoluble — a édité à l'intention de sa clientèle automobiliste et motocycliste un Répertoire Kilométrique de la France, qui permet de connaître instantanément la distance qui sépare les principales villes d'une région et la distance entre chacune d'elles et Paris.

Ce répertoire divise la France en 13 tables kilométriques correspondant chacune à une grande région géographique; bien conçue, chaque table est de lecture rapide et aisée.

Sur demande adressée à *Moto-Revue*, nos lecteurs recevront gracieusement le Répertoire Kilométrique Super-Esso qui leur sera d'une grande utilité.

LA RADIO A LA 23^{ME} FOIRE DE BORDEAUX

Le nombre chaque année grandissant des exposants spécialisés dans les appareils de Radio, a décidé le Comité à prendre une importante et heureuse initiative.

En juin 1939, la Foire de Bordeaux aura son Salon de la Radio, dans un bâtiment entièrement neuf, spécialement conçu et aménagé, admirablement situé, et où les dernières nouveautés retiendront l'attention des amateurs avertis.

En accord avec le Syndicat des Radio-Electriciens de Bordeaux et du Sud-Ouest, le Comité adresse un pressant appel à tous les fabricants français et étrangers pour qu'ils contribuent par leur présence à donner le maximum d'éclat à cette importante Section, qui sera l'un des clous de la 23^{ME} Foire de Bordeaux, coloniale, internationale et agricole.

BEAUVAIS S'ETABLIT

Le champion sidecariste Beauvais vient de s'établir. Les belles performances accomplies par Beauvais au cours de la saison écoulée sont présentes à la mémoire de tous. 1^{er} des amateurs au Bol d'Or en sidecars 600, record battu, et 1^{er} toutes catégories toutes classes en sidecars à la côte Lapize. Nul doute qu'il devienne un motoriste de valeur. Ses exploits passés sont garants de sa compétence.

Retenez bien le nom de son magasin, Jonquières-Motos, 11, rue Emile-Level.

Il s'est assuré l'agence des principales marques, Motobécane, entr'autres, et a l'intention de disputer de nouveau des épreuves de vitesse en 1939, et compte bien y faire des étincelles.

UN CONCOURS D'INVENTIONS A LA FOIRE DE PARIS

A l'occasion de la Foire de Paris, qui se déroulera du 13 au 29 mai prochain, un Concours d'Inventions sera organisé. Cette compétition a pour but de permettre aux inventeurs de mettre en va-

leur le résultat de leurs recherches dans un centre d'affaire très important. Tout inventeur peut participer, à titre absolument gratuit, à ce concours qui suscite chaque année un gros intérêt. S'adresser au comité de la Foire de Paris, 23, rue de Notre-Dame des Victoires, pour demande de règlement ou tous renseignements. Les intéressés doivent effectuer au plus tôt les démarches nécessaires, le dépôt de l'invention devant être effectué avant le 5 mai, dernier délai.

ON DIT QUE...

...Pache aurait l'intention, cette année, de faire de nombreuses étincelles dans diverses épreuves sportives. Si l'on en juge d'après son double engagement 175 et 250 et peut-être même triple si sa 125 est prête à temps, dès la prochaine épreuve de vitesse.

...Les vélomoteurs New-Map et plus spécialement le petit « Superconfort » récemment présenté dans « Moto Revue », sont en train de prendre une belle place sur le marché parisien; après Voivenel, voici que Lucien Psalty en a pris l'agence, séduit par leur élégance et leur fini.

...Quant aux voitures 100 et 175 New-Map, on les attend de divers côtés avec curiosité et impatience, car ceux qui ont vu les prototypes aux usines New-Map en ont dit beaucoup de bien autour d'eux.

...Sous huitaine, le nouveau Sandford 4 roues indépendantes, 4 cylindres, 4 vitesses, sera prêt à prendre la route pour essais avant mise en fabrication de la série.

...Les moto-photographes trouveront cette année, parmi les Photax qu'ils connaissent déjà, un nouveau modèle pourvu d'un couvercle protégeant l'optique et l'obturateur, ceci sans qu'il soit besoin de loger l'appareil dans un sac.

...Toujours dans le domaine de la photo, Pearl, dans sa causerie hebdomadaire annonce la prochaine sortie d'un procédé « en relief » à la portée de tous, photographes et cinéastes; nous allons aux renseignements et nous en reparlerons.

	Mauléon	Mimizan	Mirande	Mont-de-Marsan	Nérac	Oron-Sainte-Marie	Orthez	PARIS	Pau	La Reole	St-Jean-de-Luz	St-Jean-Pied-de-Port	St-Sever	Salies-de-Béarn	Somport	Tarbes	Tonneins	Le Verdou	Villeneuve-s/Lot
143																			
140	176																		
93	81	96																	
177	149	74	83																
30	143	110	97	170															
40	105	118	53	135	44														
788	666	709	695	634	792	748													
62	145	78	81	138	32	40	760												
184	142	146	91	69	188	144	590	156											
93	122	205	118	201	123	87	761	127	209										
40	157	181	129	205	70	70	794	102	214	65									
79	95	95	16	97	83	37	711	65	105	116	107								
35	102	134	69	151	45	16	746	56	160	76	54	553							
85	204	166	152	225	55	99	847	87	243	175	125	139	105						
101	178	48	102	123	71	79	779	39	175	166	140	99	95	126					
191	178	114	101	40	194	154	587	162	36	219	224	115	170	249	163				
317	185	291	221	216	322	274	504	294	164	295	328	236	281	373	313	200			
216	194	120	123	59	216	176	583	184	70	241	246	139	192	271	168	34	232		

Ce cliché représente un fragment de chacun des 13 tableaux, représentant 13 régions différentes, que comporte le répertoire kilométrique de la France, mis gracieusement à la disposition de nos lecteurs.

Prime de la Semaine

Votre machine doit être propre, « Moto-Revue » vous offre en prime cette semaine le

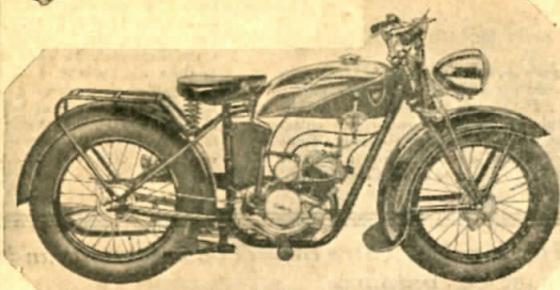
CHIFFON LAS STIK

Ce chiffon, imprégné d'un produit spécial, nettoie et polit sans effort: émail, peinture, nickel, chrome, etc. Abonnés: 10 fr. — Lecteurs: 16 fr. Port: France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.



UN PALMARES JAMAIS EGALE!!

Modèle
SUPER CONFORT
Basse pression



Modèle déposé



Vainqueur 5 années consécutives
du **BOL D'OR**

1934 - 1935 - 1936 - 1937 - 1938

Battant la catégorie supérieure (175 cc.), et couvrant la plus grande distance :

1.631 kms en 24 heures, moyenne 68 kms à l'heure
LA PLUS FORMIDABLE REFERENCE

PARIS-Les Pyrénées-PARIS 1938 (Cat. 125 cmc.)

1er Maucourant sur M R moteur Sachs 100 cmc.

LE NOUVEAU VELOMOTEUR

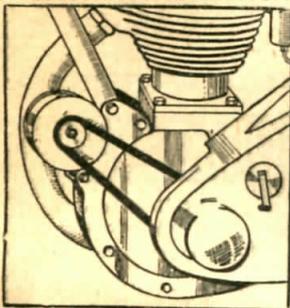
est équipé du BLOC-MOTEUR SACHS 100 cc.
2 vitesses et kick-starter « chaîne unique »



Demander aux agents de la marque ou à MR le catalogue
N° 104 avec description de nos 6 modèles VELOMOTEURS

MANDILLE ET ROUX, spécialistes du VéloMOTEUR,
30 bis, Rue des Prairies, 30 bis — PARIS-20^{me}

MR... la marque de Qualité...



LA COURROIE **ROLÉO**

augmente le rendement
des dynamos

Les Courroies trapézoïdales
ROLEO de fabrication française,
sont étudiées spécialement
pour l'entraînement des
dynamos de motos.

Composées de cordes et de
toiles enrobées dans une gomme
de très haute résistance,
elles sont garanties inextensibles.

Réclamez là à votre fournisseur habituel ou à défaut chez

Etablissements ROLLET
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS
Catalogue accessoires sur demande

Inspiré de l'aéronautique, **"Cyclône"**

à plan de dérive, dernière production de Bufflier,
éclipse par ses qualités incomparables tout ce qu'on a vu
jusqu'à ce jour en matière de sidecar.
Construction entièrement en tôle emboutie • Finesse de
lignes extraordinaire • Suspension de carrosserie
réglable suivant la charge • Roue indépendante
type "Avion" (système breveté) • Présentation de haut luxe.

Etablissements Bufflier
31 Cours Emile Zola
Villeurbanne

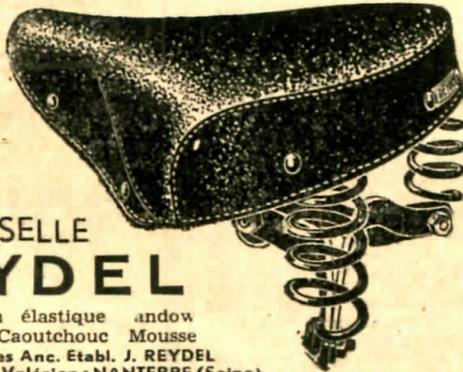


Un connaisseur se paie un Cyclône

Pour le
VéloMOTEUR
pour la Mo-
tocyette
LA SELLE
vraiment
SOUPLE

C'EST LA SELLE

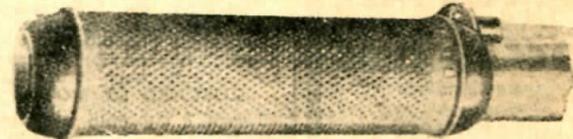
REYDEL



A suspension élastique andow
et matelas Caoutchouc Mousse

Société des Anc. Etabl. J. REYDEL
7, rue du Mont-Valérien - NANTERRE (Seine)

MAGURA EXCENTRO



CABLE EXTERNE - TIRAGE RECTILIGNE Prix 45 Frs 90
DOUCEUR EXTRÊME POSITION STABLE
EDMOND KANH, 9, Rue Bédidor — PARIS

GNOME-RHONE

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

18 MOIS
DE CRÉDIT

TERROT

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE DE CE GENRE

Ouvert dimanche matin
Métro : Billancourt

E^{ts} BONNET

172, Avenue Édouard-Vaillant
BILLANCOURT (Seine)

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

300 frs
à la commande

VELOMOTEUR PRESTER-JONGHI

300 frs
à la commande

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

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 : le rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

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

TERROT **ACHETEURS!** Ne vous fiez qu'à vous-même, votre intérêt vous le commande
N'ACHETEZ RIEN! Sans avoir vu et comparé.
A. DUBOIS, a le plus grand choix de motos neuves et d'occasion de Paris.

Sidecars : BERNARDET — PRECISION
ACHATS VENTES ECHANGES CREDIT
aux meilleurs prix dans les meilleures conditions au mieux de votre intérêt 12 MOIS
Ouvert le dimanche 56, Rue Aristide-Briand, 56 — LEVALLOIS Péreire : 19-73



Voulez-vous une moto avec une mise au point parfaite? Adressez-vous à

LATSCHA

il vous présentera

TERROT

La meilleure marque Française

REPRISES TOUTES MOTOS

CRÉDIT

même prix qu'au comptant
à la commande

OCCASIONS
garanties 6 mois

AGENCE GÉNÉRALE

BMW

ZUNDAPP

N.S.U.

Selles Récréo

Avertisseurs à 2 sons
Héllaphone

16, R. AUGUSTE-BAILLY à ASNIERES
à 300 mètres de la gare
Métro : Levallois
Téléph. Grésillons 17-93

MOTOS A VENDRE

CREDIT 12 MOIS
Je solde un beau stock de vélocycleurs dernier modèle. Prix intéressants.

Occasions vendues avec garantie :

Terrot 4 CV lat. dern. mod. peu roulé 4.000 fr.

Gnome-Rhône Supermajor 4 vit. sélect. ét. nf 6.000 fr.

Saroléa 5 CV culb. 4 vit. sélect. 5.800 fr.

F.N. 5 CV culb. eq. ét. imp. prix 4.500 fr.

B.S.A. 5 CV culb. Et. Bleue, eq. trs bon ét. 7.500 fr.

Motobécane 5 CV culb. 4 vit. sélect. équip. 6.500 fr.

B.S.A. spéciale 5 CV équip. trs rapide 7.500 fr.

R.S.S.E. Terrot deux modél. peu roulé 7.500 fr.

SIDECARS

Bernardet sp. très propre, prix 1.600 fr.

Bernardet grd tourisme, très propr. 2.000 fr.

SIDECARS ET MOTOS

Terrot 5 CV culb. side Bernardet 4.500 fr.

Monet-Goyon 5 CV culb. Mag. boîte Sturmey, side Buffler prix 4.500 fr.

Motobécane grd sport, eq. 4 vit. side Buffler 7.500 fr.

A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Ouvert le dimanche).

Avant d'acheter même une moto nve voyez nos occasions garanties 6 mois, sans aucun frais pour le client. Entretien gratuit les dimanches, de 9 à 12 h. Cadeau à tout acheteur. Crédit à volonté. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Part. vends Motobécane grd sport cmre nf, 6.500 fr. équip. Menguy, 9, r. Caille, 18^{me}.

Terrot 500 lat. J.A.P. mod. 34 abs. cme nve, 3.200 fr. Repr. moto pl. faible. Café, 62, rue des Couronnes.

Motobécane grd sport 5 CV culb. 4 vit. sélect. 140 kmh. à peine rodée écl. magnéto dyn. attache pr cyclecar. 6.000 fr. Vente cse maladie, Roussel, 6, r. du Bel Air, Villeneuve-le-Roi (S.-et-O.).

Terrot 250 cmc. cadre acid. à vendre en pièces détachées. Lefebvre, 259, av. du M.-Joffre, Argenteuil.

500 C. Fr. 33 remis à neuf, accu, p. tourn. dynam. t.-sad, 1.500 fr. Partic. 8, rue Galvini.

Vélocycleurs Prester et Motobécane 850 fr

Terrot 3 CV équip. grand uxe 2.000 fr

Terrot 4 CV ét. remarquable. prix 2.200 fr.

B.S.A. 500, Etoile Empire, cme neuve 3.200 fr.

SIDECARS

Terrot 5 CV side Bernardet euf 4.500 fr.

Ensemble Terrot 750, roue nterch. cme nf 8.500 fr.

Gnome-Rhône CV 2 et V 2 av. side Bernardet 6.500 fr.

COMPETITION

Terrot 175 cmc. gagnant Boi d'Or. Record battu. ét. neuf, Rudge 250 cmc. gagn. nomb.

Grds Prix état neuf

Vélocette 350 cmc. K.T.T. 150 kmh. essence Benzol, comme neuve

Saroléa 500 Racing très rap. cme nve 6.800 fr.

VOITURES

Amilcar 7 CV cond. intér. 4 l. tte tôle 4.500 fr.

Citroën co. légère cond. int. 4 pl. cme nve 9.400 fr.

Darmont spécial toute beauté 4.500 fr.

Renault 6 CV 4 places, tôle prix 2.800 fr.

Grandes facilités de paiement et d'échanges, Gros et Pache, 33, rue de Gergovie.

Ouvert le dimanche, Ség. 51-67. Expéditions province.

500 Kœhler-Escoffier susp. AR, culb. 4 vit. sélect. sortie juin 38, roul. 500 kms, cme neuve, val. 10.500 fr. A vendre 7.800 fr. Meissonnier, av. J.-Monestier, Florac, (Lozère).

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des cylindres

Tous modèles de Pistons

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

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

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

BIANCO-MOTOS

AGENCE EXCLUSIVE

MOTOCONFORT

Du vélocycleur à la 500 cmc.

200

motos et autos occasion

Reprises

Echanges

Réparations

VENTE A CREDIT

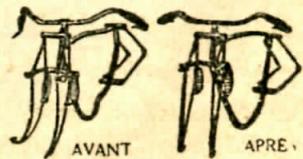
Stock complet

accés. et pièces détach.

92, av. de Verdun, 92

ISSY-LES-MOULINEAUX

Tél. : Michelet 22-39



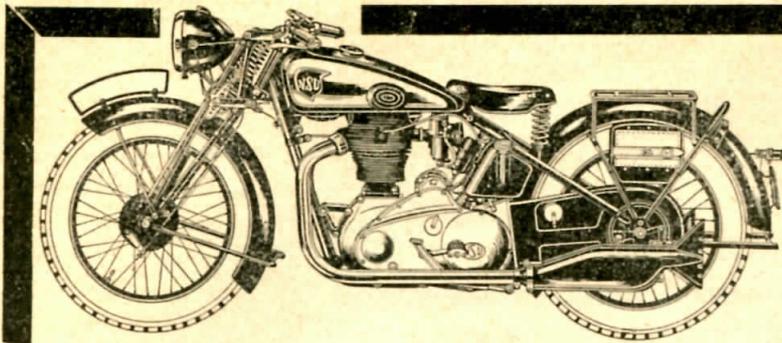
AVANT APRE

CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues

Téléphone Péreire 20-64
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

Ne pas confondre, bien noter n° 16



N.S.U.

modèle 1939 en 600 cmc. avec les
— derniers progrès mécaniques —
Prix : 14.000 francs.

En exposition chez :

LATSCHA, Agent général.
16, rue Auguste-Bailly — ASNIERES
Mét. : Levallois - Tél. Grésillons 17-93

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

SIDECARS

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

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides

ACHAT TOUTES MOTOS

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

Motobécane 175 cmc. 2 tps, écl. alter. bon état. Ec. Gémy, Villiers St-Frédéric (S.-O.), sam. et dim.

Chez DORIDANT

Tous les modèles 1939 motos et vélomoteurs Terrot — Motoconfort — Peugeot — Monet — Gnome sont livrables de suite et vendus avec 12-15-18 mois de crédit et un grand choix de motos et sides. Occasions en B.S.A. — Terrot — Gnome — Peugeot — Motoconfort de 175 à 600 cmc.

Avant d'acheter, une visite au magasin exposition, Doridant, 121 aven. d'Italie, Paris, 13^{me}. Expédition rapide en province de tous les modèles.

500 Dollar spéciale dbie tub. cme nve, 3.500 fr. Richeux Motos, Nogent-le-Rrotrou.

Dollar 350 cmc. 2 éch. écl. pneu nf, 1.900 fr. Ouvrard, 2, r. de la Convention, 15^{me}.

Part. vend Gnome-Rh. C. M. I. 350 culb. imp. 3.000 fr. et vélom. Sphinx 4 tps 38 cmc nf, 1.800 fr. Bridier, 3, av. Villemain, 14^{me}. Mét. Pernety.

Dax 175 cmc. 2 CV moteur révisé, à vendre, 1.000 fr. Soulemè, 26, rue Bergère, Paris, 11^{me}.

F.N. 500 type N 90 très prop. bon ét. pressé, 4.000 fr. 19, rue Charles-V, Paris, 4^{me}.

MOTOS B.S.A. CYCLES

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE
VENTE

PIECES DETACHEES
RÉPARATIONS
BELLES OCCASIONS
25, rue Duret, 25 -- Paris (16^e) - Tél. Passy 82-20

HALL DE LA MOTO

20, Rue Rebeval, 20 — PARIS. — Téléph. : Botz. 17-77

Agences : TERROT — MOTOCONFORT — PEUGEOT

PRESTER, etc... etc...

— CREDIT —

Reprises et réparations toutes marques.

Accessoires et pièces détachées

— Présentation du nouveau tandem à moteur DERNY —

Ouvert le dimanche matin

Pour vos réalésages !!

Pièces motos et accessoires

ADRESSEZ-VOUS AUX

Etabl. C. L. UTILIA

10, rue Ach.-Martinet, Paris 18^e
(Mont. 22-49)

Pièces pour Aubier - L.M.P. - Jack

Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc

Centrage de tubes, pignons, chaînes
tous modèles.

Les meilleurs prix

ACHETEZ

VOTRE

TERROT

Chez

LEGER Concessionnaire
exclusif

4, Grande-Rue, St-Maurice

Ent. 20-59

Toutes pièces détachées.

Réparations

Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

Automobilistes, Motocyclistes !

Ne décalassez plus votre moteur pour décalaminer. Ajoutez à l'essence : CARBOHYD en comprimés.

Suppression complète de la calamine et du cliquetage. Départs instantanés, meilleures reprises et tenue en côte ; 10 à 20 % d'économie d'essence garantie.

Contre ce bon d'essai (M.R.9.) et 10 timbres à 90 centimes, vous recevrez deux boîtes de tablettes pour cent litres de carburant et une documentation complète.

CARBOHYD, 111, Bd Magenta, Paris (10^e).



Motobécane 500 grd sp. spéc. gagn. Bol d'Or 1938, cat. 600, prix 8.000 fr.
New-impérial 350 compétition, mise au point par Garreau 6.000 fr.
Rudge 500 type spécial ét. de neuf
Gnome 250 Junior luxe équipée 4.000 fr.
Side Motobécane Précision, prix 8.000 fr.
Side F.N. 4.500 fr.
Patural, 107, bd Ney, Paris.

50 occasions gar. 6 mois
aux prix d'hiver
à partir de 500 fr.

LI
V
R
A
B
L
E
S
et
P
A
Y
A
B
L
E
S

à votre gré au Printemps.
Pas de garage. Tous crédits possibles (24 mois). Echanges. Reprises. Ouvert dimanches. Duriez, 66, av. E.-Zola, 15^{me}. Métro Beaugrenelle.

Terrot 4 CV culb. H.S.S.O. équip. 1.800 fr.
Terrot 4 CV grd luxe, équipée 1.800 fr.
Peugeot P 105 4 CV culbut. équip. 1.400 fr.
Crédit 18 mois. Reprises. Echanges. Achats. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

SIDECARS

Carrosseries de sidecar sport et tourisme mono et bi-place. Peinture de choix. Prix spécial sans peinture. Remise par quantité. Poinard, 3, rue Larochelle, Paris, 14^e. Dan. 62-27.

Part. vend av. ou ss side Précision 500 cmc. Sup. culas. grd sport, 5.500 kms. s. garantie, 8.400 fr. Menguy, 39, r. de la Boulangerie, St-Denis.

Une Visite chez MONNERET s'impose

Le plus qualifié pour guider votre choix

La plus belle exposition de tous les derniers modèles de toutes les marques

PLUS DE 100 OCCASIONS

Conditions de crédit et de comptant uniques jusqu'à ce jour. — Reprise de toutes les motos à des conditions sans précédent.

Réparation par les mécaniciens du service des courses. Tout ce qui concerne la motocyclette. — Expédition en Province, motos et pièces détachées. — Envoi du Catalogue général contre 1 fr. 50

MONNERET, 106, Avenue Aristide-Briand, 06 -- MONTROUGE

Motoconfort 5 CV grd sport chrom. 4 vit. sél. side Roy, roul. 5.000 kms, cme nf, 7.500 fr. Becourt, 20, r. des Fêtes, Paris, 19^{me}.

500 F.N. side Bernardet grd rout. ét. nf, 6.500 fr. 16, r. Robert-Lindet. Dim. mat. seul.

Gnome-Rhône 750 cc. X, ét. méc. parf., revis. par maison. av. side Bernardet grd routier, aérodynamique et nomb. acc., 9.500 fr. Gardien, à Brienne-le-Château (Aube) (essai sur demande de tout amateur sérieux).

Motobécane 500 culb. tr. rap. gagnée plus. courses en parf. ét. av. garantie, side. Bernardet de course av. frein, px 1.800 fr. Beauvais, 11, r. Emile-Level, 17^{me}.

500 grd sp. Motoconfort av. side Bernardet sport impec. 7.000 fr. t. l. jours à partir de 5 h. Lecorre, Félix, 29, r. du Canal St-Denis.

Norton 500 side Précis. spider, ens. ou sép. ét. nf, 8.200 fr. Crédit. Daniel, 3, r. Francis-Garnier, 17^{me}.

Sidocar Poinard 1939 léger, incassable, sport et tourisme, ne tuant pas vos motos, 2.300 francs pose comprise, échange, crédit, 3, rue Laroche, 14^{me}, Danton 62-27.

VOITURES

B.N.C. Monza Ruby 6 CV nf. 120 kms, 8.200 fr. Samedi, 48 ter, r. de Paris, Ecouen (S.-et-O.).

Darmont 4 roues tr. bon ét. prix raisonnable, R. Seguin, 21, r. du Ct-Brasseur, Aulnay-s.-Bois (S.-et-O.).

Vends C. I. décap. Panhard, 11, l. aux 100 kms, 6.000 ou éch. Larmont ou Simca ou side. Ecr. Thomas, 7, rue de Paris, Bièvres (S.-et-O.).

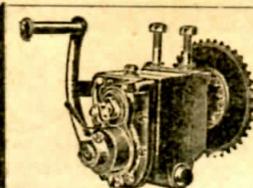
5 CV **Rosengart L.R. 49**, cabriolet décap. 1935, 25.000 kms, à vendre, 8.000 fr. Ecr. M. André, Cumières (Marne).

7 CV traction AV C. I. malle ouv. parf. état, voir sam. dim. lun. ou écr. 18, r. Ligner, 20^e, Mét. Bagnolet.

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

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. tés et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

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



Réalésage - Chemisage
Rectification de tous
embellages
TARIF D FRANCO
SUR DEMANDE

TOUT POUR LA MOTO
Pistons, segments, soupapes, axes, galets, bielles, roulements, pignons et chaînes tous pas, stock complet pièces de boîte et moteurs de toutes marques.

BOITES 3 VITESSES
STURMEY-ARCHER
Conditions avantageuses avec reprise
Etabl. M. MINOT
35, Rue Brunel, 35 - PARIS
anciennement 27, rue Brunel
Téléph. : GALVANI 50.72

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

Marcel PERRIN

Agent général
pour la France des motos



Vous invite à venir voir
les derniers modèles et à
réclamer son catalogue.

50, av. Edouard-Vaillant
BOULOGNE
BILLANCOURT (Seine)

Achetez
votre **TERROT**

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

DEPREZ
187, Rue Armand Sylvestre
COURBEVOIE

Téléph. : DEFENSE 07-01
- Métro : Pont-de-Levallois -
Grand Choix de Motos Neuves
Motoconfort, Motobécane, Gnome-
Rhône, Manet-Goyan, Peugeot, Sides
Bufflier etc. - Véomoteurs, tandems
et Cycles. - Motos occasion revisées
garantie 6 mois. - Vente, Achat,
Echange, Reprises, Réparations,
COMPTANT - CREDIT,
Catalogue Franco sur demande

Le nouveau et fameux moteur JAP équipe la

MARC - JAP 5 CV Grand Sport

500 cmc. Culbuteurs. — Culbuterie et soupapes enfermées
et lubrifiées. — Allumage par magnéto.

Boîte anglaise 4 vitesses. — Sélecteur au pied.

Réservoir essence de 22 litres.

Vitesse : Solo 140 km., Side 110 km.

Entièrement équipée
avec éclairage électrique **8.500** LA MOINS
accus, klaxon — CHERE —

L'ensemble avec Side Sport ... **10.750** DU MARCHÉ

Reprises de toutes motos ou sides.

12 MOIS DE CRÉDIT

Magasin ouvert tous les jours jusqu'à 19 heures,
même le samedi.

Catalogue contre 2 fr. 50 en timbres postes.

MARC, 98, avenue Philippe-Auguste, PARIS (11^e)

(Métro Philippe-Auguste)

**Bazar de vêtements cuir
et articles de camping**
169, av. de Clichy, Paris-17^e
Grde spécialité de blousons,
manteaux, vestes, culottes,
pantalons, gants et serre-
tête en cuir.

ÉCHANGES

Si vous voulez échang. votre
moto ctre une voiture neuve,
adrez-vous au Conces-
sionnaire Simca qui vous consen-
tra les conditions de crédit les
plus avantageuses, 71, rue de
Dunkerque (près Gare du
Nord).

Echange ou vente d'un ac-
cordéon 2 registres ctre moto
350 culb. Motoconfort ou Mo-
tobécane, Corbeil, 1 bis, aven.
Lapy, Colombes (Seine).

Echangerai sidecar sp. Ter-
rot 500 Jap culb. état nf ctre
bonne voiture cond. int. 4 pl.
ou commerciale, Bouchery, 177,
rue de Belleville, 19^{me}.

ON DÉSIRE ACHETER

J'achète ttes pièces Aubier-
Dunne et ts vélocoteurs, mé-
me accidentés. G. Allary, 142,
avenue de Fontainebleau. Le
Kremlin-Bicêtre (Seine). Tél.
Italie 15-61.

Seul Fourche-Autos-Motos, 8,
av. de St-Ouen, Paris, 8^{me}
(Métro La Fourche), vous
oalera de suite votre moto ou
auto aux plus hauts cours.

Achat comptant de toutes
ret, 106, av. Aristide-Briand,
motos et vélocoteurs, Monne-
ret, Montrouge (Seine).

J'achète comptant vélocote-
urs, motos, sides, Moto Agen-
cy, 24, bd de Charonne, Paris,
Dor. 60-01.

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

J'achète ttes motos, sides et
voitures, même accid. Me dé-
place en province. Pol, 50, r.
Pernety, Métro Pernety, Pa-
ris, 14^{me}. Ségur. 26-67.

J'achète ttes motos, sides cy-
clecars, voitures même accid.
Delaire, 33, rue Gergovie, 14^e.
Ség. 51-67.

Part. rech. 350 cmc. culb.
rec. b. état, Durouchoux, 401
D.C.A., Rueuil (S.-et-O.).

Achetons 1 ou 2 pendules
Horo dateurs agréées par
Union Motocycliste de France,
faire offre à Amicale Motocycli-
ste Niçoise, 14, r. Papon,
Nice.

DEMANDE D'EMPLOI

Jeune homme permis auto
(poids lourds et tourisme)
moto, cherche place quelcon-
que, Tulou, 6, pas. de la Mai-
rie, Les Lilas (Seine).

DIVERS

La Société Fichtel et Sachs Aktiengesellschaft, résidant en Allemagne, propriétaire des brevets français suivants :

- 676.660 du 14 juin 1929 pour « Accouplement à plateaux lisses » ;
- 694.075 du 17 avril 1930 pour « Dispositif pour la manœuvre des fenêtres coulissantes, notamment celles des véhicules » ;
- 716.577 du 5 mai 1931 pour « Carburateur sans flotteur » ;
- 718.298 du 5 juin 1931 pour « Dispositif pour le montage d'un moteur auxiliaire dans un cadre de bicyclette » ;
- 720.037 du 15 juillet 1931 pour « Magnéto électrique d'allumage » ;
- 720.832 du 29 juillet 1931 pour « Changement de vitesses à satellites » ;
- 724.022 du 25 juillet 1931 pour « Accouplement à plateau » ;
- 731.813 du 25 février 1932 pour « Dispositif de lancement, plus particulièrement pour des moteurs de canots » ;
- 732.572 du 2 mars 1932 pour « Dispositif pour la fixation d'un moteur hors de bord sur un canot » ;
- 735.801 du 21 avril 1932 pour « Carburateur à gicleur avec chambre de mélange préalable » ;
- 739.767 du 7 juillet 1932 pour « Filtre à air pour moteurs à combustion interne » ;
- 740.783 du 9 juillet 1932 pour « Perfectionnements apportés aux amortisseurs rotatifs de chocs pour automobiles » ;
- 740.872 du 4 août 1932 pour « Accouplement à plateaux » ;
- 745.279 du 8 novembre 1932 pour « Montage de moteur sur bicyclette » ;
- 745.972 du 19 novembre 1932 pour « Régulateur pour magnéto montée dans le volant » ;
- 748.118 du 27 décembre 1932 pour « Cylindre pour moteurs à combustion interne » ;
- 750.015 du 3 février 1933 pour « Cylindre de moteur » ;
- 752.286 du 11 mars 1933 pour « Dispositif de refroidissement pour magnéto-volant » ;
- 752.737 du 18 mars 1933 pour « Groupe moto - propulseur hors-bord » ;
- 761.375 du 29 septembre 1933 pour « Cylindre de moteur » ;
- 763.331 du 4 novembre 1933 pour « Moteur hors-bord et dispositif servant à le fixer au bateau » ;
- 765.858 du 20 décembre 1933 pour « Dispositif de fixation élastique pour moteurs hors-bord » ;
- 772.789 du 2 mai 1934 pour « Carburateur pour moteurs à explosions » ;
- 774.599 du 16 juin 1934 et certificat d'addition 45.284 du 1^{er} octobre 1934 pour « Moteur à deux temps à distribution par lumières » ;
- 777.725 du 24 août 1934 et certificat d'addition 45.900 du 13 mars 1935 pour « Embayage à disques » ;
- et 798.932 du 7 décembre 1935 pour « Moteur à deux temps » ; serait désireuse de traiter pour la concession de licences d'exploitation de ces brevets.

Pour renseignements techniques, s'adresser à MM. A. Lavoix, Gehet, Colas et J. Lavoix, Ingénieurs-Conseils, 2, rue Blanche, à Paris.

MOTO-HALL
Tous les modèles
TERROT
Réparations - Pièces
ECHANGE - CREDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET
HABERT
78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-95

PNEUS
500x55 triangle
25x3,00 —
26x3,50 —
27x4,00 —

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

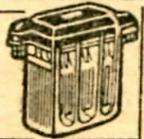
■
Les Docks du Pneu
387, Rue de Vaugirard. 387
PARIS (XV^e)
Vaugirard 41-42

147, BOULEVARD NEY, 147
Porte de Saint-Ouen
MAUCOURANT
Recordman 125-175 cmc.
Spécialiste du Vélocipède
Vente, Echange, Réparations
Faites-lui confiance

AU CADRE RÉNOVÉ
Réparations, remise en lignes
et transformations toutes marques
Cadres, Réservoir, Roues
29, rue des Orteaux, PARIS-xx
Téléph. : Roquette 03-92
Travail garanti

Tous les
Vélocipèdes
2 temps - 4 temps
MOTOBÉCANE - TERROT
Crédit - Reprises - Échange
Moto - Bastille
6, Boulevard Richard Lenoir
PARIS (XI^e)

LA BATTERIE
BAROCLEM
DE QUALITÉ



Tout l'Équipement électrique
AUTOS, MOTOS
Stock complet
SOUBITEZ
Accessoires - Pièces détachées
réarations, toutes marques
Chez le Spécialiste M.FIEVEZ
188, r. de la Roquette, Paris - Roq.66-59

ACCU Huitric
26, Rue des Graviers NEUILLY-SEINE

Les meilleurs
accessoires pour
la protection
du moto-
cycliste en
hiver
portent la
marque
V. et W.



5, rue
Franklin
Pré Saint-Gervais (Seine)

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

ACHETEZ
VOTRE
**MAGNAT
DEBON**
CHEZ FROMENT
113, rue de Paris
SAINT-DENIS (SEINE)
TEL. PARIS 0.1-0.9
qui livre dès maintenant le
nouveau Vélocipède 3 vitesses

VOIVENEL
agent général
des sidecars IMPERIAL.
Agences : MOTOSACOCHE,
MOTOBÉCANE, motos et
tris NEW-MAP
Vente à crédit
sans premier versement
Reprise en compte des
anciens modèles
VOIVENEL
34 r. de Charonne, PARIS

A vendre remorque moto
ctée état neuf, fce 150 kgs,
375 fr. Jak, 88, r. Paris, Mont-
morency.

Banlieusards jusqu'à 50 kms,
Marc Piaulet ira à domicile
chercher votre machine si vs
ne pouvez l'amener. Ne compte
que ses frais d'essence. Faites
réparer votre moto avec
garantie, chez Marc Piaulet,
89, av. de Choisy, Paris. Tél.
Gob. 19-30.

Alcyonette mot. neuf 450
ett 2 vélos à vendre. — A
louer 1 pièce et cuisine, 750
fr. pet. reprise. Ecr. Diemer,
3, rue Bel-Air, Pré-St-Gervais.

La Société Fichtel et Sachs
Aktiengesellschaft, résidant en
Allemagne, propriétaires des
brevets français suivants :

- 629.473 du 24 septembre 1926
pour « Entraîneur pour moyeux à roue libre » ;
- 640.790 du 12 septembre 1927
pour « Frein intérieur pour moyeux » ;
- 678.389 du 13 juillet 1929 pour
« Accouplement à coin pour
dispositif à roue libre avec
frein sur le moyeu » ;
- 732.095 du 15 février 1932 et
certificat d'addition 45.053 du
13 juillet 1934 pour « Moyeu
de cycle monté élastiquement
avec frein » ;
- 740.605 du 29 juillet 1932 pour
« Moyeu de roue supporté
élastiquement » ;
- 741.505 du 24 août 1932 pour
« Moyeu à roue libre et à
frein » ;
- 760.853 du 15 février 1933 pour
« Moyeu à roue libre et à
frein, comportant un frein
auxiliaire » ;
- 751.716 du 1^{er} mars 1933 et
certificat d'addition 44.754 du
16 avril 1934 pour « Frein in-
térieur sur moyeu » ;
- 759.443 du 10 août 1933 pour
« Corps de freinage en forme
de douille pour freins inté-
rieurs de moyeu » ;
- 760.605 du 7 septembre 1933
pour « Mécanisme d'accouple-
ment et de blocage, en particu-
lier pour moyeux à roue
libre » ;
- 762.931 du 25 octobre 1933 et
certificats d'addition 45.271 du
25 septembre 1934, 45.817 du
5 février 1935, 46.251 du 25
avril 1935, et 46.373 du 9 juillet
1935 « Moyeu à roue libre
et à frein par retro-pédalage » ;
- 773.463 du 19 mai 1934 pour
« Corps de frein en forme de
rouille pour freins intérieurs
sur moyeux » ;
- 777.448 du 17 août 1934 et cer-
tificat d'addition 45.809 du 26
janvier 1935 pour « Dérailleur
pour moyeux de bicyclettes à
plusieurs vitesses » ;
- 790.967 du 6 juin 1935 pour
« Encliquetage à galets pour
moyeux à roue libre » ;
- 791.322 du 15 juin 1935 pour
« Moyeu à roue libre et frein
muni d'un dispositif de blo-
cage du frein » ;
- et 794.147 du 23 août 1935
pour « Plateau flexible pour
embrayages à friction » ;
serait désireuse de traiter pour
la concession de licences d'ex-
ploitation de ces brevets.

Pour renseignements tech-
niques, s'adresser à MM. A.
Lavoix, Gehet, Colas et J. La-
voix, Ingénieurs-Conseils, 2, r.
Blanche à Paris.

Saint-Denis Motos

TERROT

NEUF OCCASION

Echange et réparation toutes marques
Tous Accessoires et pièces détachées**Emile PINOY**

26, rue Ernest-Renan, 26

SAINT-DENIS (Seine)

Tél. Plaine 16-76

SAINT-PAUL MOTOS



Reprise et rép. ttes Marques

Tous accessoires

Mise au point par spécialiste

A. HALHOUTE

19, rue Charles-V, Paris

Mét. St-Paul, - Arch. 87-51

Permanence du M.C. Paris

AIGUILLES ET GALETSCOTE ORIGINE
ET RÉPARATION**VARAY & MAGNENANT**
INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS
8, R. ANTOINE RAYNAUD LEVALLOIS-PERRET**MOTOCYCLISTES !****Pour vos réparations**

mise au point, rayonnage,

redressages des cadres...

équipement électrique

..... réalésage

IL VOUS FAUT :

UNE MAISON SÉRIEUSE..

UN OUTILLAGE MODERNE.

des TECHNICIENS hors pair

ADRESSEZ-VOUS

DE CONFIANCE

AUX

ÉTS BONNET

LA PLUS PUISSANTE OR-

GANISATION FRANÇAISE

172, Av. Edouard-Vaillant

- BILLANCOURT (Seine) -

Téléphone : MOLitor 15-46

**CHROME-CUIR**

38, Rue du Château-d'Eau

PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37

Ouvert tous les jours, sauf

dimanche

Fabrique de vêtements de cuir

LE TABLIER « CHROME-

CUIR » EST ADOPTÉ PAR

LA POLICE DE LA ROUTE

Réclamez le chez votre agent

Catal. illustré sur demande

DERNIERE HEURE

Part. vend splend. ensemble
entier. crème clair Gnome-
Rhône 5 CV culb. D4, impec.
tr. rap. side aérod. super. Buf-
fluer 38, 1 pl. 1/2, siège enf.
p.-brise rabattable, glace Se-
cur. coffre spider absol neuf,
châssis sp. renforcé, dern. px
8.500. Michel, 10, rue Jehenne,
Arcachon.

Dax 250 cmc. tr. bon ét. vis.
samedi apr. midi, dim. matin,
très pressé, 2.800 fr. comptant.
Mlle Defer, 128, rue des Bas,
Gennevilliers (Seine).

Monet 250 cmc. Villiers, bon
état 800 fr.
Peugeot 175 cmc. parfait
état 1.200 fr.
Triumph 175 cmc. parf. état,
prix 1.200 fr.
Terrot 350 cmc. lat. tr. bon
état 1.400 fr.
Motoconfort 500 cmc. lat. tr.
bon état 2.600 fr.
Motobécane 350 cmc. super-
club ss. gar. 4.800 fr.
12 mois de crédit. Reprise en
compte toutes motos ou sides.
Marc, 98, av. Philippe-Auguste,
Paris.

Monet 3 CV L3 1937 équip.
cme nve, 3.000 fr. Grazzini, 16,
rue du Marché Popincourt, Pa-
ris, 11^{me}.

Renault 8 CV cond. int. tol.
ét. parf. repr. moto, Vivière,
36, r. de Soissons, Compiègne
(Oise).

A vendre plusieurs accessoir.
2 klaxons, filtre à air Amac,
chambre 27 x 4, etc. Claerr, 2,
r. Dieulafoy, Paris, 13^{me}.

Part. ch. moto 250 Villiers
pist. plit ou 4-5 CV culb. pal.
compt. samedi ou écr. Denizot,
13, Galerie Vivienne, 2^{me}.

SIDECARSDeux belles mécaniques pour
amateurs. Pièces uniques :

1100 Jap Racing, moto et en-
semble nf. roul. 1.600 kms. Vi-
tesse en side : 160 kmh. essen.
benzol, 135 kmh. essence pure.
Réglée pour marche essence.
Consommation garantie 8 lit.
ent. eq. écl. tableau de bord,
etc... Sidecar Précision spécial.
tte beauté : Unique en France.
Zundapp K 800 4 cyl. 4 vit.
Side Précision ent. équip. ma-
chine toute beauté.

12 mois de crédit. Reprise
motos, sides ou voitures. Marc,
98, av. Philippe-Auguste.

Vend 500 Dollar c. n. ou éch.
c. 350 ou vél. mot. 13, r. Au-
bervilliers, 18^{me}.

PEUGEOT

vous offre des bicyclettes, vé-
lomoteurs, etc..., neufs, avec
100 fr. premier versement et
10 traites de 35, 40 et 45 fr., etc.
Brochant Motos, 42, rue Gau-
they, Paris, 17^{me}. Métro Bro-
chant.

Amilcar 7 CV roadster 2 pl.
parf. état, 3.200 fr. — 6 CV 4
cyl. A.C.T. tr. rap. 2 pl. 2.800
fr. — 6 CV 4 cyl. A.C.T. Bor-
dino 2 pl. roues Rudge course
et tout équipé, 4.500 fr. 30 bis,
rue de la Gare, Châtillon-ss-
Bagneux.

Motobécane S5 latérale nou-
veau bloc avec sidecar Ber-
nardet 4.000 fr. — Terrot 350
cmc. culb. H.S.S. prix intères.
Sidecars Poinard, 3, rue La-
rochelle, Paris, 14^{me}. Dan.
62-27.

Terrot 350 cmc. supersport
équip. et neuf 3.200 fr.
Sidecar Gnome-Rhône 500
cmc. culb. équip. Lucas, état
parfait 3.700 fr.
Garanties, Reprises, 12 mois
de crédit, 40, rue Chaligny,
Paris, 12^{me}.

Je vends ou échange contre
moto side ou vélomoteur, su-
perbe cond. int. Rosengart
R.L. 2 restée dans son ét. d'o-
rigine, pour personne qui con-
naît apprécier une bonne voit.
d'occasion. Bartalos, 6, r. Me-
lingue, Paris, 19^{er}. Métro Py-
rénées.

ABONNEZ-VOUS

A

Moto-Revue**— BLANCHE —****A. A. GENESTE, ex direct. M****UTOS**

de Dufayel-Autos

Toutes marques

MOTOS et VOITURES

Vente - Achat - Echange

S

Reprises

Comptant - Crédit

OCCASIONS REVISEES

71, rue Blanche, PARIS, 9^{me}**MOTOBÉCANÉ****JEAN**

11, rue d'Ermon, SANNOIS

vous présente tte la gamme

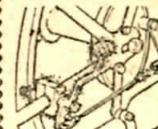
du vélomoteur

à la 500 super culasse

Livrai on rapide, Reprises, Crédit

Réparation, mise au point

Téléph. 303

**Pédale de****Frein pour**

véloMOTEUR

Pose facile

Adaptable sur

tous véloMOTEURS

En vente chez construc-

teurs et agents

Pour tous renseignements :

ALGY, 12, rue de Villeneuve

ALFORTVILLE (Seine)

Téléphone : Entrepôt 19-23

PENSEZ

aux beaux jours

VENEZ VISITER**L'EXPOSITION de tous****les véloMOTEURS, motos,****side-cars Terrot - Moto-****confort - Monet-Goyon -****Prester - M.R. - Carpio.****40 MACHINES DE TOUS****LES MODELES**chez **ADNET**

Mécanicien breveté

Marine et Aviation

45, Cours de Vincennes

PARIS — Tél. Did. 12-18

Réparations — Dépannage

Ouvert le dimanche matin



Du chic, du grand confort, de la robustesse, du fini

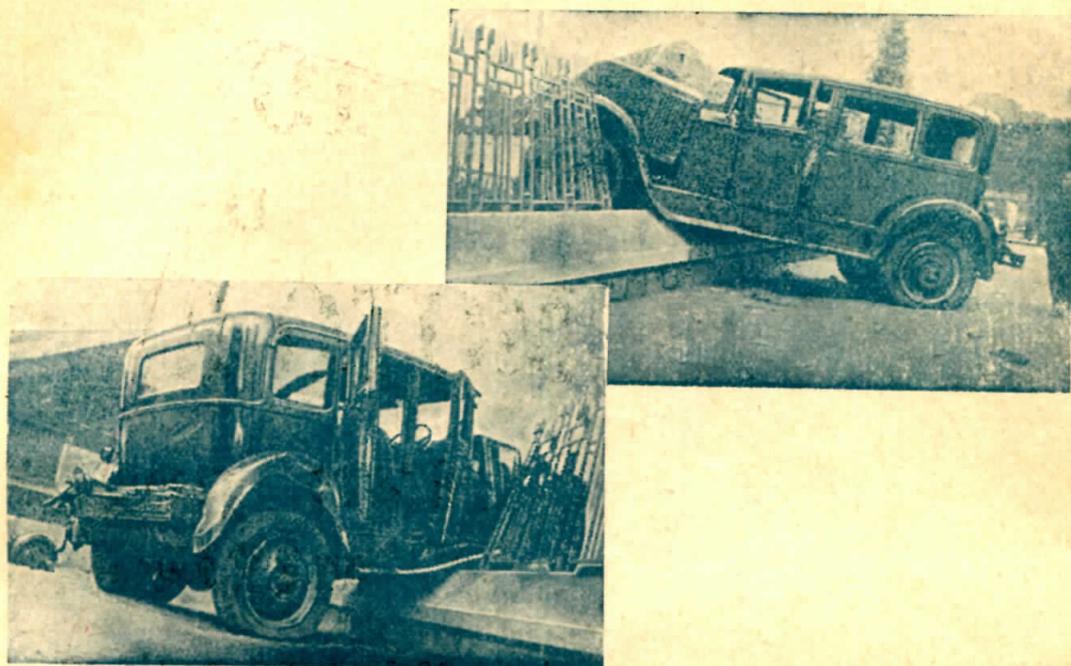
Une roue indépendante intégrale

C'est un sidecar signé ROY

134, Avenue Gambetta — 36, Rue de Bordeaux

MAISONS ALFORT (Seine)

CE QUI IMPORTE



C'EST D'ETRE ASSURE A UNE BONNE COMPAGNIE

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

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

LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES

PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS

L'AGENDA de Poche

1939

DE

MOTO-REVUE

**120 pages
utiles**

*Des renseignements précieux
Les adresses des principaux
fournisseurs spécialisés
Le calendrier sportif...
etc... etc...*

(Grandeur Nature de
l'Agenda de Poche)

Abonnés : 6 fr.

ENVOI PAR POSTE RECOMMANDEE 7.75

Lecteurs : 8 fr.

ENVOI PAR POSTE RECOMMANDEE 9.75

Graissage du Moteur

Indicateurs de compteur kilométrique	Distances parcourues	LITRES	Consommation moyenne	Etc	
				Hiver	Été
Marque et type d'huile employée			Date de l'usage		

- 30 -

BAREME DE LA PISTE ROUTIERE
DE 9.181 m. 37
de l'Autodrome de Linas-Monthéry
(au 1/5^e de seconde)

1' 40" = 130 240	1' 40" = 144 480	1' 40" = 158 720
1' 41" = 130 390	1' 41" = 144 630	1' 41" = 158 870
1' 42" = 130 540	1' 42" = 144 780	1' 42" = 159 020
1' 43" = 130 690	1' 43" = 144 930	1' 43" = 159 170
1' 44" = 130 840	1' 44" = 145 080	1' 44" = 159 320
1' 45" = 130 990	1' 45" = 145 230	1' 45" = 159 470
1' 46" = 131 140	1' 46" = 145 380	1' 46" = 159 620
1' 47" = 131 290	1' 47" = 145 530	1' 47" = 159 770
1' 48" = 131 440	1' 48" = 145 680	1' 48" = 159 920
1' 49" = 131 590	1' 49" = 145 830	1' 49" = 160 070
1' 50" = 131 740	1' 50" = 145 980	1' 50" = 160 220
1' 51" = 131 890	1' 51" = 146 130	1' 51" = 160 370
1' 52" = 132 040	1' 52" = 146 280	1' 52" = 160 520
1' 53" = 132 190	1' 53" = 146 430	1' 53" = 160 670
1' 54" = 132 340	1' 54" = 146 580	1' 54" = 160 820
1' 55" = 132 490	1' 55" = 146 730	1' 55" = 160 970
1' 56" = 132 640	1' 56" = 146 880	1' 56" = 161 120
1' 57" = 132 790	1' 57" = 147 030	1' 57" = 161 270
1' 58" = 132 940	1' 58" = 147 180	1' 58" = 161 420
1' 59" = 133 090	1' 59" = 147 330	1' 59" = 161 570
2' 00" = 133 240	2' 00" = 147 480	2' 00" = 161 720

- 42 -

**DISTANCE DE PARIS
AUX PRINCIPALES VILLES**

Agen	714	Lille	236
Albi	657	Limoges	380
Amiens	191	Lyon	466
Angers	300	Macon	399
Arras	454	Marseille	813
Aurillac	593	Metz	46
Auvergne	519	Montpellier	308
Beaune	707	Nancy	234
Beaune	88	Nantes	289
Blis	386	Nîmes	292
Bordeaux	181	Nivernais	269
Bourges	432	Orléans	230
Caen	573	Perpignan	389
Calais	233	Reims	
Carcassonne	263	Rennes	
Chartres	258	Rouen	
Châteaufort	164	Saint-Denis	
Clermont	259	Strasbourg	
Colmar	222	Toulouse	
Dijon	222	Valenciennes	
Épinal	222	Yverdon	
Épernay	222		
Evreux	222		
Forçieux	222		
Le Mans	222		
Le Puy	222		

- 12 -

AUTRES RENSEIGNEMENTS
Magnéto ou Distributeur

Marque
Adresse du constructeur
Type N°

Marque
Adresse du constructeur
Type N°

Marque
Adresse du constructeur
Type N°

Type
Nom du carrossier
Serriture intérieure
Serrure
Serrure
Serrure