

27<sup>e</sup> ANNEE N° 834. — 3 MARS 1939

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

LE SALON  
DE BERLIN

TOUS LES  
VENDREDIS

LE NUMERO

1<sup>fr</sup> 50



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C/C POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2<sup>e</sup>)

LA PITTORESQUE PORTE DE BENNEWIS (HAUT-RHIN)

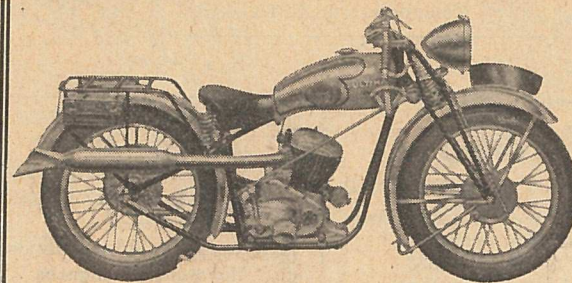


# L'ART de CONDUIRE

*Sa lecture ne désilusionne pas le lecteur qui désire réellement apprendre ou se perfectionner.*

Lecteurs: **12** frs (franco **14** frs)  
Abonnés: **10** frs (franco **12** frs)

# ULTIMA



Le nouveau "Bloc 350<sup>cmc</sup> latérale"

Moteur "BLOC-U", soupapes entièrement enfermées, 3 vitesses, graissage breveté par spatule, cadre double berceau, éclairage électrique.

STANDARD . . . . . **4.950 frs.**

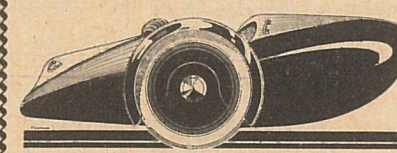
LUXE, roues à broches . **5.400 frs.**

Demandez le Catalogue illustré des 18 modèles ULTIMA aux Agents de moto de votre Région ou aux :

Motocyclettes ULTIMA E. BILLION, constructeur LYON (6<sup>e</sup>)  
26, rue du Com.-Faurax

## UN TOUR DE FORCE DE BUFFLER...

La SPLENDIDE REALISATION d'un modèle pouvant s'atteler à n'importe quelle 350 cmc. et ce qui ne gêne rien, un prix intéressant :

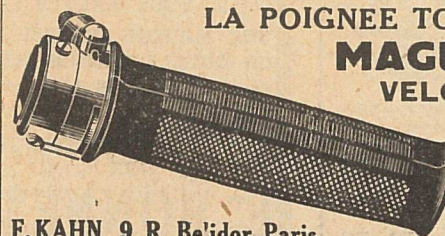


**2.170 frs**  
franco

Agents à Paris :

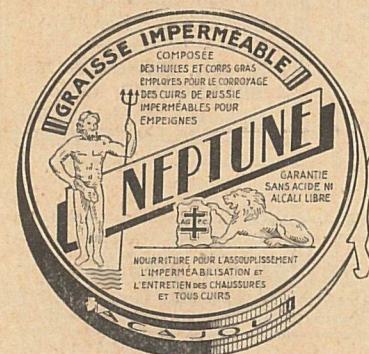
DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE  
MONNERET, 106, av. Aristide-Briand, MONTROUGE

## LA POIGNEE TOURNANTE MAGURA VELOMOTEUR



**4 vis à bloquer.**  
**C'est tout!**

F. KAHN, 9, R. Be'idor, Paris



POUR CHAUSSURES  
Vêtements et tous Cuirs

## Graisse Neptune

NOURRIT ASSOULPIT  
- IMPERMÉABILISE -

Echantillon gratuit  
contre cette annonce

A. GROJEAN, FILS  
et Cie, Fabricants

## BLOCS MOTEURS 98 - 100 CM<sup>3</sup>

# SACHS

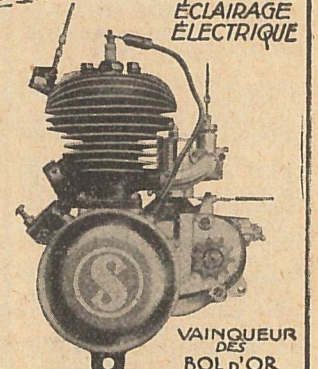


DÉBRAYAGE  
POINT MORT  
2 VITESSES  
ÉCLAIRAGE  
ÉLECTRIQUE

## Pour VÉLOMOTEUR ou MOTO-LÉGÈRE

avec tous les avantages  
des Grosses Motos

CATÉGORIE 125 CM<sup>3</sup>  
en 1938 comme en 1937  
la meilleure perfor. en 24 h.  
1.631 kms 774 soit  
67 kms 990 à l'heure



VAINQUEUR  
DES  
BOL D'OR  
1934-1935-1936

**BON** Pour avoir la liste des Marques munies de ces Moteurs et le Catalogue.

**William DUMONT** 12, Av<sup>ue</sup> Claude Vellefaux  
PARIS-X<sup>e</sup>

Agt gén. de FICHEL et SACHS, Schweinfurt (Allem.)



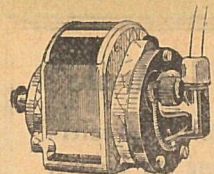
*Longévité de votre moteur?*

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

**SEGMENTS  
VINCENT-PIOTTI  
ARDAX**

MAGASINS: 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.





**RÉPARATIONS**  
Magnétos. — Volants magnétiques toutes marques. — Tout l'Équipement Électrique  
Accus Fulmen  
Établissements ALECAU (E. Séniquette), Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa  
56, Avenue Jean-Jaurès, 56 — ARCUEIL (Seine)  
— Maison de Confiance — Téléphone : ALESIA : 06-98



**BIANCO-MOTOS**

AGENCE EXCLUSIVE  
**MOTOCONFORT**  
Du vélomoteur  
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

**Toute la Moto**

**TERROT - GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE**  
Le stock le plus complet de motos d'occasion vendues  
révisées après essais — ou non révisées.  
**SOLDE DE NOMBREUX ACCESSOIRES**  
Moteurs, boîtes de vitesses, carburateurs, magnétos,  
roues, cadres, réservoirs, pignons et chaînes,  
éclairages électriques, side-cars, pneus.  
Moyeux neufs pour vélomoteurs avec tambour  
de frein et pignon, la paire, AV et AR... 140 frs  
Phares neufs pour vélomot., 2 éclairages 40 frs  
Achat comptant de motos, cyclecars, pièces détachées  
**Ét. BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS**

LE PLUS BEAU  
STOCK D'OCCASION  
REVISEES ET GARANTIES

Agences des gdes marques  
Réparations soignées  
Toutes pièces détachées

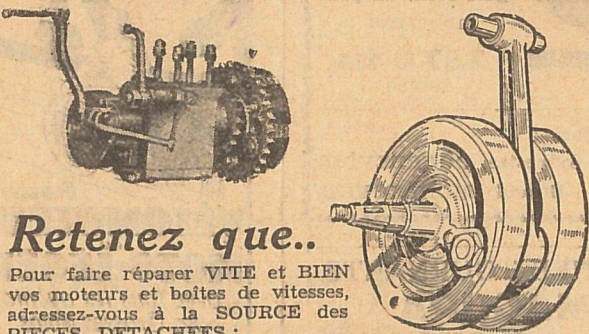
Permis moto  
Ecole et formalités

**G. AUGOYAT**

34, r. de Picpus, PARIS-12<sup>e</sup>  
Dorian 50-60

**TOUT POUR LA MOTO**  
à OMNIUM MOTO

98, av. Philippe-Auguste,  
PARIS (11<sup>e</sup>)  
REALESAGE  
Réfection d'embellages  
SOUPAPES tous modèles  
Disques d'embrayage, liège  
et Ferodo  
PNEUS MOTOS toutes dim.  
Ressorts de fourche, de  
soupape, de kick, de selle.  
EQUIPEM. ELECTRIQUE  
(phares, accus, dynamos,  
klaxon, commutateurs)  
Bougies LODGE et K.L.G.  
Gaines, câbles, roulements,  
cônes et cuvettes  
Garnitures de frein  
FERODO et CHEKKO  
Carburateurs et guidons  
AMAC, Tan-sad.  
Pièces détachées :  
Amac, Jap, Chaise, L.M.P.,  
Burman, M.A.G., Staub,  
Sturmey, Albion, Terrot,  
etc., etc.  
Conditions spéciales à Mes-  
sieurs les Agents et Gara-  
gistes. — Expéditions en  
Province. — Prix courant  
contre 1 fr. 50 en timb. post.



**Retenez que..**

Pour faire réparer VITE et BIEN  
vos moteurs et boîtes de vitesses,  
adressez-vous à la SOURCE des  
PIECES DETACHEES :  
Spécialiste des remises à neuf de tous les modèles d'em-  
bellages : montage sur aiguilles et sur galets.  
REALESAGES DE CYLINDRES avec fourniture de pis-  
tons en alliage spécial offrant le maximum de sécurité.  
REDRESSAGE DE CADRES ET DE FOURCHES  
SOUDURE de TOUTES PIECES avec usinage.  
SEUL DISTRIBUTEUR des PIECES DETACHEES ET  
FABRICATIONS STAUB qui, à ce titre, se trouve le  
mieux placé pour vos ECHANGES-STANDARD de boîtes  
de vitesses et moteurs.

**PERTUISOT - 23, rue des Acacias, PARIS-17<sup>e</sup>**

Maison fondée en 1906. Téléphone : ETOILE 12-46  
Tous les travaux sont garantis d'une façon effective.

**MOTOCYCLISTES !**

Pour vos réparations  
mise au point, rayonnage,  
redressages des cadres...  
équipement électrique ....  
..... réalésage .....

IL VOUS FAUT :

UNE MAISON SERIEUSE..  
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



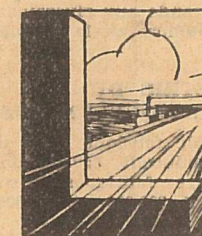
REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, rue de Cléry, PARIS (2<sup>e</sup>)  
Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)  
C.C. Postal 297-37

**Moto  
revue**

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI FONDE EN 1913  
DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

**ABONNEMENTS**  
UN AN 6 MOIS 3 MOIS  
52 N<sup>os</sup> 26 N<sup>os</sup> 13 N<sup>os</sup>  
FRANCE & COLONIES  
48 fr. 28 fr. 14 fr.  
UNION POSTALE  
60 fr. 34 fr. 18 fr.  
Allemagne, Argentine, Au-  
riche, Belgique, Bulgarie  
Canada, Congo Belge, Es-  
pagne, Hongrie, Luxem-  
bourg, Maroc, Mexique,  
Pays-Bas, Pologne, Portugal  
Roumanie, Serbie, Suisse,  
Tchécoslovaquie, Russie  
AUTRES PAYS  
64 fr. 43 fr. 28 fr.  
MILITAIRES  
25 fr. 13 fr. 8 fr.

**T. T. ?**



Le Tourist Trophy aura-t-il lieu cette année ?  
Cela n'est pas sûr. On sait, tout d'abord,  
que Norton ne participera pas aux courses  
cette année car, paraît-il, il est surchargé  
de commandes. Toutefois, il prêterait les  
machines de l'an passé à son équipe de  
coureurs (équipe qui a d'ailleurs été licen-  
ciée, ainsi que le chef du service des cour-  
ses). Velocette semble concentrer son effort

sur une machine unique sur laquelle on n'a que peu de ren-  
seignements. Ce sera en tous cas une bicylindre d'un type  
tout nouveau et à transmission acaténe. Alimentation par  
compresseur, suspension arrière et c'est à peu près tout ce  
qu'on sait. Mais cette machine sera-t-elle prête à temps, et  
une seule machine d'un modèle tout nouveau ! D'autres cons-  
tructeurs n'ont pas fait connaître encore leurs intentions. Or-  
ganiser ce T. T. dans ces conditions, est-il possible ?

Nous en venons à une situation analogue à celle de  
l'automobile, à la création de monstres de course complète-  
ment distincts des machines de série, et d'un prix de revient  
prohibitif. La technique de la machine de série est pour ainsi  
dire stabilisée, et la technique de la machine de course s'em-  
balle. Il s'est produit une rupture d'attelage entre elles. Que  
feront les pouvoirs sportifs pour remédier à cette situation ?

*Moto Revue*

**SOMMAIRE :**

Informations ..... 140  
La Journée du vélo-  
moteur ..... 141  
Au Salon de Berlin,  
par Fritz Witte-  
kind ..... 142  
Au Salon de Milan. 144  
De la compétition  
sur route au Grand  
Tourisme, par R.  
Neron ..... 146  
Echos sportifs .... 147  
L'industrie alleman-  
de est-elle nation-  
nalisée, par Robert  
Sexé ..... 149  
Tribune libre ..... 150  
Une moto à gazo-  
gène, par G. Davy  
Constructeurs fabri-  
cants ..... 153  
Clubs ..... 154



**Motorist-Sport**

41, av. des Ternes, 41 — PARIS

Casques protecteurs.... 75 frs  
Cuissards moto ..... 39 frs  
Sacoques cuir (la paire) 39 frs  
Blousons de sports .... 59 frs  
TABLIERS de MOTO.. 99 frs  
Toile cuirarmé  
Tentes pour 3 personnes  
depuis 150 frs et 225 frs  
Le catalogue est envoyé contre  
2 francs et remboursé par un  
Bon de 5 francs

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

**MOTOS B.S.A. CYCLES**  
LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE  
VENTE  
PIECES DETACHEES  
REPARATIONS  
BELLES OCCASIONS  
25, rue Duret, 25 -- Paris (16<sup>e</sup>) - Tél. Passy 82-20



# Informations

## ◆ IMPOTS EXCESSIFS

Savez-vous que les motocyclistes helvétiques paient de lourdes taxes, en plus du prix assez élevé de l'essence. Ces taxes, en francs suisses, atteignent 40 fr. pour les vélomoteurs et motos jusqu'à 125 cmc., 30 fr. pour les motos jusqu'à 392 cmc., 50 fr. pour celles jusqu'à 784 cmc., et 60 fr. pour les machines plus puissantes.

Au cours du change, il faut multiplier ces chiffres par 7 ou 8 pour obtenir la valeur en argent français. Nous pouvons constater que nos voisins ne sont pas mieux traités que nous, au contraire.

## ◆ P.P.P. 1939: DESPLAND Y SERA

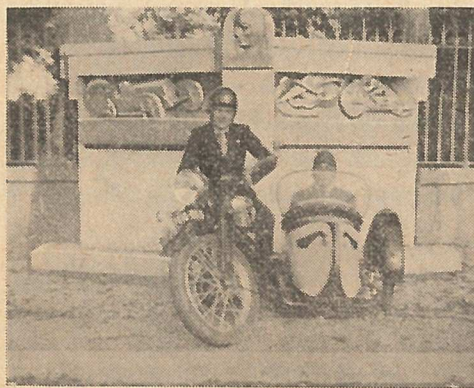
Aimé Despland, l'excellent professionnel Lyonnais, nous écrit qu'il sera au départ de notre grande épreuve Paris-Pyrénées-Paris 1939 et qu'il espère amener quelques collègues Lyonnais.

## ◆ IL FAUT RENONCER A CIRCULER LA NUIT

80 % des phares sont mal réglés et l'éclairage code reste éblouissant. Nous connaissons un nombre considérable de conducteurs expérimentés et prudents qui ne veulent pas rouler la nuit. Phares éblouissants, bicyclettes non éclairées, dangers surgissant de toutes parts expliquent cette attitude. Il est temps de faire quelque chose.

## ◆ POLICE DE LA ROUTE

Quand nous réclamons à cor et à cri un police de la route montée à moto et cela depuis bien années, nous n'avons pas la prétention d'être des novateurs, car il y a quarante ans, à la Commission de Circulation de l'Automobile-Club de France, M. Walckenaer demandait la création d'un agent monté à motocycle pour poursuivre les délinquants de la route. Et en 1899, un motocycle avançait : plus de cinquante à l'heure !



CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES

Dans notre prochain numéro :

2 essais :

La 350 Peugeot P. 112  
Le nouveau vélomoteur  
Monet-Goyon

## ◆ LE STATIONNEMENT BOULEVARD DE COURCELLES

MM. Armand Massard et Alfred Bour ont demandé que la question du stationnement sur les contre-allées du boulevard de Courcelles soit étudiée. Cette solution, d'après eux, donnerait une sécurité plus grande aux riverains automobilistes et améliorerait la circulation sur cette voie.

## ◆ L'INDUSTRIE DU PNEUMATIQUE EN RUSSIE

La principale fabrique russe de pneumatiques produirait 850.000 unités par an. Deux autres fabriques en sortiraient respectivement 300.000 et 600.000.

## ◆ LA CIRCULATION EN HONGRIE

Au mois de décembre 1938, on comptait, en territoire hongrois, 11.307 motos et 24.545 automobiles.

## ◆ UN CYCLECAR VOITURETTE AUX U.S.A.

D'après un journal de New-York, on lancerait prochainement aux Etats-Unis un cyclecar voiturette caréné.

Avez-vous vu  
la nouvelle présentation  
de nos  
PETITES ANNONCES

## ◆ LE MONUMENT A EDDOURA

M. G. Dutruc, notre lecteur de Grenoble, nous communique cette photo du monument élevé par ses amis à la mémoire d'Eddoura, à l'endroit même où le coureur de Kœhler-Escoffier trouva la mort, le 10 août 1930, en disputant le circuit du Dauphiné. Il était âgé de 24 ans.

Une plaque de bronze, fixée sur ce monument rappelle quelques-uns de ses succès et records de courses de côte : Brauss 1922, Planfoy 1922-23-24-27, Val Suzon 1924-25, Laffrey 1924, 28-29, Saint-Alfan 1924-29, Bd Michelet 1928, Le Camp 1929-30, Le Reclus 1929. Tous les motocyclistes de passage

à Grenoble seront certainement désireux de se rendre par la route d'Eybens au monument d'Eddoura Grammont, connu sous le nom d'Eddoura par tous les sportifs de l'époque. Ce brillant motocycliste témoigna également de grandes qualités en tant qu'automobiliste et aviateur.

## ◆ M. BILLION DECEDE

Nous apprenons la mort de M. Billion, directeur de la firme lyonnaise Ultima. Ce fut un des pionniers du motocyclisme en France, puisqu'il fut le second, après René Gillet, à construire des motos chez nous. C'est en 1908 qu'il commença son activité. Ses moteurs furent montés sur des machines d'autres marques telles que Geniale, Hirondelle, Automoto, etc...

La maison Ultima a survécu jusqu'à nos jours, malgré la crise économique.



et nous a présenté des modèles particulièrement réussis, dus à l'ingéniosité du constructeur dont nous regrettons aujourd'hui le décès.

Le motocyclisme français a été très éprouvé, ces temps derniers. A la famille et aux collaborateurs de M. Billion, *Moto-Revue* présente ses sincères condoléances.

## ◆ M. J. BOLOT

Nous apprenons le décès de Monsieur Jérémie Bolot, père de M. Pierre Bolot, président de l'A.M.A.T.C.R.P. et vice-président de l'A.C.M.I., à qui *Moto-Revue* adresse ses sincères condoléances.

## ◆ HALHOUTE SUR TERROT ET Mme HALHOUTE EN SIDECAR

M. Halhoute, le motoriste bien connu et spécialiste des épreuves de tourisme, défendra ses chances, au cours de la prochaine saison, sur une Terrot. Sa femme abandonnera le solo qu'elle pratiquait jusqu'ici, pour conduire un sidecar.

## ◆ PARIS-NICE ET LA TURBIE

Le M.C. de Nice organisera ces épreuves respectivement les 8 et 13 avril.

# La journée du vélomoteur

Dimanche 2 avril à la Porte Maillot

## VOICI SON RÈGLEMENT-PROGRAMME

**Art. 1<sup>er</sup>.** — La journée du Vélomoteur organisée par « *Moto-Revue* », sous le patronage de la **Chambre syndicale du Cycle et du Motocycle**, est une manifestation créée sans aucun but commercial, uniquement en vue de faire valoir au grand public les avantages du vélomoteur moderne au point de vue pratique.

**Art. 2.** — Les concurrents engagés dans les concours que comporte la Journée du Vélomoteur devront avoir en vue ce but d'intérêt général, et sont priés de faire en sorte que l'impression qu'ils feront sur le public leur soit, toutefois, favorable.

**Art. 3.** — La Journée du vélomoteur 1939 aura lieu le dimanche 2 avril à la porte Maillot, en bordure du bois de Boulogne.

Les engagés sont invités à se rendre à cet endroit à 13 h. 30.

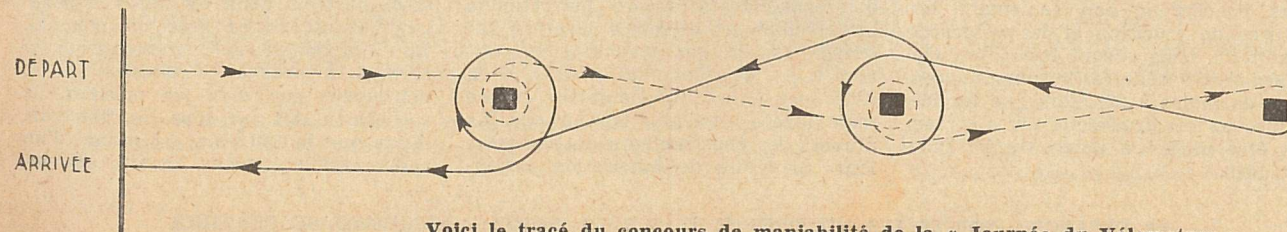
**Art. 4.** — Tous les participants engagés dans les concours de la Journée du Vélomoteur recevront une médaille souvenir.

**Art. 5.** — Les concours prévus sont les suivants :

- Concours de maniabilité ;
- Concours de propreté ;
- Concours de présentation et d'élégance ;
- Concours d'équipement.

**Concours de maniabilité :** Seul concours obligatoire. Il consiste à tourner autour de deux piquets espacés d'environ 50 mètres, revenir en contournant un troisième piquet et recommencer la même opération au retour (voir croquis ci-dessous). Le départ se fait arrêté, moteur en marche. L'arrivée arrêtée, moteur arrêté, à cheval sur une ligne tracée sur le sol.

Le temps mis à parcourir ce circuit servira au classement de ce concours, ainsi qu'à départager les ex-æquo dans les autres concours.



Voici le tracé du concours de maniabilité de la « Journée du Vélomoteur ».

A partir de cette date et jusqu'au 26 mars, ils seront reçus à droits doubles. Clôture définitive le 26 mars.

**Art. 12.** — Du fait de son engagement dans les concours ci-dessus mentionnés, tout concurrent prend l'entière responsabilité des accidents qu'il pourrait occasionner en se rendant à ces concours, ainsi que pendant la durée de ces concours. Il déclare formellement dégager les organisateurs de toute responsabilité de son fait.

×××

Et maintenant.

Engagez-vous d'urgence pour venir grossir les rangs des vélomotoristes qui nous ont déjà assurés de leur concours.

Venez nombreux assister à cette manifestation.

## Excelsior et le T.T.

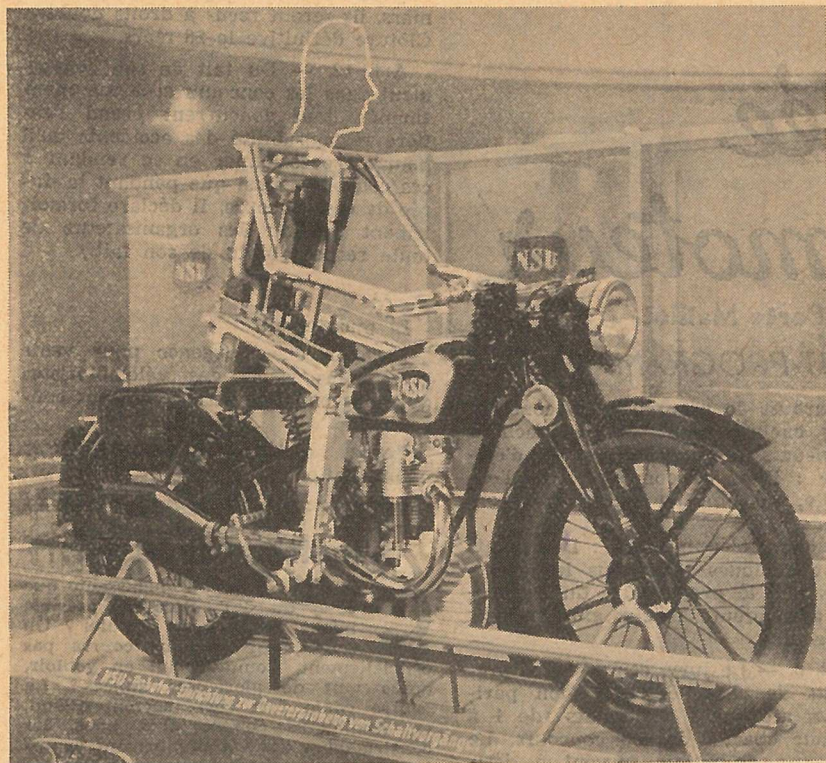
**C'**EST une question angoissante que celle du T.T. Sera-t-il possible même de le faire disputer ? On sait que Norton ne courra pas officiellement. Comment lui en vouloir, après tant de glorieuses années ? La course coûte fort cher, surtout quand, en Angleterre comme chez nous, les constructeurs doivent uniquement compter sur leurs propres ressources. En Allemagne et en Italie, ils ont l'avantage d'être largement assistés par l'Etat. Politique de prestige, dira-t-on ? Assurément, mais qui conduit à la suprématie sportive. Et ici nous rejoignons les grands problèmes économiques que nous n'aurons pas l'outrecuidance d'aborder.

Toujours est-il que nous n'en sommes plus à la machine de course directement apparentée à la machine de série, mais que nous en venons à la machine ultra spéciale, sans aucun rapport avec la machine de Monsieur Tout le Monde. En conséquence, un gouffre se creuse entre l'usine produisant en grande série la machine des clients et le laboratoire d'où sortent les machines de courses. D'un côté, d'honnêtes monocylindres, de l'autre des polycylindres surcomprimés qui mêmes construites en série coûteraient un prix astronomique, donc à peu près invendables.

Et voici qu'Excelsior vient de déclarer que le T.T. ne l'intéressait plus. C'est dommage, car on sait l'énorme effort qu'a fourni cette marque, surtout en 250 cmc.

On a nettement l'impression que les règlements des courses ont besoin d'une refonte totale et qu'il faut opter ou pour une machine de course immédiatement dérivée de la machine de série, ou pour une machine de course très originale, possédant des performances extraordinaires, mais incapable de fournir le prototype d'une machine de série.





Grosse attraction au stand N.S.U. Un Robot mécanique faisait fonctionner une 500 cmc. supersport, montrant ainsi la robustesse de son changement de vitesse par sélecteur.

La 125 cmc. deux temps Hercules, équipée du nouveau Sachs 125 cmc. à boîte 3 vitesses.

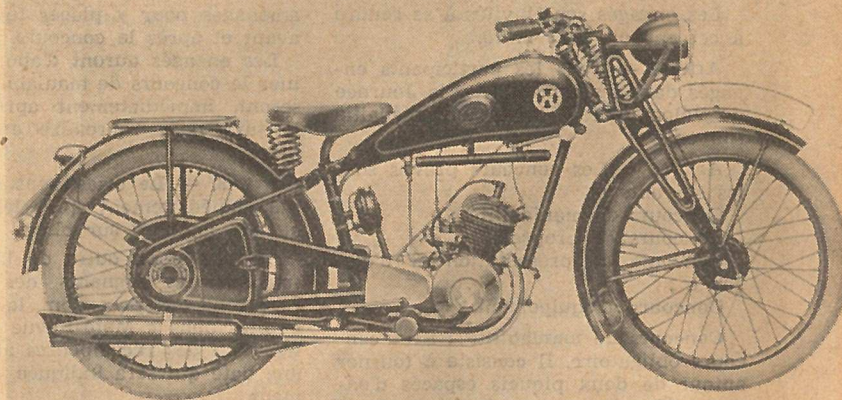
LA protection de la motorisation est un élément principal de la politique du Troisième Reich. Il faut examiner les chiffres de ventes des six dernières années pour constater le grand essor de la moto en Allemagne. 57.800 motos furent mises en circulation en 1933, 89.600 en 1934, 127.164 en 1935, 175.898 en 1936, 234.639 en 1937, et 268.400 motos en 1938. Nous voyons que la moto a également profité des faveurs de l'état, d'autant plus que les constructeurs allemands ont su créer des motos légères et puissantes à des prix relativement bas.

Récemment, la production automobile allemande a été frappée de mesures incisives à l'égard de la diminution du nombre des types. Ces mesures concernent non seulement les voitures de tourisme et les véhicules industriels, mais encore les motos. On a décidé de réduire le nombre des types de motos à 25, alors que les fabricants en construisaient 150. Ce plan doit être réalisé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1940.

Le Salon de la Moto de Berlin de cette année laisse déjà entrevoir les premiers symptômes de cette normalisation; le nombre de types exposés est plus réduit que dans l'an précédent. 13 maisons exposent une trentaine de motos légères et ultra-légères. Le moteur à deux temps est ici absolument dominant. On a encore perfectionné les vélomoteurs et motos légères; l'équipement de ces machines est encore plus complet, de sorte que la différence entre un vélomoteur et une moto légère n'est plus très grande. La plupart des constructeurs ont conservé leurs méthodes de fabrication, cepen-

dant, on remarque aussi quelques créations nouvelles.

Nous commençons notre tour à travers l'exposition avec la marque Ardie. Cette maison a perfectionné récemment son vélomoteur 125 cmc. Le cadre tubulaire est maintenant plus rigide; la petite machine est munie d'une dynamo 15 watts. En outre, nous trouvons une nouvelle moto de la catégorie 125 cmc. dont le cylindre est en aluminium à chemise en fonte grise. Le carter, les ailettes et le carter de chaîne sont de forme aérodynamique. Le phare forme un seul bloc avec la fourche AV en tôle emboutie. Cette modification se retrouve sur la 250 cmc. qui est dérivée de la 200 cmc. et qui est munie d'une boîte à 4 vitesses. Tous les moteurs Ardie sont du type à deux temps. Les canaux d'admission des gaz et d'échappement sont disposés en forme de croix. Les cou-



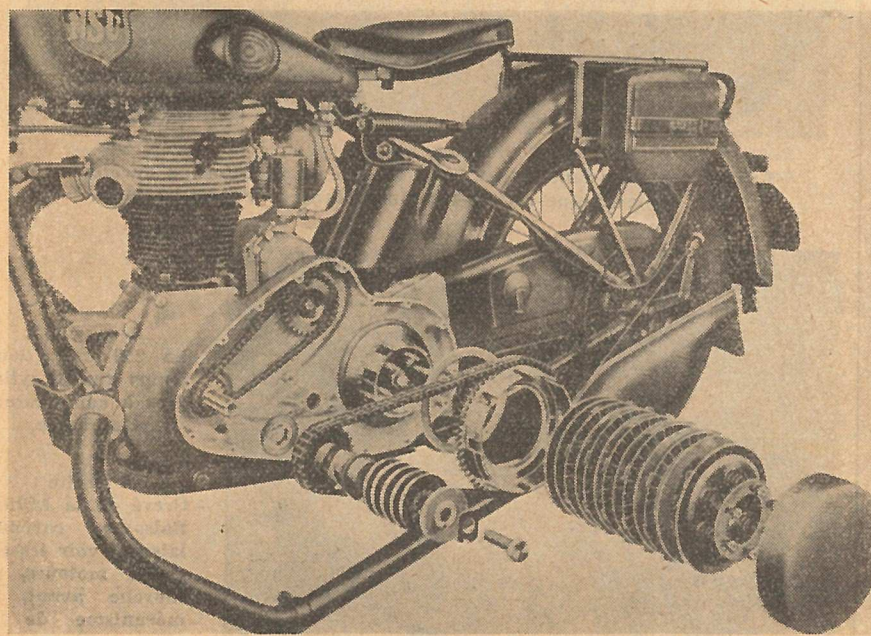
rants gazeux sont redressés verticalement et, ensuite, dirigés par le bord du piston à fond plat. Ce perfectionnement permet une grande puissance et une courbe de consommation très plate quel que soit le régime.

Les usines B.M.W. exposent cinq types, deux monocylindres 250 et 350 cmc., et trois deux cylindres opposés. La construction est restée sans changement. Le bloc-moteur, la transmission à cardan, la fourche AV télescopique se retrouvent sur tous les modèles. La suspension AR sur tous les flat-twin. Alors que la 350 cmc. est munie d'un cadre double berceau en tôle embou-

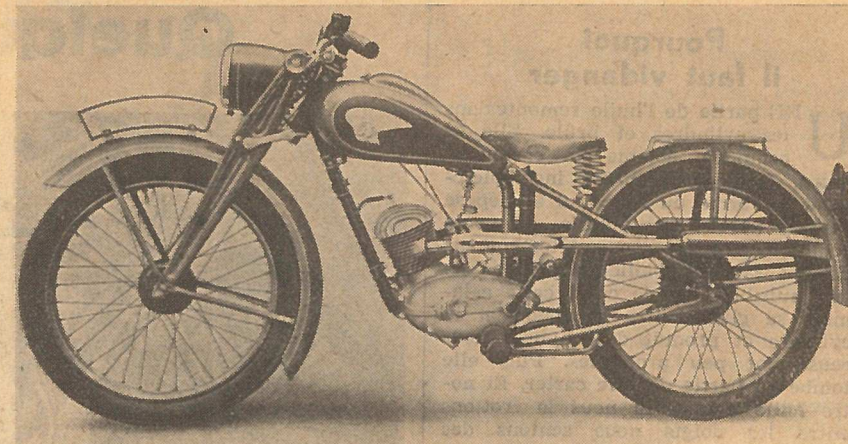
## LE SALON DE BERLIN

tie, d'une boîte à trois vitesses et sélecteur au pied, tous les autres modèles disposent d'un cadre double berceau en tubes et d'une boîte à 4 vitesses. Les modèles à deux cylindres sont munis depuis peu d'une selle oscillante.

Le moteur de la 97 cmc. D.K.W., qui développe 3 CV, possède maintenant une dynamo de 18 watts à carter spécial. Sur la 200 cmc., le cylindre est désormais plus haut. La moto 350 cmc. est caractérisée par son cadre caisson soudé. On utilise ici des pneus de plus grandes dimensions : 19x3,25. La D. K. W. 500 cmc. a maintenant le même changement de vitesse combiné à main et à pied que la 350 cmc. Le levier à main est disposé à côté du réservoir d'essence. Sur les modèles de course, le carburateur de la 250 cmc. est disposé autrement que par le passé. La moto 350 cmc. est une nouvelle création. Le moteur à refroidissement à eau, bicylindre en U à pompe d'admission à double effet et à 2 carburateurs, développe une puissance de 32 CV. Equipée d'une boîte à 4 vitesses à sélecteur au pied, d'un



Une intéressante photo de la 500 N.S.U., montrant nettement la transmission primaire, l'amortisseur et le détail du nouvel embrayage à disques. Notez le carter de chaîne secondaire.



La nouvelle Ardie 125, à cylindre aluminium chemisé. Le phare forme bloc avec la fourche avant. On s'est efforcé de donner aux organes moteurs: ailettes et carter de chaîne primaire, une forme aérodynamique.

cadre tubulaire et d'une suspension AR, la nouvelle SS 350 atteint une vitesse maximum de 175 kmh.

Les usines N.S.U. ont créé une nouvelle moto légère, le type 125 ZDB, dont le moteur à deux temps 122 cc. à piston plat développe une puissance de 4 CV. Le balayage se fait par croisement des courants gazeux. La commande de la boîte 3 vitesses s'effectue par un levier au guidon. Le cadre est en tube d'acier. La fourche AV est équipée d'un amortisseur réglable à main. Cette petite machine est munie

d'une dynamo 30 watts et d'une selle oscillante. Les modèles 250 cmc. et 350 cmc. à soupapes en tête ont reçu une nouvelle selle oscillante et le réservoir d'essence est muni d'un bouchon plus grand. La 600 cmc. à soupapes en tête a été perfectionnée par l'emploi d'un amortisseur en caoutchouc dans la roue AR, et le renforcement de la fourche AV par deux entretoises et l'utilisation de deux ressorts à pression. Alors que l'embrayage à disques était muni, jusqu'à présent, d'un ressort central, ce dernier a été remplacé par six ressorts. Une attraction particulière au stand N.S.U., c'est un robot qui démontre le maniement facile de la boîte à quatre vitesses. Le petit vélomoteur 97 cmc. « Quick » est resté sans changement.

Les usines Hercules ont créé une nouvelle motocyclette légère, munie du nouveau moteur Sachs 125 cmc. donnant 3,5 CV, à boîte à 3 vitesses. Le cadre est en tube d'acier. La boîte à outils est disposée dans la partie AR du cadre. Le réservoir d'essence contient 11 litres, de sorte que cette moto dispose d'un rayon d'action de plus de 400 kms. Le vélomoteur Hercules (à moteur Sachs 98 cmc.) a été encore perfectionné, et dispose également d'un réservoir d'essence de 11 litres de capacité. F. WITTE KIND.

Veuillez noter  
que le jour de réception de

La Direction  
et des  
Services de Rédaction  
de Moto-Revue

EST LE JEUDI  
de 14 à 18 heures



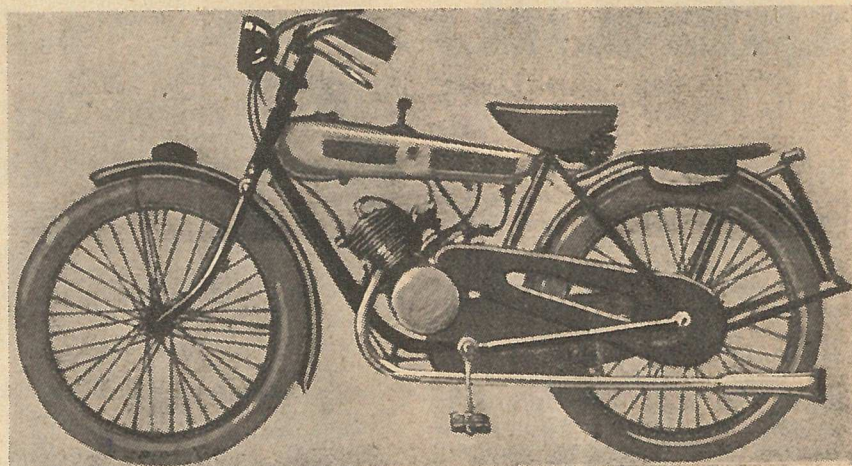
## Quelques machines du SALON DE MILAN

### Pourquoi il faut vidanger

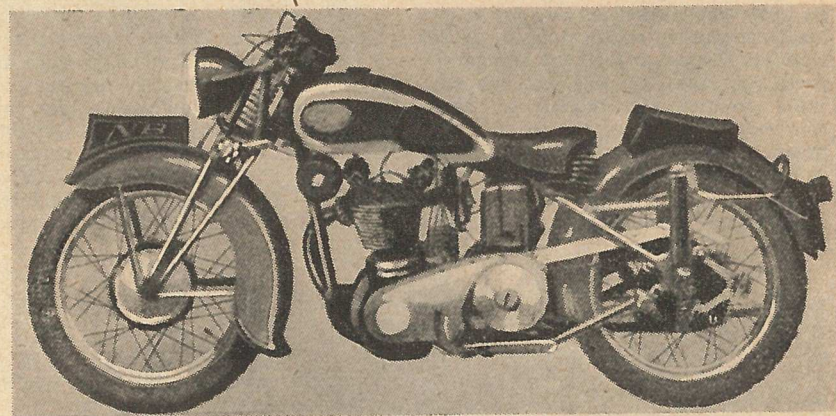
UNE partie de l'huile remonte dans les cylindres et brûle. Elle se comporte comme un carburant lourd. Une partie brûle incomplètement et forme un coke qui se dépose sur les parois. Cette huile qui brûle complètement ou incomplètement est perdue. Elle n'a d'ailleurs que des effets nuisibles car ce coke, cette calamine se glisse entre le piston et le cylindre et produit des rayures heureusement peu profondes. Puis elle tombe en partie dans le carter. Et notre huile noircit. Si nous la frottons entre les doigts nous sentons des grains durs. Le filtre de la pompe ne réussit pas à les arrêter et on peut penser aux dégâts qui peuvent en résulter quand ces grains se glissent dans les roulements. Les filtres à mèche nous en garantissent en partie mais à condition de changer les mèches de temps à autre. Or dans la plupart de ces filtres cela n'est pas possible et il faut changer le filtre tout entier qui n'est pas vendu bon marché. Ces filtres ne sont guère employés et c'est dommage. Le principe en est excellent. Nous avons bien souvent déploré le prix exagéré de certains accessoires, car beaucoup n'ont disparu que parce qu'il étaient trop chers.

L'oxydation, absorption d'oxygène se produit pendant la circulation de l'huile sur les parois chaudes. Cela est parfaitement normal. Les produits de l'oxydation restent partiellement en suspension dans l'huile à l'état colloïdal. Une autre partie forme une sorte de gomme avec l'eau. Cette eau provient de la combustion de l'essence. Quant on a brûlé un litre d'essence il s'est formé un litre d'eau. La plus grande partie a été entraînée avec les gaz d'échappement, mais une partie de cette vapeur franchit les segments et descend dans le carter. Une partie se mêle aux produits d'oxydation et forme des gommes et l'autre reste en suspension dans l'huile.

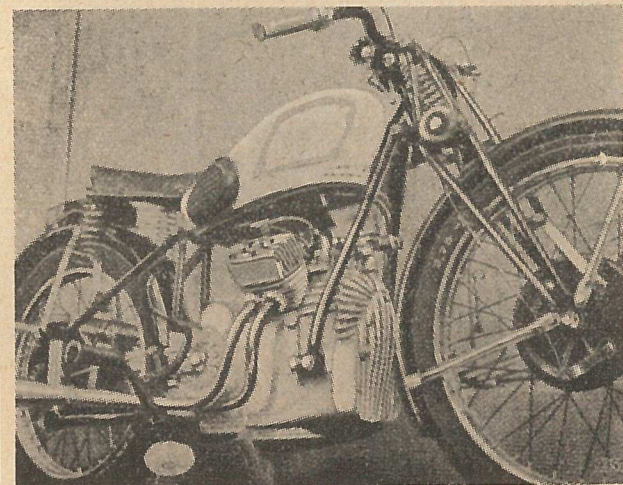
Une autre cause d'altération : les vapeurs d'essence qui pendant la compression franchissent les segments et descendent dans le carter. Là, elles se condensent et diluent le lubrifiant. Mais il ne faut pas exagérer l'importance de cette dilution, car il semble bien qu'il s'établisse en quelque sorte un équilibre entre l'évaporation de l'essence contenue dans l'huile et la condensation des vapeurs d'essence pénétrant dans le carter. La dilution n'est certainement pas la cause la plus sérieuse de l'altération de l'huile. La formation de boues et de gommes est bien plus grave, ainsi que la présence de poussières métalliques. Il est, pour cette raison, indispensable de vidanger assez fréquemment.



La 100 cmc. Dei à moteur Sachs a un aspect plutôt rustique, avec son guidon et sa fourche de vélo, son petit réservoir, ses garde-boue étroits. La chaîne est protégée par un carter en tôle.



La 500 cmc. Bordone, à soupapes en tête et distribution surélevée, dont la technique reflète certains détails de l'école anglaise.



A gauche :  
La 250 cmc. deux temps quatre cylindres à compresseur Galbusera.

A droite :  
Crevé de la Miller-Balsamo carénée, laissant voir les organes moteurs, la fourche avant, le mécanisme de la suspension.

SOYEZ BON AVEC VOTRE MACHINE : ELLE VOUS LE RENDRA AU CENTUPLE

### Un sidecar autrichien

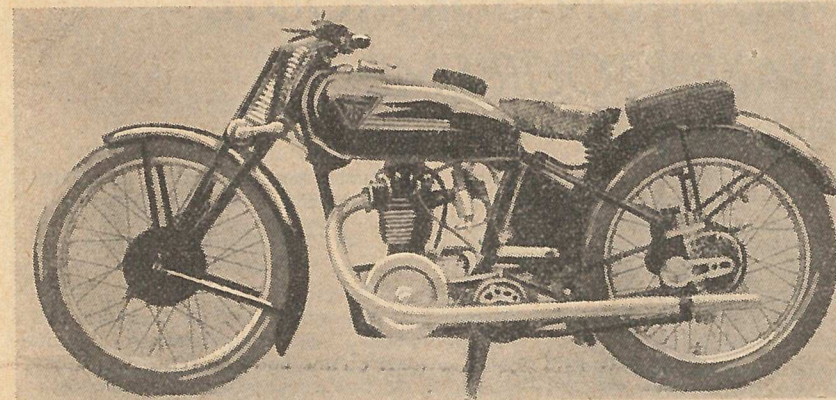
UN nouveau sidecar est construit en Autriche par Emerich Nagy. L'avantage de ce nouveau dessin est de permettre à la moto de s'incliner légèrement dans les virages.

Le châssis du sidecar est formé de tubes d'acier. Toute brasure ou soudure est évitée et l'assemblage se fait par de solides manchons boulonnés. Un des châssis Nagy est ainsi constitué par deux tubes droits perpendiculaires réunis par un seul manchon en équerre. Les attaches sont elles aussi fixées sur le tube du châssis par des manchons silentbloc, ce qui permet de légères oscillations résultant de l'élasticité de l'attache supérieure et évite des fatigues le cadre de la motocyclette. Mais il y a dans le châssis Nagy d'autres particularités intéressantes. C'est ainsi que l'essieu qui porte la roue est oscillant. Ses oscillations sont contrôlées par un ressort à lames quart elliptique (on l'appelait jadis un semi cantilever).

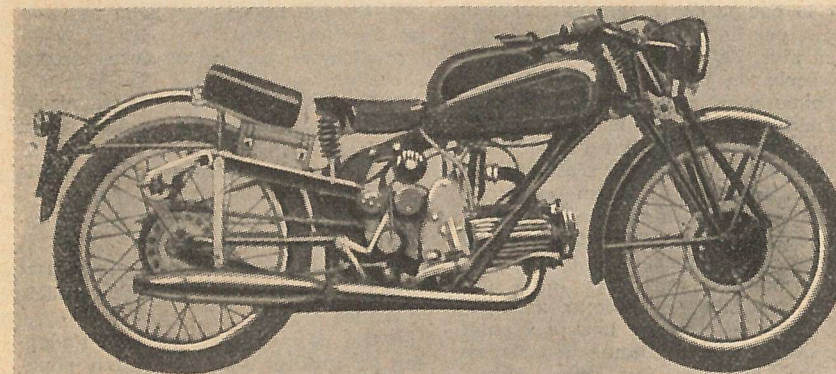
La carrosserie est elle, supportée par deux ressorts entiers. Avec l'essieu oscillant, il est facile de se rendre compte que la moto peut s'incliner légèrement par rapport au châssis pour résister à la force centrifuge. On obtient ainsi très simplement une notable amélioration de la stabilité, surtout quand on vire du côté du sidecar.

Malheureusement, un tel châssis est assez lourd et assez coûteux, du fait de l'emploi de ressorts à lames. Aussi, Nagy a-t-il établi un autre châssis où la suspension de l'essieu oscillant est assurée par un bloc de caoutchouc travaillant à la compression et aussi par l'élasticité du châssis. La suspension de la carrosserie se fait par des anneaux de caoutchouc.

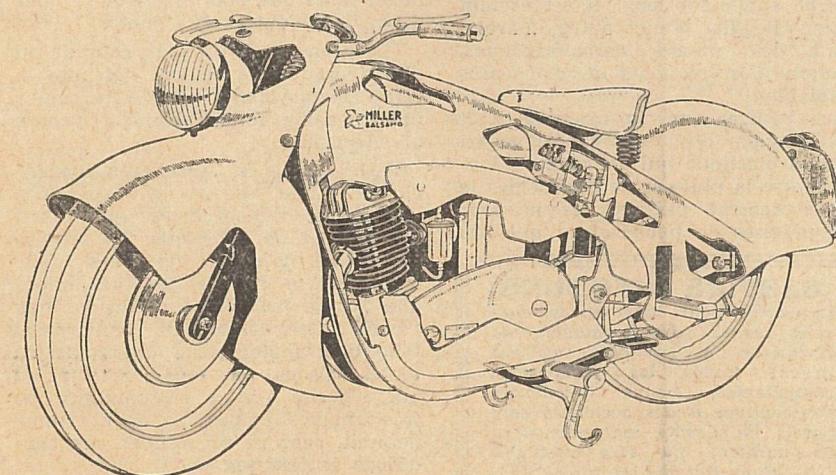
Le châssis est ici constitué par un gros tube unique et cintré qui passe au-dessus de la carrosserie. C'est là d'ailleurs une forme de châssis qu'on trouve sur un bon nombre d'autres sidecars. Elle a en particulier l'avantage de permettre d'abaisser notablement la carrosserie. Ce châssis possède une certaine élasticité propre, et comme nous disions plus haut, c'est la flexion du châssis qui ajoute son effet à celui d'un bloc de caoutchouc pour permettre le débattement de l'essieu oscillant.



La M.M. 350 cmc. de course est équipée d'un moteur à volant extérieur et distribution par A.C.T. commandé par chaîne à faible pas. A part la suspension AR, cette machine est établie sur les principes de la célèbre 175 cmc.



La 500 Guzzi « Condor », modèle compétition, sur laquelle on trouve les détails caractéristiques de la marque. L'ancrage du frein avant est généreusement calculé.



### 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.

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



## NOTES D'UN AMATEUR

DE LA COMPÉTITION SUR ROUTE  
AU GRAND TOURISME

(Suite du précédent numéro)

J'AJOUTERAI une dernière suggestion : ayez toujours une bonne bâche imperméable, avec attaches pour couvrir la moto ou l'équipage à l'arrêt, même au garage. Ainsi la poussière, la pluie, les éraflures seront évitées. Une belle toile genre de tapis de sol de tente, bien pliée, tient moins de place qu'un bidon d'essence.

Pour finir, je vais rapporter une petite anecdote qui a le mérite d'être très banale, ce qui est sa raison d'être ici. Un dimanche de juillet dernier, vers 10 heures, je me suis trouvé en panne d'essence. Par un fait extraordinaire, j'avais oublié ma nourrice de 5 litres (le manque d'essence se produit toujours loin des agglomérations et quand on n'a pas de réserve); j'ai fait des signes à cent soixante et onze véhicules, cinq ont stoppé. Je n'ai été dépanné en définitive qu'au bout de deux heures et demie d'attente. Il m'était impossible en outre de pousser la machine à la main, étant arrêté à l'intersection de deux côtes et l'ensemble pèse 330 kilos (pesée effectuée au laboratoire de l'A.C.F.). Quand on songe qu'une panne aussi stupide peut arriver à n'importe qui, aussi bien sous une pluie battante ou dans la nuit, faute d'une précaution élémentaire, on ne saurait trop répéter qu'il ne faut pas s'aventurer sur la route à la légère ou bien on s'expose à des mésaventures désagréables. Partir sans réserve d'essence ou sans les menus accessoires de la réparation courante, c'est un peu comme un motocycliste qui s'élancerait, sans vêtement anti-pluie, sur les chemins par un beau matin ensoleillé, vêtu légèrement, sans penser qu'un orage est possible, qu'il peut rentrer trempé.

La pratique de la motocyclette est une des choses les plus prenantes qui soient. Ce n'est pas dans « Moto-Revue » que je vais en exposer tous les agréments, toutes les joies; je ne veux pas prêcher des convaincus: A quoi bon!

Je me suis surtout efforcé d'exposer que la motocyclette est un engin pratique, à la condition de l'utiliser sans jamais rien laisser au hasard, d'une façon rationnelle et méthodique. Ces deux mots, je les ai répétés bien souvent au cours de cet article, mais c'est que j'estime qu'on ne fait rien de bon sans eux. On a ses manies, que voulez-vous!

Toutes les articulations: fourche, moyeux, etc... ont été graissées soi-

gneusement d'huile abondamment graphitée; les axes de freins et de suspension du sidecar ont reçu une ample provision de graisse rose. Le moteur a été démonté, vérifié. Le plein d'huile effectué (huile additionnée d'un graphite colloïdal de toute première qualité). La marche du moteur est ainsi infiniment plus douce. Tous les écrous ont été vérifiés et freinés.

Le moteur de la machine est muni de bougies à culot long, depuis que les culasses en fonte ont fait place aux culasses en alliage léger. Celles-ci sont généralement plus épaisses et la bougie ne descend pas suffisamment. Cela a l'inconvénient d'empêcher la bougie de se refroidir, celle-ci n'étant pas balayée par les gaz frais; au surplus, l'allumage se produit dans une sorte de petite chapelle, ce qui provoque une mauvaise propagation de l'onde explosive. Que mes camarades motocyclistes fassent l'expérience, en comparant, à l'aide d'un pied à coulisse la longueur d'un culot de bougie ordinaire muni de son joint d'étanchéité avec la profondeur de l'entrée de bougie dans le cylindre et ils constateront que dans 75 % des cas, il s'en faut de plusieurs millimètres. Dans ce cas, une bougie à culot long donnera de meilleurs départs, ne souffrira pas des remontées d'huile éventuelles, et assurera un meilleur ralenti. Il sera donc possible d'employer, même en ville, une bougie beaucoup plus froide. Celle qui m'a donné le meilleur résultat est la Lodge H. 54 qui est, en quelque sorte, une « H. 53 » à culot long. Il est certain qu'une bougie d'une autre marque ayant les mêmes caractéristiques, donnera des résultats à peu près semblables.

Les bougies, sur la machine, sont protégées par des petits capuchons en matière plastique qui sont très efficaces contre la pluie et ne gênent pas le refroidissement puisque les mesures très précises de température que j'ai

## 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.

effectuées font apparaître une différence inférieure à 4° centigrades.

PIECES DE RECHANGE  
ET OUTILLAGE

- 1° Un pneu;
- 2° Une chambre à air dans une boîte spéciale et soigneusement talquée, ainsi qu'une boîte de réparation;
- 3° Une soupape avec son ressort;
- 4° Deux poussoirs de culbuteurs;
- 5° Gaines, câbles, fil de fer, chatterton, un tube à essence de rechange, un ressort de selle;
- 6° Un jeu complet d'écrous et boulons (tous numéros);
- 7° Embouts de câbles, cosses, fil électrique et gicleurs;
- 8° Un jeu de bougies dans des boîtes de caoutchouc;
- 9° Pompe de voiture avec raccord « atelier »;
- 10° Un jeu d'intérieurs de valves;
- 11° Un graisseur à pression type « Atelier »;
- 12° Une torche électrique avec pile de rechange;
- 13° Une trousse très complète d'outils en acier au Vanadium;
- 14° Une nourrice d'essence de 5 litres;
- 15° Un porte-carte de cuir modèle « Armée »;
- 16° Un déroule-carte pouvant s'adapter au guidon type « aviation populaire »;
- 17° Un jeu complet d'ampoules électriques de rechange;
- 18° Un jeu de sandows toutes tailles;
- 19° Une petite trousse contenant des produits à lustrer l'émail et les « chromes » ainsi que pour nettoyer le guidon, et en outre un Clinoto.

(Le premier devoir d'un coureur ou d'un touriste s'ils veulent défendre la cause motocycliste, est de présenter une machine impeccablement propre et silencieuse).

Cette longue et fastidieuse nomenclature est le résultat de l'expérience des vieux motocyclistes qui m'ont conseillé et de celle que j'ai acquise moi-même. L'intérêt de cette étude c'est, qu'à mon avis, les précautions que j'avais prises, les prévisions que j'avais faites, constituent l'équipement type d'un motocycliste qui roule en toutes saisons, par tous les temps et qui n'hésite pas à entreprendre de très longues étapes, de jour comme de nuit, sans se préoccuper des conditions extérieures.

R. NERON.

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES

## L'Eliminatoire du Bol d'Or

LE S.M.C.P., LE M.C.F. ET L'A.M.C.F.  
ONT OUVERT LA LISTE  
DES ENGAGEMENTS

L'ELIMINATOIRE Sportive déjà constatée dans les clubs qui s'intéressent particulièrement à la première et classique course de l'année, les Six Heures Motocyclistes du 19 mars, n'a pas tardé à se manifester d'une façon éclatante, et sitôt ouverts les engagements ont accueilli les inscriptions d'équipiers pleins de confiance pour représenter victorieusement leur groupement.

C'est le S.M.C.P., le club cher au dévoué président Boudouin, et à son directeur sportif Gicquel, qui a donné le bon exemple en inscrivant déjà quatre excellents pilotes qui sont: Leclercq en 125 cmc., Plumet en 175 cmc., Champé en 500 cmc. et Le Moal sur un rapide sidecar 350 cmc.

Côté M.C.F., 2 équipiers ont régulé leur départ: Mignot et Lempeur, tous deux sur moto 350 cmc.

Enfin, le club organisateur l'A.M.C.F., ne manque pas non plus de produire son effort habituel côté concurrents, puisque d'un seul coup un premier contingent de sept coureurs et non des moindres, s'inscrivent en diverses cylindrées.

Une méchante équipe en 500 cmc., avec Lefèvre, Walter, Charrier et Ubinger et une non moins redoutable en 350 cmc., avec Cocuet, Ducognon et Barrat.

Il n'est pas utile d'insister sur la valeur d'hommes tels que Lefèvre, Walter, Cocuet, Ducognon qui se sont couverts de lauriers en 1938.

D'autres clubs importants ont annoncé qu'ils engageraient cette semaine leurs équipes officielles et l'on peut s'attendre, d'après les renseignements recueillis, qu'une cinquantaine de concurrents seraient sur la ligne de départ. Ce résultat ne nous surprendrait pas, étant donné la popularité de « L'Eliminatoire du Bol d'Or ».

ATTENTION!! CLOTURE DES  
INSCRIPTIONS JEUDI PROCHAIN

Rappelons que conformément au règlement, les engagements seront clos irrévocablement jeudi prochain, 9 mars, chez M. Mauve, directeur de la course, 29, bd du Havre, à Colombes (Seine). Tél. Charlebourg 15-61. Passé ce délai, les retardataires se verront refuser l'inscription.

TOUJOURS DE GENEREUX  
DONATEURS

A la Coupe Challenge Olazur, de la Société Desmarais Frères, s'ajoutera

pour les clubs une belle Coupe offerte par l'Automobile-Club de l'Ile de France, l'actif groupement automobile officiel de la région parisienne. C'est M. Dupoux, son dévoué directeur, qui la remettra lui-même au lauréat.

Ensuite, c'est la sportive firme Dunlop, qui offre des souvenirs. C'est la Société des Pistons Borgo qui dote « L'Eliminatoire » de trois excellents pistons qui viendront récompenser les malchanceux.

C'est le sympathique Garreau, de Vaugirard, l'agent des marques anglaises, qui offre 500 francs de marchandises.

Le champion Marcel Ferrin, l'agent général d'O.K. Suprême, dote la course d'un siège arrière Hugues Seats.

12.000 francs de Primes  
en espèces  
aux 12 Jours Motocyclistes

NOTRE renseignement paru dans notre dernier numéro était vrai, et c'est grâce à l'obligeance de l'importante Société Desmarais Frères que la belle épreuve des 12 Heures Motocyclistes va prendre une ampleur peu ordinaire.

En effet, cette firme, dont les produits de haute qualité ont permis à Monneret et Dreyfus de remporter les fonds de course Motocycliste et Automobile, a porté son attention sur la Course des 12 Heures du 16 avril et lui accordant son concours, la dote de la Coupe Challenge Olazur et de 12.000 francs de prix en espèces, ainsi répartis:

A chacune des catégories Motos et Sidecars (il y en a 3), au premier 500 francs, au deuxième 300 francs et au troisième 100 francs. Au classement général toutes catégories et classes confondues et suivant le kilométrage accompli, au premier 1.000 fr., au deuxième 700 fr., au troisième 500 fr., au quatrième 300 fr., au cinquième 200 fr. et au sixième 100 fr. En plus 10 primes horaires de chacune 200 fr., attribuées de la troisième à la douzième heure au concurrent ayant accompli le plus long kilométrage.

Toutes ces primes sont cumulables et l'on peut féliciter vivement la Société Desmarais Frères pour la généreuse donation ainsi réservée à nos champions motocyclistes.

LES ENGAGEMENTS SERONT REÇUS LA SEMAINE PROCHAINE Les règlements étant à l'homologation de l'U.M.F., ils paraîtront prochainement.

La Société Amac offre deux starters. L'ex-amateur Beauvais, maintenant établi, donne également un pneu.

L'on voit par ces marques de sympathies, à l'égard de nos valeureux amateurs, quel intérêt offre « L'Eliminatoire 1939 ».

QUELQUES DETAILS  
SUR LA JOURNEE DU 19 MARS

Répondant à de nombreuses demandes de renseignements, précisons que le départ sera donné à 10 heures, l'arrivée aura lieu par conséquent à 16 h.

L'organisation, d'accord avec l'autodrome, prend des dispositions pour que l'entrée permette à tous d'assister à cette belle épreuve.

Le prix réduit de 6 francs à toutes places sera maintenu, et les garages pour autos, motos et vélos à 5, 3 et 2 fr. respectivement.

Voilà de quoi satisfaire la demande générale et les sportifs se rendront en masse applaudir l'effort développé par nos futurs champions.

nement et seront envoyés aux intéressés, en faire la demande à la Direction de la Course, M. Mauve, 29, bd du Havre, à Colombes (Seine). Joindre timbre pour envoi.

Les inscriptions seront reçues à partir du 6 mars et clôturées irrévocablement le 5 avril prochain.

Le prix d'inscription est le suivant: Professionnel 160 fr. — Amateur 110 francs, assurances comprises.

Attendons-nous à des engagements sensationnels.

A qui le Numéro 1?

## EPREUVES ANNULEES

Le Motocycle-Club de France annonce que le Critérium de Vitesse qu'il devait organiser le dimanche 19 février à l'Autodrome de Montlhéry est supprimé, ainsi que la course de côte du 2 avril.

Les organisateurs n'avaient reçu à la clôture des engagements, qu'un nombre insuffisant d'engagements réguliers.

EPREUVES A  
VENIR

en MARS

19: Championnat d'Amateurs. Epreuve qualificative du Bol d'Or (A.M.C.F.).

en AVRIL

2: Journée du Vélocipède à la Porte Maillot.

2: Course de vitesse motocycliste au vélodrome d'Angoulême, coureurs motocyclistes sur piste, adresser demande d'engagement au Moto-Club Charentais, 70, rue de Périgueux, Angoulême.

en JUILLET

21-22-23: Paris-les-Pyrénées-Paris, organisé par Moto-Revue, avec le concours de l'A.C.I.F. et de l'A.M.C.F.

AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN: RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX





Lois des Autobahnen, une circulation intense ébranle les vieilles maisons en colombage, au cœur même des villages de Thuringe.

NOS lecteurs le savent : cette année, doit enfin apparaître sur le marché allemand la voiture « K.D.F. ».

D'une technique résolument novatrice, et dont prix, méthodes adoptées pour sa production, système des ventes sont plus révolutionnaires encore!

Le docteur Porsche, constructeur des bolides d'« Auto-Union », a conçu cette quatre places. Un bloc moteur arrière, aux quatre cylindres opposés et refroidis par air, lui assure la vitesse de 100 kilomètres à l'heure. Elle coûte tout juste 1.000 marks, ce qui équivaut à peu près à 9.000 francs.

De chez « Mercedes » sort la première série des voitures de démonstration. Mais l'industrie privée n'a pas osé risquer la construction de l'immense usine nécessaire à la production des énormes quantités envisagées.

C'est donc l'Etat Allemand désireux de motoriser les masses, et, d'ailleurs, l'inspirateur de toutes ces études aboutissant au type « K.D.F. », qui doit en assumer lui-même la fabrication.

Dans les landes au nord de Brunswick pousse une ville nouvelle, autour des ateliers gigantesques presque achevés en un an de travail! La cité jardin de la « voiture du peuple », baptisée du même nom que l'Organisation des Loisirs, « Force par la Joie ». La distribution du « K.D.F. Wagen » était confiée au « Front du Travail », l'organisme qui remplace Outre Rhin les syndicats pro-

fessionnels. Tout un ingénieux mécanisme de livret d'épargne en permettra la livraison, au bout d'un certain nombre des versements hebdomadaires, 5 marks!

On imagine sans peine quel bouleversement amènerait, au sein d'une industrie auto-motocycliste qui n'y serait pas préparée, la soudaine apparition d'une voiture coûtant moitié moins que la « meilleure marchandise », et pas plus qu'une moto solo de 500 cmc...

Le Gouvernement a donc été obligé de réorganiser toute la production automobile. Ce processus doit durer deux ans.

Ces mesures, il est vrai, arrivent à un moment où une industrie auto-motocycliste en pleine prospérité à grand peine à satisfaire toutes les demandes des acheteurs allemands et étrangers. Pensez donc! en 1938, 224.468 voitures de tourisme neuves ont été enregistrées en Allemagne. Et le chiffre véritablement colossal de 271.866 motos neuves (et de vélomoteurs) mises en circulation, a été atteint cette année! Et il vient s'y ajouter encore un mouvement d'exportation particulièrement intense...

Certes, une organisation corporative de plus en plus complète avait diminué la concurrence, et assuré une certaine collaboration entre les différentes marques. D'autre part, dans une économie dirigée, les divers moyens employés pour réaliser le plan de quatre ans, contrôle des changes, des ressources fi-

nancières, des matières premières, mettaient peu à peu dans les mains de l'Etat les leviers de commande de la production. Ce n'est pourtant qu'à la fin de l'année 1938 que le Führer Chancelier nommait procureur général à pleins pouvoirs le colonel von Schell, et le chargeait d'appliquer les directives gouvernementales dans le secteur auto et moto. Donc, de coordonner toutes ses activités, de les accorder à la politique économique et sociale du Reich, à toutes les exigences de la défense nationale, « bouclier du pays ».

### Une organisation totalitaire

CERTES, dans tous les pays du monde, par sa politique fiscale (taxe sur la cylindrée ou l'essence), douanière (droits élevés ou non sur l'importation), routière même, par ses commandes de matériel de guerre, etc., l'Etat a toujours exercé une profonde influence sur l'industrie auto-motocycliste et possède partout les moyens d'exercer le plus étroit des contrôles.

Mais en Allemagne, il existe maintenant un chef responsable de l'Automobile, dirigeant non seulement la production, mais encore le système de distribution, de réparation etc...

Inutile de dire que ce « procureur » ne tranche pas brutalement, ne coupe pas dans le vif! mais procède avec tact et prudence, s'entoure des experts, des personnalités marquantes de la corporation. On lui a adjoint une soixantaine de conseillers qui en représentent les divers aspects, y compris, bien entendu, l'artisanat motoriste des petits agents, réparateurs mécaniciens. Et les délégués des Services de l'Etat, guerre, transports, etc., forment plusieurs commissions chargées d'étudier les questions actuelles de fournir les éléments permettant au chef d'adopter une solution.

Tout d'abord, notons que l'on tient à conserver les noms des diverses firmes, grandes ou petites. Et pas seulement les célèbres au blason illustré par tant de victoires, étoile à trois branches de « Mercedes », disque bleu et blanc de « B.M.W. », mais d'autres, aux armoiries moins connues, mais qui excitent pourtant ce patriotisme de marque qu'il importe d'encourager...

Mais on spécialisera les usines, afin d'arriver à de plus importantes séries, à des économies, tant dans le capital engagé, que dans l'outillage, etc.. Celle, par exemple, qui fabriquait autos de tourisme et camions ne fera plus dorénavant que le poids lourd; un autre ne construira plus que le moteur; celle-ci, vraiment trop petite, se verra affecter à la fabrication de pièces détachées, à la réparation, etc..

Il importe, avant tout, de réduire le nombre des types de camions, d'autos,

# L'industrie allemande est-elle nationalisée?

de motos. A l'avenir, toute usine devra se consacrer à deux types seulement. En attendant la réalisation des futurs modèles unitaires, il ne doit pas en être créés de nouveaux.

Etant donné l'organisation dès maintenant fort satisfaisante des services civils de réparation depuis l'extension de l'enseignement professionnel, l'apprentissage et la collaboration avec le N.S.K.K., l'armée allemande a décidé de supprimer la plupart de ses parcs automobiles et ateliers de réparations, petits et grands. Et de confier l'entretien, la remise en état de ses véhicules à l'industrie privée locale.

Depuis quelque temps déjà, on pouvait lire ces instructions décalquées sur le réservoir des motos militaires allemandes : « Partout où vous allez, prenez contact avec l'agent de la marque pour toute réparation ou conseil ».

Comme on le voit, ce système s'ef-

force de conserver tout ce qui peut être sauvé avec avantage de l'organisation traditionnelle de l'industrie. Il s'efforce de concilier l'esprit d'initiative, de responsabilité personnelle des entreprises privées avec le contrôle étatique, la coordination nécessaire, l'inévitable standardisation.

Si l'Etat allemand veut exploiter directement l'énorme usine collectiviste qu'il crée pour la voiture populaire, il ne fait qu'amplifier son rôle d'arbitre et de coordinateur sur le secteur capitaliste de cette industrie, et renforce même celui où s'exerce plus directement l'activité patronale et tout l'artisanat motoriste.

### A droite et à gauche du Rhin

AVEC cette nouvelle usine « K.D.F. » et tout ce mécanisme complexe et précis de l'industrie auto-motocycliste enfin organisée, l'Allemagne augmente formidablement son potentiel, déjà si élevé, de production, de défense nationale, d'exportation.

La simple diminution dans le nombre des types fabriqués, si elle est d'une importance primordiale pour l'armée, permet les réductions de prix qui paraissent nécessaires... Ainsi que d'intéressantes économies, à tous les échelons, dans le stock des pièces détachées, notamment. Et des améliorations notables du « Service au client ».

Seule une fabrication en séries relativement importantes permet les prix abordables. Or, il faut bien l'avouer, devant les centaines de mille d'unités courantes en automobile, les nombres usuels en matière motocycliste paraissent trop souvent ridiculement bas...

D'autre part, si l'on considère que le nudisme, apparemment, hélas! obligatoire pour la moto! oblige à soigner l'élégance, le fini de toutes sortes de pièces que pour une auto on laisse brutes et frustrées sous le camouflage des tôleries aérodynamiques!... que toute cette « façon », ce polissage, ce chromage, etc., coûtent fort cher (mais une âpre concurrence n'entraîne-t-elle pas chaque jour plus loin dans cette voie?) Alors on ne s'étonne plus du prix d'achat actuel de nos motocyclettes. Et on le compare, avec une certaine angoisse, avec celui de la voiture « K.D.F. ».

Et on suppose les ravages qu'un engin conçu et exécuté d'une façon similaire ferait dans nos rangs motocyclistes déjà bien décimés.

Vous tous, je pense, avez été émus par ces statistiques que publiait récemment *Moto-Revue* : Vente de motos neuves en France : 1937 : 12.522. — 1938 :

11.000!! Ne prennent-elles pas une signification encore plus nette si on les compare aux ventes de motos (et de vélomoteurs!) neufs en Allemagne : 1937 : 242.630. — 1938 : 271.866.

Vous noterez toutefois qu'il n'existe chez nous aucune statistique, officielle ou officielle, permettant, même approximativement, de connaître le chiffre de fabrication ou de mise en service, pour les vélomoteurs, ces « véhicules » si populaires, si perfectionnés, qui arrivent à coûter parfois plus de 4.000 francs.

Ce silence complet contraste étrangement avec la loquacité des informations allemandes... Grâce à elles, je pourrais vous dire, par exemple, le pourcentage exact des ventes par cylindrée, et même la profession (sinon l'âge!) des acheteurs! Vous apprendriez ainsi que ce sont les ouvriers qui forment la moitié de la clientèle motocycliste. Puis viennent ensuite les agriculteurs, les artisans et les fonctionnaires.

Quoi qu'il en soit, on peut dire que la production motocycliste française n'excède que de très peu 55.000 pièces, compte tenu des vélomoteurs, de l'exportation, des commandes de l'Etat...

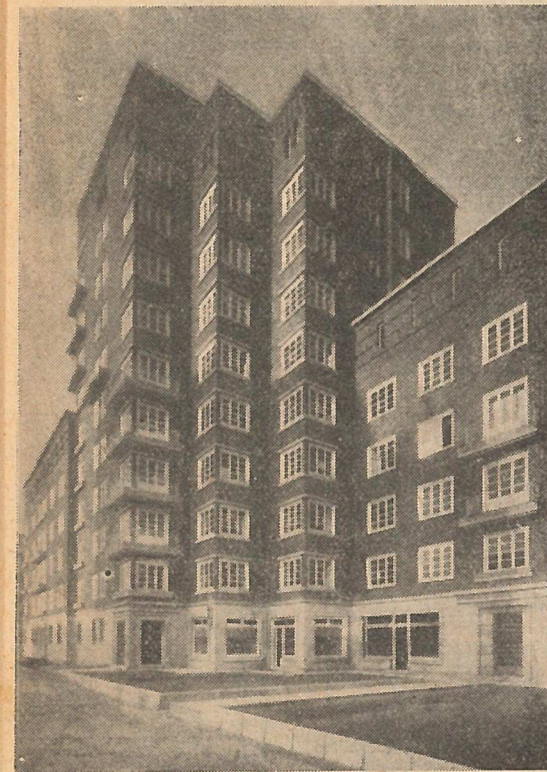
Examinant la vente en France des motos françaises : 10.750, vous vous rappelez qu'elles sont fabriquées par une bonne dizaine de marques indépendantes, qui toutes cataloguent quatre ou cinq modèles différents. Et même en admettant que certaines firmes se taillent la part du lion dans ce maigre festin, que quelques types jouissent d'une popularité plus marquée, vous verrez qu'il est difficile de parler d'une fabrication en grande série. Et vous imaginerez sans peine combien doit être longue l'immobilisation du capital engagé, et lent l'amortissement de l'outillage.

Avec de tels chiffres, aussi officiels que décourageants, il me serait loisible de broser un bien sombre tableau, quitte à l'éclaircir artistement de clartés d'espoir! Par exemple, les besoins grandissants de l'armée, les exportations accrues (qu'une organisation unitaire des ventes à l'étranger intensifierait sans peine), l'intérêt croissant qui suscitent les nouveaux types de vélomoteurs. Une propagande vraiment corporative, même si elle n'était point aussi suivie, aussi puissante que celle d'une marque d'apéritif, finirait bien par remettre à la mode ces petites merveilles...

Mais, en vieux paysan, je préfère terminer sur un dicton (bien qu'il ne soit pas de chez nous) :

« Même par ce temps de chien  
Si chacun y met du sien  
Tout reviendra bien ».

Robert SEXE.



Usines et bâtiments administratifs s'élèvent suivant un plan résolument monumental.



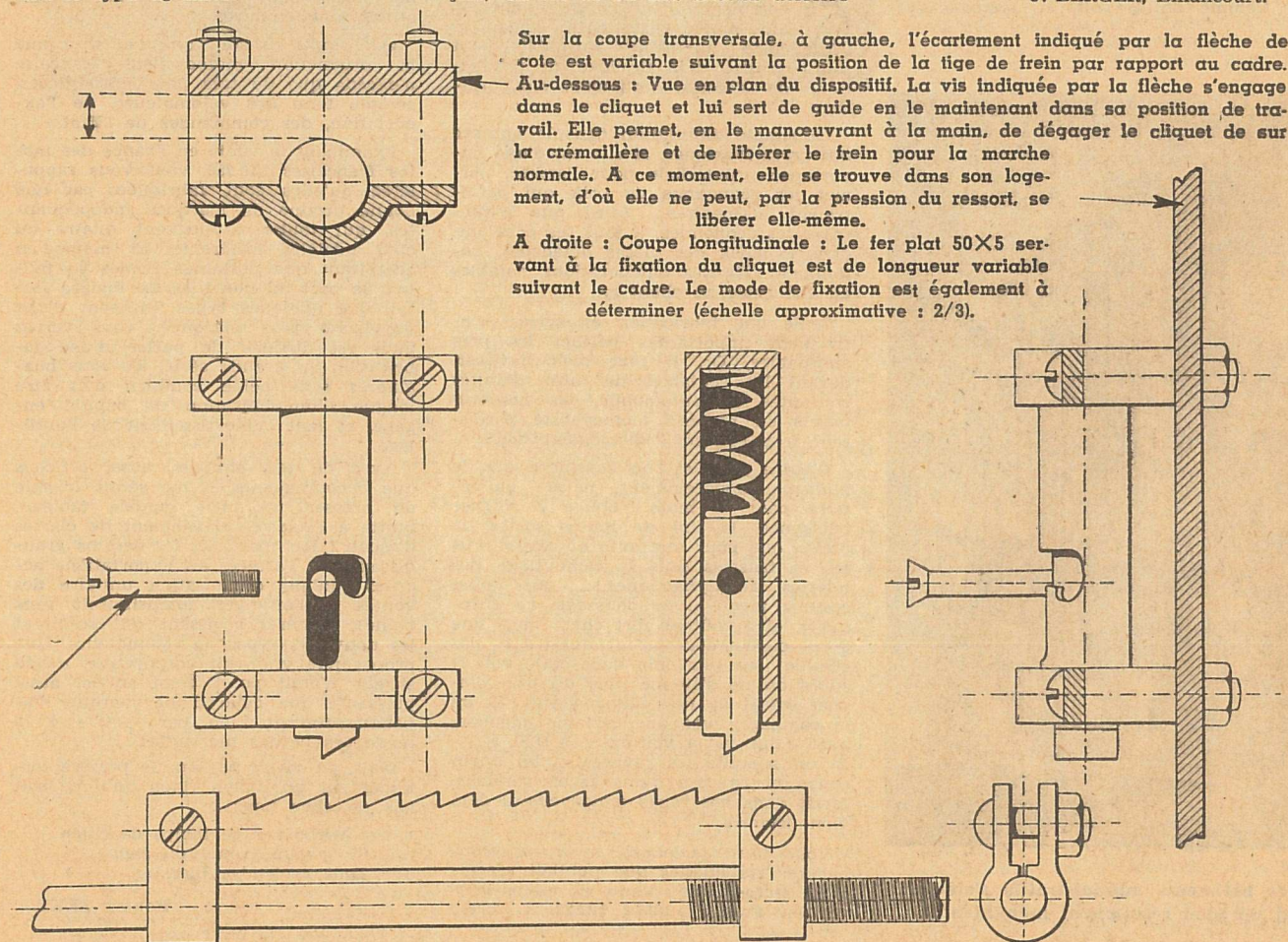
# Tribune Libre

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.

## Un dispositif de blocage pour frein de sidecar

Les sidecars ne possèdent pas de dispositif de blocage du frein à l'arrêt, et cela est très gênant lors d'un stationnement dans une côte, par exemple. Notre lecteur de Verneuil-sur-Avre, M. Dezelée, a remédié à cela au moyen d'un appareil de sa construction dont nous publions ci-dessous les croquis et qui lui donne satisfaction complète.

Cet appareil se compose d'un tube de 12-17, fermé à une extrémité, dans lequel est placé le cliquet et son ressort. Cliquet et crémaillère sont en acier. Les colliers supportant le tube et les chapes supportant la crémaillère sont en fer. Leurs dimensions sont variables suivant celles de la tige de frein, qu'il est nécessaire de fileter jusqu'à la première chappe. Cela n'est pas aussi nécessaire pour la seconde chappe. L'emplacement de l'appareil est variable suivant le type de moto.



Sur la coupe transversale, à gauche, l'écartement indiqué par la flèche de cote est variable suivant la position de la tige de frein par rapport au cadre. Au-dessous : Vue en plan du dispositif. La vis indiquée par la flèche s'engage dans le cliquet et lui sert de guide en le maintenant dans sa position de travail. Elle permet, en le manœuvrant à la main, de décaler le cliquet de sur la crémaillère et de libérer le frein pour la marche normale. A ce moment, elle se trouve dans son logement, d'où elle ne peut, par la pression du ressort, se libérer elle-même.

À droite : Coupe longitudinale : Le fer plat 50x5 servant à la fixation du cliquet est de longueur variable suivant le cadre. Le mode de fixation est également à déterminer (échelle approximative : 2/3).

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

## Notre Service des Recours

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

Mellors. En 250 ex-æquo avec Jeannin.

Circuit de 5 kms, record du tour toutes catégories ;

Circuit de 3 kms 333, record du tour toutes catégories.

Je n'insiste pas, mes amis les lecteurs de *Moto-Revue* connaissent assez mon palmarès pour que je m'en tienne à ces quelques précisions.

Georges MONNERET.

## Moto volée... et retrouvée grâce à Bonnet

Je me permets de porter à la connaissance de vos lecteurs le grand service que m'ont rendu les Ets Bonnet, 171, avenue Edouard-Vaillant, à Billancourt. Ils m'ont permis de retrouver sans aucun frais ni démarche de ma part mon vélomoteur Prester-Jonghi qui m'avait été volé.

J. BERGER, Billancourt.

# UNE MOTO A GAZOGENE (FIN)

**FILTRE** Voyons la partie supérieure de l'épurateur. Nous aurons fixé par rivetage un autre cercle de cornière 20 x 20 à 15 mm. du haut du cylindre. Ce cercle n'a pas besoin de fermer d'une manière étanche. Tandis que nous devons en placer un autre sur le fond qui, lui, devra être absolument étanche.

Un faux fond en tôle de 3 mm. pourra pénétrer à l'intérieur du cylindre pour venir prendre appui sur le premier cercle cornière, avec interposition de deux joints, l'un dessous, l'autre dessus. Le serrage habituel des autres fonds sera encore employé et aucune fuite ne devra être possible là non plus. Sur le fond de fermeture un tube léger de 40 cm. sera soudé qui dirigera un gaz vers le mélangeur. On pourra raccorder d'ailleurs par un tube caoutchouc sans inconvénient, ou mieux par un flexible métallique, ce qui n'aurait pu être fait avant que le gaz soit refroidi.

Mais l'essentiel de notre appareillage est le filtre que nous allons décrire.

Sur le faux fond dont nous avons parlé plus haut, nous perforerons 21 trous ronds de 32 ou 33 mm. régulièrement espacés et sur ces trous nous souderons une collerette légèrement évasée vers le bas. Ces collerettes en tôle de 2 mm. auront 18 à 20 mm. de long. Elles recevront chacune un ressort à boudin en fil de 1 mm. à spires écartées de 10 à 12 mm. Ces ressorts devront tenir en place sur les collerettes et ils seront coiffés chacun par une gaine d'étoffe résistante (30) en forme de sac et à mailles très fines. La longueur des gaines sera de 320 environ et leur diamètre celui nécessaire à tenir un peu tendues sur les ressorts; elles seront arrêtées en haut par une ligature ou par un anneau découpé dans une chambre à air. Si les ressorts sont en acier poli, il sera bon de les peindre au vernis émail, car ils seront exposés à l'humidité et perforeraient les sacs après oxydation. Nos sacs une fois en place devront pénétrer dans la matière filtrante de quelques centimètres, de façon à ce que les vibrations qu'ils ne manqueront pas de recevoir et qui les feraient s'entrechoquer, soient annulées par le liège.

C'est tout; et si nous avons la patience d'exécuter ce montage, nous n'aurons qu'à procéder à une vérification de l'étanchéité, puis nous pourrons allumer.

**ATTENTION** Pour vérifier l'étanchéité qui est absolument nécessaire, boucher avec un gros liège le tube de sortie de l'épurateur et brancher l'entrée de la tuyère sur un gonfleur. Quand nous aurons quelques centaines de grammes de pression, arrêtons, écoutons, ou mieux passons un pinceau imbibé d'eau de savon sur les joints. Assurons les portages des couvercles en imbibant les tresses d'amiante de graisse graphite. Si nous avons réussi nous pouvons mettre en route. Nous avons, bien entendu, chargé le gazo de char-

bon de bois, très menu, bien sec et exempt de terre, pierres, etc..., ainsi que nous le savons.

**EN ROUTE** Mettons en route maintenant sur l'essence en ayant soin de ne pas ouvrir la manette d'air, celle-ci est remplacée, d'ici que le gazo-gène soit allumé, par celle du gaz. L'air supplémentaire est constitué par celui qui vient à la place du gaz (qui ne peut encore se produire) depuis la tuyère au travers de tout notre appareillage.

Le moteur en route, si nous présentons à l'orifice de la tuyère une mèche de papier enflammée à notre briquet, nous verrons la flamme de celle-ci aspirée. Elle s'engouffrera à l'intérieur et enflammera le charbon qui est descendu jusque sur le fond inférieur. Dès que nous aurons un feu vif (nous le vérifierons à l'œil à travers la tuyère), nous pourrons ouvrir petit à petit la manette d'air supplémentaire et refermer celle du carburateur. Nous aurons quelques pétarades, quelques ratés, mais en deux minutes au plus, nous pourrons fermer le robinet d'essence, après quelques essais d'accélération nous pouvons partir si le moteur répond et rouler au gaz, cette fois.

Si nous n'avons pas augmenté l'alésage du moteur, il nous sera possible, quand la puissance faiblira en côte, d'ouvrir à nouveau l'essence et de parfaire la carburation au moyen de la manette du carburateur.

Mais ce ne sera qu'en cas de forte rampe ou pour un side surchargé que nous devrons recourir à cet expédient. La consommation d'essence en ce cas sera négligeable, 1/4 de litre au 100 km., et la vitesse, celle d'autrefois.

Ne nous décourageons pas si les premiers essais sont infructueux, que la marche soit saccadée, reportons-nous au paragraphe de la marche au gaz de ville et songeons, à chaque variation de régime, à la correction nécessaire de l'air de carburation. Peut-être y aura-t-il à réduire ou augmenter en certains cas, mais définitivement le diamètre de la tuyère, mais ne nous éloignons pas trop du diamètre donné qui semble l'idéal : 12 mm.

**RESULTAT** L'économie, résultat final que nous recherchons, sera atteinte sans aucun doute et la marche sera satisfaisante dès que nous aurons le doigté nécessaire.

**ARRETS** Pour arrêter nous coupons le gaz ou l'allumage tout simplement et si une petite flamme sort par la tuyère ne nous en inquiétons pas, c'est le gaz qui est formé qui s'échappe et s'enflamme. On pourrait d'ailleurs mettre un pare-flamme en toile métallique devant la tuyère. On pourrait aussi rouler les derniers cent mètres au ralenti, la flamme ne se monterait pas. Si nous voulons repartir après un quart d'heure, il est probable que nous pourrions le faire directement sur le gaz, mais il ne faut pas compter repartir sans réallumage après 1/2 heure d'arrêt. On pourrait créer un petit courant d'air en desserrant un peu le couvercle de charge pour allonger la durée possible des arrêts. Mais il est si simple d'allumer que nous ne chercherons pas le perfectionnement facile qui permettrait la mise en veilleuse du foyer.

**NETTOYAGE** Voyons le nettoyage. Chaque fois que le charbon sera épuisé il faudra probablement nettoyer complètement. Pour cela, ouvrir le fond inférieur du générateur, laisser tomber la crasse, tamiser le charbon pour le réemployer.

**PRECAUTION** Faisons bien attention si nous voulons regarder la provision qui reste à l'intérieur pendant que c'est allumé, car assez souvent le gaz contenu s'enflamme et nous brûlerait les moustaches si nous ne nous tenons pas à l'écart. Il n'y aura aucun danger à recharger, pourvu qu'on prenne la précaution

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE. L'UNE EST TOUJOURS UTILE. L'AUTRE TOUJOURS NEFASTE



de jeter une allumette ou un papier enflammé dans le gazogène après avoir retiré le couvercle. Le moteur n'a même pas besoin d'être arrêté. Donc remplissage si besoin est, et repartons. Si nous n'avons pas épuisé tout le combustible, nous n'avons pas à procéder au nettoyage, et à l'usage nous saurons quand il faut que cela soit fait.

Tous les 2.000 kms, visitons et nettoyons la boîte à poussière. Tous les 15.000, voyons la matière épurante et changeons-la, nous en serons pour cent sous. Profitons de l'occasion pour visiter les sacs-filtres, s'ils sont coupés changeons-les, s'ils sont noirs brossons-les. Nous sacrifierons bien une 1/2 heure tous les 10 ou 15.000 kms, que diable !

Pour éviter le colmatage de nos sacs-filtres, nous nous trouverons bien quand le temps sera froid de couvrir l'épurateur d'une housse, de cette façon la condensation sera évitée et les toiles préservées.

**RAVITAILLEMENT** La question la plus délicate, et nous ne nous y attendions pas certainement, est le ravitaillement en combustible. Si nous avons un side, tout va bien, nous pourrions aménager une petite soute à charbon, si nous ne faisons que rayonner, ne nous faisons pas de souci. Mais si nous allons au loin, il va nous falloir apprendre à connaître les panonceaux qui désignent les stockistes. Et en cas de panne en campagne, nous aurons la ressource suprême de nous procurer chez le boulanger la braise qui est le résidu du chauffage de son four et qu'il nous cédera volontiers deux sous le kilo.

Nous pourrions aussi, sans inconvénient, charger notre gazogène avec de l'anthracite calibré et de bonne qualité. Ceci nous permettrait d'allonger notre rayon d'action pour un même volume de combustible, mais la mise à feu est plus longue qu'au charbon de bois et c'est un inconvénient.

### Distributions surélevées

On constate une tendance à alléger les pièces alternatives des distributions. Les constructeurs n'ont pas su comprendre l'immense intérêt des distributions rotatives qui ne sont ni plus compliquées ni plus coûteuses à construire. Mais ils n'ont pas été cependant sans se rendre compte que l'inertie des distributions par culbuteurs et par tiges était trop grande. Par contre, les arbres à cames à tête sont considérés comme une solution plus coûteuse et on n'y recourt que sur quelques modèles de compétition. Une solution intermédiaire est représentée par les distributions surélevées. Les pignons portant les cames sont surélevés et sont entraînés soit par des pignons, soit, comme sur les dernières Sunbeam, par des chaînes à tendeur. Le tendeur Weller est largement utilisé. Le brin entraîné porte sur un ressort plat qui se cintre sous l'effort d'un ressort à boudin. La chaîne fonctionnant dans un bain d'huile est pratiquement incassable.

**Avez vous vu  
la nouvelle présentation  
de nos  
PETITES ANNONCES ?**

Il serait plus raisonnable pour ceux qui sont placés par rapport au prix, de faire un mélange par moitié par exemple, de charbon de bois et d'anthracite, on obtient un résultat intéressant tant au point de vue rapidité d'allumage que rayon d'action.

**CONCLUSION** Ainsi donc, vous voyez, amis lecteurs, que l'installation décrite est assez facile à exécuter et qu'elle est réalisable sans grands frais pour tous ceux qui ont quelques notions de mécanique.

Bien entendu nous avons décrit une installation simple, en partant des formes cylindriques, mais ceux que cela n'effraie pas pourront dessiner d'autres formes qui s'harmoniseront mieux à la machine qui emploiera les appareils. Le principe restant le même, le fonctionnement sera égal; et nous aurons plaisir à conseiller ceux qui le désireraient.

Il va ainsi être possible de remettre en service de nombreuses et puissantes machines anciennes, qui, tout en ayant donné une grande satisfaction, avaient dû être abandonnées par suite de leur consommation exagérée. Elles sont très susceptibles d'être adaptées; leur moteur pourra perdre quelques kilogrammètres sans trop de regret et leur cadre solide n'aura pas à souffrir de la surcharge des quelques vingt kilos de gazogène. Elles ont une sensible réserve de puissance que nous pourrions de nouveau apprécier.

Mais nous exprimons pour terminer un regret amer. Tout en voyant cette marche au charbon comme digne d'être vulgarisée et comme recommandable en raison même de l'économie qu'elle permet, regrettons que l'âpreté du moment nous mette bientôt peut-être dans cette triste obligation d'abandonner l'essence, si propre, si commode et vraiment idéale pour alimenter nos fidèles motos.

A. VIARD.

## Notre Referendum sur la Standardisation

Voici le questionnaire auquel nous voudrions que TOUS nos lecteurs répondent. Si l'avis des usagers est d'importance, celui des agents ne compte pas moins, car il reflète, lui aussi, l'opinion générale.

Il y a pour chacun quelque chose à y gagner, mieux qu'une récompense : la réduction du prix des motocyclettes.

Nous rappelons que la question posée est la suivante : réduire à 4 ou 5 types essentiels les 13 à 14 types actuels de motos; le tableau ci-dessous facilite votre tâche : il vous suffit donc, selon votre idée, de rayer parmi les 13 types signalés les 8 ou 9 que vous considérez comme inutiles ou faisant double emploi. Nous avons volontairement exclu de cette liste la catégorie des vélomoteurs; elle est d'office standardisée. Nous ne parlons pas non plus des machines spéciales et qui n'étant pas de vente courante n'ont aucune influence sur l'ensemble du marché.

Répondez-nous tous pour que Moto-Revue puisse à son tour fournir aux constructeurs les précisions qu'ils attendent.

(Rayez les types que vous considérez comme inutiles)

### TYPES

- 175 cmc. deux temps.
- 175 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.
- 250 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.
- 350 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.
- 500 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.
- 750 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.
- 1000 cmc. quatre temps : latérales — culbuteurs.

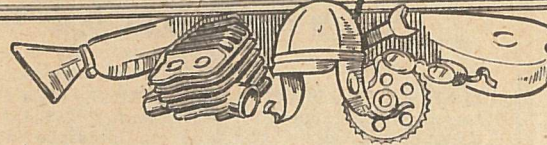
### GENERALISATION DES RAPPORTS

Boîtes 3 vitesses ou 4 vitesses.

### STANDARDISATION DES DECORS

Couleur uniforme ou couleur au choix.

## CONSTRUCTEURS FABRICANTS



### Pour votre équipement électrique

La remise en état, réparation ou transformation d'une magnéto, d'un volant magnétique ou de tout autre organe de l'équipement électrique ne peut être confiée à n'importe qui. C'est pourquoi il est indispensable de connaître un spécialiste de l'équipement électrique digne de ce nom. Or, vous ne douterez pas de la compétence de M. Seniquette, qui dirige les Ets Alecau. L'ex-chef d'atelier des magnétos Mea est mieux que quiconque au courant de la question.

Une expérience indiscutable, un personnel de choix, un outillage moderne. Voilà trois raisons pour lesquelles les motocyclistes peuvent faire confiance aux Ets Alecau qui sont d'ailleurs à même de satisfaire la clientèle de Paris et de province.

Les Ets Alecau exécutent à des prix modérés un travail irréprochable. Leur nom et leur adresse est à retenir.

### Pour vos roues : Naville Frères

Pour vos roues de motos, de voiturettes ou de cyclecars, pour vos jantes et vos rayonnages, les frères Naville sont tout indiqués.

Spécialisés depuis vingt ans dans cette branche de l'industrie moto et auto, ils possèdent, outre une compétence indiscutée, un outillage des plus modernes. Ils ont d'ailleurs la confiance des grands constructeurs.

Pour construction, réparations, transformations de toutes roues, il est sage de les consulter.

Les frères Naville se chargent naturellement aussi de la fabrication pour machines spéciales : dirt-track, courses, etc.

Leur service commercial est organisé pour donner satisfaction rapide aussi bien dans la région parisienne qu'en province.

### Les Dollar chez Bardet

M. Bardet a été de tous temps un spécialiste de Dollar; les amateurs de cette marque connaissent d'ailleurs bien son magasin et ses ateliers de la rue du Pré-St-Gervais.

Pour le départ de la prochaine saison, M. Bardet prépare une exposition des derniers modèles Dollar et invite cordialement les lecteurs de Moto-Revue à venir détailler les nouveautés.

### 23me Foire de Bordeaux

Le Comité de la Foire de Bordeaux, Association sans but lucratif, reconnue d'utilité publique, a tenu son assemblée générale annuelle le lundi 20 février, à l'Hôtel de Ville.

M. René Magne, vice-président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, qui va présider pour la cinquième année aux destinées de la Foire, a exposé l'état de préparation de la grande manifesta-

tion économique bordelaise (11-26 juin), qui s'annonce déjà comme un succès, puisqu'une augmentation de quatorze pour cent est enregistrée sur le total des locations inscrites à ce jour.

### Casque Z.N.

Déjà un certain nombre de nos lecteurs ont essayé le casque Z.N. Tous se sont montrés surpris et enchantés de cet essai qui leur a permis de se rendre compte que grâce à lui on peut con-



duire à toutes allures, sans avoir recours aux lunettes; quoique le visage soit à découvert, le casque Z.N., de par sa conception, canalise les filets d'air, supprime les lunettes et assure ainsi la visibilité parfaite, même sous la pluie.

### Chez Frotey

Frotey, agent de New-Map et de Motosacoche, possède le stock de pièces de rechanges pour ces deux marques et un atelier spécialisé pour toutes réparations des différents modèles.

Frotey pratique également l'échange standard de toutes pièces, cadres ou fourches.

### Le Catalogue Simard 1939

Le catalogue illustré des sidecars Simard 1939 vient de paraître. Il sera adressé franco par les Ets Simard à tous les lecteurs de Moto-Revue qui en feront la demande. L'adresse de Simard se trouve aux pages d'annonces de ce même numéro.

### Prime de la Semaine



Le **STYLAUTO**, porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage.

Prix : Abonnés : 7 frs.

Lecteurs : 9 frs.

Port : France : 1 fr. 30; Etranger : 3 fr.

### Il y a Tablier et Tablier

La marque est une garantie de qualité. Vous n'achèteriez pas une moto, une bougie, une huile, un casque ne portant pas de marque et vous auriez raison. Vous devez, pour vos autres accessoires, et même pour votre équipement personnel, vous entourer des mêmes garanties. Par exemple, un fabricant de vêtements de cuir, blousons, tabliers, manchons, en posant sa griffe sur ses fabrications, en vous donnant son adresse dans *Moto-Revue*, se met par là à votre disposition au cas où exceptionnellement vous auriez une réclamation à formuler. Mais comment pourriez-vous trouver un fabricant anonyme? Quel recours aurez-vous contre lui? Méfiez-vous donc fabrications, en vous donnant son adresse; méfiez-vous aussi des présentations trop chatoyantes, un beau vernis superficiel cache souvent bien des imperfections... Il sera trop tard de venir vous plaindre à nous quand vous aurez été déçus.

Exigez donc de votre marchand des articles notoirement connus et, au besoin, interrogez-nous avant de vous engager.

### Pour l'entretien rationnel des vêtements de cuir La Graisse Neptune

Les vêtements de cuir sont coûteux, raison principale pour leur assurer la conservation la plus longue. Pour cela, il n'est qu'un seul moyen : Un entretien suivi, au moyen d'un produit de qualité reconnue et éprouvée. A ce titre, la graisse Neptune mérite d'être citée, car elle est l'objet de références chaque jour plus nombreuses. Elle est aussi économique qu'efficace, assouplit et régénère le cuir, le conservant indéfiniment à l'état de neuf.

La graisse Neptune n'est pas comparable aux produits quelquefois beaucoup plus coûteux qui rendent le cuir cassant ou permettent à la poussière de s'accumuler. L'emploi de la graisse Neptune constitue une véritable économie car la longue durée du cuir compense, et au-delà, l'achat d'une boîte de ce produit.

### Un conseil de Carbohyd

Pour savoir quel carburant employer de préférence pour votre moteur, faites un essai de vitesse en côte, départ arrêté ou ralenti. Le carburant qui donnera, sans cognements ni cliquetage, la plus grande vitesse au sommet sera à retenir et n'oubliez pas, pour un rendement parfait, d'y ajouter la petite dose de Carbohyd.



## LIBRAIRIE

Les commandes adressées à nos bureaux devront être accompagnées du montant, mandat ou chèque postal (Cpte 297.37, Paris, 2<sup>e</sup>), car les frais contre remboursement sont beaucoup plus onéreux pour le client. Toute commande non accompagnée de son montant sera considérée comme nulle.

- **POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE**, par Michel. — 68 schémas et figures. Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les réglemens. Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **LE MOTEUR DIESEL**, expliqué par Farman. — Un volume de 188 pages, 87 figures. Fonctionnement du moteur et réponses. Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES**, par H. Lanoy, ingénieur électricien I.P.G. — Un volume in-16, broché, de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs. Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.
- **LES VOYAGES DU COCHE A L'AVION**, par M. Glat et A. Weiller. Broché : 13 fr.; Cartoné : 16 fr. Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 4 fr. 50.
- **A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO**, par A. Touvy. — Explicite c'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur. Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.
- **L'AUTOMOBILE, MACHINE MERVEILLEUSE**, par H. Clayette. Pour se familiariser avec les organes essentiels de l'auto et savoir ce que désignent au juste des expressions entendues. Broché : 13 fr., cartonné, 16 fr. Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES ET TABLEAUX INDICATEURS**, par Michel. — Un vol. broché, 72 schémas et 71 figures. Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation. Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.
- **LA MAGNETO**, par Percheron, ingénieur E.N.S.A., 15<sup>e</sup> édition. — Un volume broché de 514 pages. Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations. Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger : 4 fr. 50.
- **THEATE PRATIQUE sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion**, par R. Bardin. Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes. Un volume in-8 de 153 pages. Broché. 94 figures. Prix : 33 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50
- **L'AUTO SANS CHAUFFEUR**, petit manuel de 188 pages, par L. Picard. Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.
- **LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN**. Outillage et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage, limage, ajustage. Les jouets mécaniques. Un volume in-16 de 245 pages, avec 243 figures, par H. de Graffigny, ingénieur civil. Prix : 20 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr.

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

## Clubs

■ **SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEN**. — Le S.M.F. a tenu, samedi dernier, au Café des Colonnes, à Saint-Etienne, son assemblée générale statutaire en présence d'une quarantaine de sociétaires actifs. Le secrétaire Vidal fit le rapport moral de la saison 1938, et indiqua les grandes lignes de l'activité du club pour 1939, et indiqua les grandes lignes générales, donna le compte rendu financier, qui fut adopté à l'unanimité. Enfin, M. Haon, président, clôtura en disant sa confiance dans l'avenir du Sport Motocycliste Forezien et en invitant les sociétaires à faire preuve d'activité pour assurer la vitalité de notre beau sport motocycliste.

Le Comité 1939 fut ensuite élu :  
Président : Pierre Haon; vice-présidents : Faurand et Chansoloy; secrétaire général : Vidal; trésorier général : Paricaud; secrétaire adjoint : Richaud; trésorier adjoint : Garbay; conseillers : A. Sallet, Lenardon et Cohas.

■ **MOTO-CLUB PICARD**. — Pour continuer une tradition déjà ancienne, mais qui, toujours, a obtenu le plus franc succès, les dirigeants du M.C. Picard avaient convié samedi soir leurs membres et amis au traditionnel banquet annuel.

Plus de quarante membres et amis du club étaient donc rassemblés samedi soir dans une des salles de l'Hôtel Central. A la table d'honneur, M. Hotte, adjoint au maire d'Amiens, présidait entouré de Mme et M. Laleu, président, Mme et M. Saily, vice-président, Mme et M. Patte, trésorier. Nous avons également noté la présence de MM. J. Français, secrétaire, Marcel Chevalier, Hivert, membres de la Commission sportive; M. Dubois, président d'honneur; M. Bachelet, ainsi que M. Pétain, du Moto Sporting Club Lensois, venu de Lens en moto.

■ **GRANDE CONCENTRATION TOURISTIQUE AU HAVRE**. — Les clubs motocyclistes havrais ont formé entre eux un comité, qui a pris le nom de « Entente des Clubs Motocyclistes Havrais ». Cette entente a pour but d'organiser au Havre des manifestations motocyclistes importantes. En premier lieu, elle va organiser le samedi 22 et dimanche 23 avril, une grande Concentration Touristique, avec visite facultative du paquebot « Normandie », au tarif réduit de 12 fr. au lieu de 20 fr. Le règlement, déjà approuvé par l'U.M.F., n'impose aux participants aucune obligation de temps ni de lieu de départ ou de passage. La concentration est ouverte à tous possesseurs de motos, sidecars ou cyclecars, qu'ils soient ou non membres d'un club.

L'Entente a déjà réuni un certain nombre de prix, dont quelques-uns de grande valeur. Les prix seront attribués par tirage au sort, effectué avec des tickets. Les participants recevront à cet effet un ticket par fraction de 25 kilomètres entre leur résidence et le Havre. En outre, des Coupes seront attribuées aux clubs, aux classements à la distance et aux nombre de participants.  
Tous renseignements par lettre au siège de l'Entente des Clubs Motocyclistes Havrais, 1, rue Foubert, Le Havre.

■ **SPORTING MOTO-BALL DE CANNES**. — Jeudi dernier, les membres du Sporting Moto-Ball se trouvaient réunis en assemblée générale, afin de procéder au renouvellement du Comité d'organisation. Avant de procéder au vote, M. Zappa, président sortant, prit la parole et retraça en quelques mots la bonne marche du club au cours de la saison passée, il félicita organisateurs et coureurs qui contribuaient aux succès de nos épreuves et qui par leurs valeurs firent briller les couleurs du Sporting : Furent à l'honneur, les Peirano frères, Rivoira, Tuson, Boiston, Tosello, Dotto et Poirier. L'on procéda au renouvellement du bureau; voici la composition du Comité organisateur pour l'année sportive 1939 : Président : M. Zappa; vice-présidents : Messieurs Maige et Galtaldi; secrétaire général : M. Poirier; secrétaire adjoint : M. Langery; trésorier : Dotto; trésorier adjoint : Blanc G.; assessors : Sasia, Harlich, Mme Brément; président de la Commission sportive : M. Piviano Antoine.

■ **AMICALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES INDEPENDANTS**. — L'Amicale des Clubs Motocyclistes Independants organise, le samedi 4 mars, son premier banquet annuel, qui se déroulera dans les salons de la Riche Gauche, Mai-



son Pignarre, 99, rue d'Alésia, Paris, 14<sup>e</sup>. Cette soirée est placée sous la haute Présidence d'Honneur de M. le Ministre de l'Education Nationale, ainsi que de nombreuses personnalités du monde et sport motocycliste.

Cette fête est assurée du parfait succès, puisque près de 200 convives ont régularisé leur participation à ce dîner amical. D'autre part, remercions vivement nos 30 associations adhérentes, ainsi que leurs sociétaires, pour l'effort et la collaboration qu'ils ont bien voulu témoigner aux organisateurs de cette soirée et en assurer la réussite. A noter qu'à la suite de ce banquet aura lieu un grand bal de nuit où tous les motocyclistes, membres d'un club, sont cordialement invités, sur présentation de leur carte d'entrée gratuite leur sera réservée, ainsi que le meilleur accueil de tous les membres de l'A.C.M.I.



■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS**. — Tourisme-Sport. — Ce soir à 21 heures, réunion mensuelle du club au siège social, 108, rue Béranger, Châtillon. Présence indispensable de tous les sociétaires.

Ordre du jour : Calendrier touristique pour le mois de mars. — Participation au banquet de l'A.C.M.I. — Organisation et détails pour la sortie de propagande qui se déroulera le 26 mars.

Le calendrier mensuel de mars s'établit comme suit : 12 : Vallée de Chevreuse; 19 : Autodrome de Montlhéry; 26 : Sortie de propagande annuelle. Tous les détails et heures de départ concernant ces sorties seront communiqués à la réunion.

A l'occasion de son septième anniversaire, le M.C.C. offrira un vin d'honneur à tous les sociétaires présents.

Motocyclistes de la région sud qui recherchez un bon club d'amis, assistez en curieux à une de nos réunions ou sorties, vous serez surpris du bon accueil, un renseignement ne coûte rien, adressez-vous au siège, 108, rue Béranger, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

■ **MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS**. — Sortie sur la Vallée de Chevreuse. Responsable : Adolphe. Départ du siège à 9 heures. Itinéraire : Ville-d'Avray, Versailles, Trappes, Les Esarts, tourner à gauche, prendre la C.C. 24 jusqu'à Vaux de Cernay. Visite touristique. Retour par Dampierre, Chevreuse. Visite du château de la Madeleine. Saint-Rémy, Châteaufort, Buc, Versailles, Paris. Restaurant aux Vaux de Cernay. Deuxième départ à 13 heures, porte de St-Cloud, rendez-vous au restaurant.

Vendredi 24 a eu lieu l'assemblée générale du M.C.T.P. et les élections à vote secret. Sont élus pour l'année 1939 : président : Hurbecq Louis; secrétaire : Michard G.; secrétaire adjoint : Adolphe; trésorier : Nogardé Louis; trésorier adjoint : Bastoën G.; archiviste : Adolphe.

Le banquet du M.C.T.P. est fixé au dimanche 26 mars. Tous les camarades et amis de notre club sont cordialement invités. Les inscriptions sont reçues au siège, 22, impasse St-Sébastien, où le secrétaire se tient à la disposition des camarades tous les soirs, à partir de 19 h. 30.



■ **SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN**. — Sport-Tourisme-Camping. — Si la matinée de dimanche n'était pas engageante pour le temps, l'après-midi ensoleillée permit une belle balade à tous les membres qui étaient venus pour la sortie sur Montfort l'Amaury.

Le 5 mars : Sortie sur Jablines. Départs à 9 h. et 13 h. 30 porte de Vincennes, au « Terminus de Vincennes ». Prendre la R.N. 34, par Shell, Pomponne; à Lagny, prendre à gauche la RD 21 en direction d'Anet, regroupement après le pont sur la G.C. 45 en direction de Varennes et Jablines. Retour par Claye.

Le 12 mars, date à laquelle devait s'ouvrir notre saison de camping, a été reportée au 19 mars, ou tout le monde viendra applaudir nos coureurs dans l'Éliminatoire du Bol d'Or, à Montlhéry. Le 12, le S.M.C.P. a prêté gracieusement son concours à une fête populaire de quartier (rue de Flandre), où un défilé motocycliste costumé et fleuri permettra à tous de rire et de s'amuser.

Camarades motocyclistes isolés, qui voyez avec envie des groupes s'amuser sagement le dimanche, venez au Sporting, la gaieté y règne en maîtresse.

Renseignements aux réunions amicales du mercredi, 1, place de la Bastille, Paris, 12<sup>e</sup>. Arc. 16-39.

■ **SIDECAR-CLUB DE FRANCE**. — Le Comité du club a désigné, au cours de sa dernière réunion, l'équipe qui doit représenter le Sidecar-Club de France à la Course des Six Heures, épreuve éliminatoire du Bol d'Or, qui aura lieu le 19 mars prochain à Montlhéry.

Elle est ainsi composée : Henriot, Martinovich, Trombetta. Ces trois coureurs sont engagés dans la catégorie sidecar 600 cmc. L'équipe est placée sous la direction de François, le champion du side bien connu, directeur sportif du Club.

Par ailleurs, nous rappelons aux membres du club, aux sympathisants et aux isolés qui voudront bien se joindre à nous que le Sidecar-Club de France effectue dimanche 5 mars une sortie touristique ayant pour but la visite de la Vallée de l'Oise, par l'itinéraire suivant : Paris, St-Denis, Pierrefite, R.N. 1, arrêté à l'aérodrome de Moisselles, baptêmes de l'air à ceux qui le désirent, déjeuner sur l'herbe si le temps le permet. Ensuite redépart et toujours par la N. 1, par Presles, Persan, Beaumont, circuit de la Vallée de l'Oise par la rive droite. Arrêt à l'Isle-Adam et retour par Anvers et Pontoise.

Le rendez-vous est fixé au local du club, 105, fbg Poissonnière, à 8 h. 30. Départ à 8 h. 45 par la porte de la Chapelle. Les réunions du Sidecar-Club de France ont lieu tous les mercredis (sauf fêtes), à 21 heures, au Café le « Saint-Claude », salle du premier, 105, fbg Poissonnière (face sortie métro Poissonnière).

Pour toute correspondance et demande de renseignements, écrire au domicile du président M. Paolini, 124, rue de Rommainville, Montreuil (Seine).



■ **MOTO-CLUB DE PARIS**. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Malgré le mauvais temps, belle participation à la sortie sur Crécy-en-Brie. Jeux divers et promenades pédestres firent se passer agréablement la journée.

Par ailleurs, une équipe sportive rendit visite au Moto-Club Aiglon, où elle reçut, comme toujours, le plus charmant et amical accueil.

Dimanche prochain : Sortie sur Moret-s-Loing. Départ : Porte Dorée 8 heures. Regroupement à Melun chez l'ami Mariette. Déjeuner à Moret, avenue de la Gare. (Visite de la ville et de ses environs). Retour libre.

Attention ! Notez l'adresse du nouveau siège : 8, rue St-Denis, Café du Châtelet. Réunion le mercredi à 21 h. précises.

Renseignements tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.



■ **MOTOR-CLUB**. — Notre club a organisé samedi soir 25 février, son banquet annuel dans les salons Bouvalet, près de la place de la République. Cette fête, particulièrement réussie, à laquelle Moto-Revue était représentée, a été créée pour fêter les nombreux succès de l'écurie Tango et Vert 1938 et placée sous les signes de la gaieté et de la bonne camaraderie qui sont de rigueur au Motor-Club. Nous y avons également remarqué de nombreux membres d'autres clubs en visite, chose à laquelle nous avons été très sensibles.

Le banquet où nous avons pu apprécier une bonne chère a été suivi d'un bal avec travestis qui s'est terminé à une heure, mettons matinale. Notre président, dans un court exposé, a retracé le chemin parcouru par le Motor-Club et a exprimé les souhaits de voir l'écurie Tango et Vert 39 dépasser encore les résultats obtenus par son aîné.

Un splendide agrandissement représentant les coureurs a été vendu aux enchères à l'américaine, au profit de l'épreuve de vitesse que nous devons organiser le 30 avril, à l'Autodrome. Nous remercions ici les généreux donateurs, la somme obtenue ayant été tout à fait rondelette.

En résumé, il nous a été donné d'assister à une véritable fête de famille et nous terminons en disant que notre club qui compte déjà plus de vingt coureurs de vitesse (sans compter les routiers), fera pour le sport motocycliste dans la saison qui vient, plus qu'il n'a fait encore lors de la dernière. Réunions tous les mercredis soirs, Brasserie « Le Savoie », place de la République.

■ **MOTO-CLUB DES T.C.R.P.** — Samedi 4 mars, galop d'essai de nos coureurs à Montlhéry, en vue de l'Éliminatoire du Bol d'Or. Rendez-vous est donné à 13 h. 30, à la porte d'Orléans, terminus du 125. Les camarades libres ce jour-là sont priés de venir accompagner les coureurs, et les encourager. Motocyclistes des T.C.R.P. qui désirez pratiquer votre sport, n'hésitez pas, adhérez au Moto-Club des T.C.R.P., on y pratique le sport, le tourisme. Pour tous renseignements, venez à la permanence de 21 h. à 23 h., tous les jeudis, au siège social, 29, bd Henri IV, à Paris, le meilleur accueil vous est réservé, ou écrivez au président : M. Paolini, 124, rue de Rommainville, à Montreuil.

NE DEBRAYEZ JAMAIS. SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE



# 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 1/2 sur 13 1/2. 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

## service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une 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**  
Pour vendre, acheter, échanger, consulter d'abord  
**A. DUBOIS**  
ex-chef Service  
Réparation Monet-Goyon  
56, rue Aristide-Briand, 56  
ex-Record. Bol d'Or 175 cc  
LEVALLOIS  
Tél. Péreire 19-73

**LES MEILLEURS !!**  
**S.A. Fr. PISTON BORGIO** 34, Av. du Roule, Neuilly  
Téléphone: MAILlot 15-55

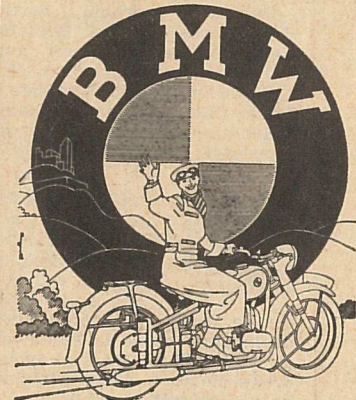
**CREDIT 12 MOIS**  
Motos neuves, soldées à des prix introuvables ailleurs :  
Monet-Goyon 4 CV culb. 4 vit. sélect. écl.  
New-Map 350 culb. mot. Mag. boîte Burman, écl.  
Motobécane 5 CV lat. blot. S. Novi combiné, dernier modèle.  
Motobécane 4 CV lat. bloc S. Novi combiné, dernier modèle.  
Terrot 4 CV mod. H.M.D. dernier modèle.

**OCCASIONS**  
Terrot 3 CV ég. . . . . 1.800 fr.  
Terrot 4 CV lat. H.D. équipée . . . . . 4.000 fr.  
Motobécane 4 CV culb. équipée . . . . . 3.200 fr.  
Motobécane 4 CV culb. équipée . . . . . 4.200 fr.  
Motobécane 3 CV culb. équipée . . . . . 3.000 fr.  
Terrot 4 CV culb. ég. 4.000 f.  
Terrot 4 CV lat. ég. 4.500 fr.  
Gnome 4 CV lat. Major 4 vit. sélect. . . . . 5.300 fr.  
Motobécane 5 CV culb. 4 vit. sélect. . . . . 6.500 fr.  
Terrot R.S.S. dernier modèle . . . . . 7.500 fr.  
B.S.A. Etoile Bleue 7.500 fr.  
A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Seine). Ouvert le dimanche.

**ARIEL**  
Ariel 250 3 CV 3 vit. équip. compl. ét. parf. 2.600 fr. Vis. ts les jours de 17 h. 1/2. 119, r. des Blains, Bagneux.

**B.M.W.**  
B.M.W. 750 cme. lat. fourche télesc. roulé 7.500 kms, prix 11.500 fr. Concierge, 18, r. du Louvre.

**ABONNEZ-VOUS A Moto-Revue**



Désirez-vous une moto absolument parfaite ? Avec les derniers progrès mécaniques ? dont les preuves sont incontestables depuis plus de 15 années.

**ACHETEZ UNE**

**B.M.W. ZUNDAPP N.S.U.**

Les meilleures marques du monde

Tous les modèles 1939 en exposition

**Reprises toutes Motos**  
Crédit unique  
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE  
**LATSCHA**

16, Rue Auguste-Bailly, 16, à ASNIERES  
(à 300 mètres de la gare) Métro: LEVALLOIS  
Téléphone: GRESILLONS 17-93

Agence **TERROT** Vélocipède **M.R.**  
Passé Partout 2 vitesses et KICK

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

Leroy vend sa 5 CV Terrot R.S.S.S. ét. nf, 175 cme. Terrot culb. équip. prix . . . . . 3.200 fr.  
4 CV lat. Terrot ég. 4.200 fr.  
Motobécane 4 CV culb. équipée . . . . . 4.200 fr.  
Compétition 250 cme. 4 vit. sélect. tr. bon ét. . . . . 4.700 fr.  
Crédit. Reprises. Ouvert le dimanche matin. Leroy, 1, r. de Lagny, Vincennes.

**B.S.A.**

500 cme. Etoile d'Or, sortie mai 38, 8.000 kms, 140 kmh, ét. nf, Descamps, rte d'Agen, Nérac (L.-et-G.).

500 cme. à vend. p. part. roulé 16.000 kms, ét. nf, march. s'abs. Stanis, 31, r. de Liège, Paris, 8<sup>me</sup>.

350 Et. Bleue 1934, 5.000 fr. sam. apr. midi et dim. Larrieur, 18, av. Victoria, 1<sup>er</sup>.

Affaire unique B.S.A. 5 CV Etoile d'Or 1938 cme nve, av. gar. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

**F.N.**

F.N. 350 lat. ét. neuf équip. compt. 2.200 fr., Habrial, 85, r. des Sources, Antony.

**GNOME-RHONE**

Gnome-Rhône 500 cme. soup. lat. tr. b. ét. tte équip. 3.200 fr. Chaussonnery, 32, rue Vergniaud, Paris, 13<sup>me</sup>.

**HARLEY-DAVIDSON**

Modèle 1935 1200 cme. état impec. Durand, 22, r. de Picpus, Paris.

**SIDECARS**

9 CV av. side bipl. bon ét. surbaiss. réservoir, 24 lit. 1.500 fr. De Saleys, 4, r. Castagnary, 15<sup>me</sup>. Vis. sam. dim.

1.200 cme. mod. 30, side bipl. gr.d tourisme, impec. Bourgogne, 44, r. Ducoedic, 14<sup>me</sup>.

**MOTO-HALL**  
Toute la gamme des vélomoteurs 2 et 4 temps et motos  
**MOTOBÉCANE**  
Echanges - Réparations  
Crédit - Reprises  
78, av. des Ternes, 78 PARIS

**— BLANCHE —**  
A.A. GENESTE, ex direct. M. de Dufayel-Autos  
Toutes marques  
**MOTOS et VOITURES**  
Vente - Achat - Echange  
Reprises  
Comptant - Crédit  
OCCASIONS REVISEES  
71, rue Blanche, PARIS, 9<sup>me</sup>

**MOTO-HALL**  
LA MAISON DES VELOMOTEURS  
Toutes les grandes Marques :  
78, av. des Ternes, 78 PARIS (17<sup>e</sup>)

**CLINIQUE DES CADRES**  
Réservoirs et Roues  
Téléphone Péreire 20-64  
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois  
Ne pas confondre, bien noter n° 16

**NAVILLE FRÈRES**  
Construction de ROUES pour motos, autos, avions, canoës, etc. - Roues caoutchoutées pour tous chariots  
Réparations - Transformations  
Vingt ans d'expérience  
25 Rue BEZOUT PARIS - 14 GOSLIER 72-96 METRO : ALESA EN PROVINCE

Bazar de vêtements cuir et articles de camping  
169, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup>  
Grde spécialité de blousons, manteaux, vestes, culottes, pantalons, gants et serrète en cuir.

**DOLLAR** BARDET  
Concessionnaire  
7, rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS  
Tél. Nord 73-46 (Métro Place des Fêtes)  
STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES  
OCCASIONS - REPRISES - CREDIT

**INDIAN SIDECARS**  
Side Indian 750 sans carros, parf. ét. 2.500 fr. mot. 125 Moser complet 300 ou éch. ctre compress. volum., samedi ap. midi, ou écr. Leprince, 15, quai d'Asnières, Asnières.

**MONET-GOYON**  
Monet-Goyon 5 CV mot. Mag culb. 4 vit. sélect. 4.200 fr. vis. rue Villebois, Mareuil, Asnières, dim. matin. Chazette, 11, res (Seine).

**SIDECARS**  
5 CV side 1 pl. 1/2 cap. 5.000 fr. vis. ap. 18 h. et sam. apr. midi. Meyer, 10, r. Delambre, 14<sup>me</sup>.

**MOTOSACOCHE**  
Motosacoches 500 lat, moteur samedi 9 h. à 17 h. Le Cointe, Jubilé, ég. élect. ét. impec. vis. 4 av. P.-V.-Couturier, Vitry-Seine.

**NEW-MAP SIDECARS**  
750 cme. moteur Mag. boîte 4 vit. tte ég. side Bernardet grd rout. avec capote ensemb. imp. 5.700 fr. Urgent, Mercier, 5, r. Francis-Garnier, Billancourt.

**NEW MOTORCYCLE**  
Belgian bipl. bloc 500 Chaise arb. à came. Montlouis, 4, r. Pont-Godot, Viry-Châtillon (S.-et-O.).

**PEUGEOT**  
P. 107 4 CV lat. équip. 2.000 fr. Chevillot, 9, r. P.-Bert, Colombes.

Cause dép. prov. 3 CV P. 108 b. ét. méc. 1.600 fr. S.O.G.A.R., 44, r. Lecourbe.

**PEUGEOT**  
vous offre des bicyclettes, vélomoteurs, etc., neufs, avec 100 fr. premier versement et 10 traites de 35, 40 et 45 fr., etc. Brochant-Motos, 42, rue Gauthier, Paris, 17<sup>me</sup>. Métro Brochant.

**TERROT**  
500 Jap lat. abs. cme neuve, ég. 2.950 fr. Reprend plus faible. Café, 62, r. des Couronnes, 20<sup>me</sup>.

Stock de machines d'occas. bas prix, ét. de marche. Stock de machines rénovées, gar. 6 mois sans payer ni pièces, ni main-d'œuvre. Service d'entretien gratuit le dimanche matin. Crédit. Reprises. Souvenez-vous que Piaulet dépanne jusqu'à 50 kms de Paris, gratuitement. Piaulet, 89, av. de Choisy, Paris. Tél. Gob. 19-30.

A enlever 500 Jap culb. 4 vit. sélect. peu roulé. Guy, 6, rue Brogniart, Choisy-le-Roi (S.).

Les modèles 1939 de MOTOCONFORT - TERROT - M.R. - MONET-GOYON sont exposés chez  
**ADNET**  
Mécanicien breveté Aviation et Marine  
45, Cours de Vincennes, 45 - PARIS

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

**PNEUS**  
600x55 tringle  
25x3,00 —  
26x3,50 —  
27x4,00 —

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

**Les Docks du Pneu**  
387, Rue de Vaugrard, 387  
PARIS (XV)  
Vaugrard 41-42

ACHETEZ VOTRE **TERROT**  
Chez **LEGER** Concessionnaire exclusif  
4, Grande-Rue, St-Maurice  
Ent. 20-59  
Toutes pièces détachées.  
Réparations  
Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

**SAINT-PAUL MOTOS**  
**MOTOCONFORT**  
Reprise et rép. ttes Marques  
Tous accessoires  
Mise au point par spécialiste  
**A. HALHOUE**  
19, rue Charles-V, Paris  
Mét. St-Paul - Arch. 87-51  
Permanence du M.C. Paris

**Sidecar SIMARD Frères**  
12, Rue Antoine-Primat  
LYON - VILLEURBANNE  
Catalogue gratuit  
Agent p. Paris M. Gratecap  
14, r. Danton, LEVALLOIS  
Agent pour Genève :  
M. Gleichmann  
58, bd Saint-Georges, 58

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



**Vélocités 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 ..... 8.200 fr.

**SIDECARS**  
 Terrot 5 CV side Bernardet  
 euf ..... 4.500 fr.  
 Ensemble Terrot 750, route  
 nterch. cme nf ..... 8.500 fr.  
 Gnome-Rhône CV2 et V2  
 av. side Bernardet ..... 6.500 fr.

**COMPETITION**  
 Terrot 175 cme. gagnant Bol  
 d'Or. Record battu. ét. neuf,  
 Rudge 250 cme. gagn. nomo  
 Grds Prix état neuf .....  
 Vélocité 350 cme. K.T.T. 150  
 kmh. essence Benzol, comme  
 neuve .....  
 Saroléa 500 Racing très rap.  
 cme nve ..... 6.800 fr.

**VOITURES**  
 Amilcar 7 CV cond. int. 4  
 l. tte tôle ..... 4.500 fr.  
 Citroën 10, légère cond. int.  
 4 pl. cme nve ..... 9.400 fr.  
 Darmont spécial toute beau-  
 té ..... 4.500 fr.  
 Renault 6 CV 4 places, tôle  
 prix ..... 2.800 fr.  
 Grandes facilités de paie-  
 ment et d'échanges, Gros et  
 Pache, 33, rue de Gergovie  
 Ouvert le dimanche, Ség. 51-67  
 Expéditions province.

Royal-Enfield 3 CV parf. ét.  
 Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Tous travaux de brasure et  
 soudure autogène, même en  
 série. Allary, 142, av. de Fon-  
 tainebleau. Le Kremlin (S.).

Dollar 500 cc. arbre à cam.  
 side Bernardet, parfait état ..  
 Peugeot 350 cme. P. 111, ét.  
 nf, bon prix et plus. 350 cme.  
 en parfait. état, à partir de  
 2.500 fr.  
 Bardet, 7, rue du Pré Saint-  
 Gervais, Paris (Métro Place  
 des Fêtes).

Le plus grand choix de Pa-  
 ris, motos d'occasion garanties  
 vendues à crédit. Facilités d'é-  
 change.

**SIDECARS**

Les plus beaux sides d'occa-  
 sion. 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  
 Péreire, Paris.

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.  
 Agence Gnome-Rhône. Crédit-  
 Reprises. La Moto Rénovée 58,  
 rue Amelot, Paris.

**SIDECARS**

Sides B.S.A. Précision Ber-  
 nardet, Impérial, Vannod, Im-  
 bernotte, 1, rue des Acacias.

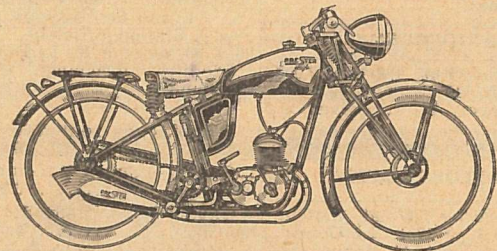
V.V. b. ét. droite ou gau-  
 che, prix int. Germain, 14,  
 r. Ernestine, 18<sup>me</sup>. Tte la jour.

**CRÉDIT BONNET**

*Avec  
 les frais de  
 transport que vous  
 avez dans l'année vous  
 devenez propriétaire d'un  
 Vélocité*



300 fr. à la commande 18 mois de crédit



**aux Etab<sup>ls</sup> BONNET**

172, Av. Edouard-Vaillant, BILLANCOURT (Seine)  
 Métro Billancourt Téléph. : Molitor 15-46  
 TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS  
 SIDECARS — VELOMOTEURS  
 GNOME-RHONE, PRESTER, TERROT, NEW-MAP  
 NE TRAITEZ RIEN sans avoir vu notre Salon  
 d'Exposition de 1.000 mètres carrés  
 LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION  
 FRANÇAISE DE CE GENRE

**LE CRÉDIT BONNET**

vous prêtera des fonds sans intérêt pour vous  
 permettre de réaliser votre premier versement  
 Ouvert le dimanche

**CRÉDIT BONNET**

Tout l'Équipement électrique

AUTOS, MOTOS

Stock complet

**SOUBITEZ**

Accessoires — Pièces détachées  
 réparations, toutes marques

Chez le Spécialiste M.FIEVEZ  
 188, r. de la Roquette, Paris - Roq. 66-59

**DEPREZ**

187 Rue Armand Sylvestre  
 COURBEVOIE

Téléph. DÉFENSE 07-01

— Métro Pont-de-Levallois —

Grand Choix de Motos Neuves

Motoconfort, Motobécans, Gnome-

Rhône, Monet-Goyon, Peugeot, Sides

Buffler etc. — Vélocités, tandems

et Cycles, — Motos occasion revisées

garantie 6 mois, — Vente, Achat,

Echange, Reprises, Réparations,

COMPANT — CREDIT,

Catalogue Franco sur demande

**F. TOUTIN**

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

Concessionnaire de  
 PRESTER · JONGHI · BMW  
 GNOME-RHONE · TERROT  
 MONET-GOYON · B. S. A.  
 TRIUMPH · SAROLÉA · F. N.  
 MOTOBÉCANE · ZUNDAPP  
 GILLET-HERSTAL · M.R.  
 SIDES : BELGIAN, PRÉCISION

Comptant, crédit, reprises, occasions  
 Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques  
 20 années d'expérience.

Dépannage gratuit

Stock pièces détachées, accessoires

**ON DESIRE ACHETER**

Désire ach. compt. moto 4  
 ou 5 CV, px inf. Ecr. Boîte  
 Postale 99, Paris, 5<sup>me</sup>.

Acheterai Sandford 4 roues  
 Ruby 1,100 ou roadster 301, b.  
 ét. Faire offres av. conditions à  
 A. Ledi, 1, r. Mignet, Aix (B.  
 du R.).

Jachète ttes motos, sides et  
 voitures, même accid. Me dé-  
 place en province. Pol, 50, r.  
 Pernety. Métro Pernety, Pa-  
 ris, 14<sup>me</sup>. Ségur, 26-67.

Part. ach. compt. F.N. 86,  
 Bernardet, ens. ou sép. même  
 mauv. ét. Mouchard, 44, r. Ti-  
 quetonne, Paris.

Jachète comptant vélo-  
 moteurs, motos, sides, Moto Agen-  
 cy, 24, bd de Charonne, Paris,  
 Dor. 60-01.

Jachète cyclecar, sidecar, vé-  
 locomoteur, motos tt. cylindrées,  
 plus haut prix. Péraldi, 2, rue  
 Henri-Buisson 18<sup>me</sup>.

Seul Fourche-Autos-Motos, 8,  
 v. de St-Ouen, Paris, 8<sup>me</sup>  
 Métro La Fourche), tous  
 paiera de suite votre moto ou  
 uto aux plus hauts cours.

Cherche moto 500 cme. B.S.A.  
 accid. mod. 1936, à nos jours,  
 Frapech, 8, av. Thierry, Ville-  
 d'Avray (S.-et-Oise).

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

Jachète ttes motos, sides cy-  
 clecars, voitures même accid.  
 Delaire, 33, rue Gergovie, 14<sup>e</sup>.  
 Ség. 51-67.

Jachète comptant motos an-  
 glaises, sidecars et toutes mo-  
 tos. Dessin, 73, quai du Point-  
 du-Jour, Billancourt. Téléph.  
 Mol. 19-66.

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

**VOITURES**

20 Petites voitures d'occas.  
 3 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<sup>me</sup>. Trud. 83-96.

Roadster Fiat 6 CV impec.  
 cond. int. 4 pl. garant. — Sim-  
 cacing déc. parf. état. Imber-  
 notte, 1, rue des Acacias.

**SIMCACING OCCASIONS**

Tous modèles tr. bon ét. gar-  
 rantis, long crédit, reprises  
 motos. Concessionnaire Simca,  
 70 bd de Charonne, Paris. Roq.  
 64-76.

**UNE GEORGES IRAT**

s'achète  
 chez  
**FRANÇOIS** 6, Rue Saint-  
 Ferdinand Paris

Darmont spéc. parf. ét. Mat-  
 chless 5 CV, 4 vit. ét. nf, bas  
 prix, urg. Cousin, 4, pas. Ras-  
 pail, St-Cyr-l'École.

**MARC présente ses modèles**

350 cme. et 500 cme.

4 vitesses - Bloc moteur - Cylindre incliné - Embrayage  
 sec Ferrodo, très souple et très doux

Avec éclairage électrique, accus et klaxon

Prix : 350 cme. **7.500**  
 500 cme. **8.500**

Son ensemble 5 CV  
 avec sidecar sport **10.750**

Magasin ouvert tous les jours jusqu'à 19 heures.

et le dimanche matin de 9 heures à midi.

Catalogue contre 2 fr. 50 en timbres postes.

MARC, 98, avenue Philippe-Auguste, PARIS (11<sup>e</sup>)

(Métro Philippe-Auguste)

**ROY**

Un Side-Car

Un sidecar signé ROY n'est pas seulement chic,  
 confortable, bien construit, il est surtout léger.  
 Modèle spécial pour chaque cylindrée :  
 Vélocité, 175 cme., etc...  
 134, Avenue Gambetta — 36, Rue de Bordeaux  
 MAISONS ALFORT (Seine)

**AVANT** **APRÈS**

**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

**A**  
**100**  
**à**  
**l'heure**  
**sans**  
**lunettes**

comme en conduite  
 intérieure

**Le casque Z.N.**

(ou serre-tête)  
 Breveté S.G.D.G.

De par sa conception, le  
 casque Z.N. empêche le  
 vent de vous frapper le vi-  
 sage. — Aucun filet d'air à  
 n'importe quelle vitesse.  
 Permet une visibilité par-  
 faite puisqu'il supprime to-  
 talement l'emploi des lu-  
 nettes. — Et pourtant...  
 VOUS N'AVEZ RIEN DE-  
 VANT LE VISAGE

— Demandez un essai —

**Ets NICOT**

53, r. des Batignolles (17<sup>e</sup>)

Tél. : Mar. 20-52

**SOUPAPES**  
**AXES DE PISTON**

**VARY & MAGNENANT**  
 INGÉNIEURS CONSTRUCTEURS  
 10, rue de Valenciennes - PARIS

Simcacing berline décapot.  
 splendide occas. cme nve, re-  
 prise motos en compte. Con-  
 cessionnaire Simca, 71, rue de  
 Dunkerque, Paris.

Sidecar Bernardet et Carpio,  
 bon ét. nombr. carros. sport et  
 tourisme, neuves et occasion.  
 Poinard, 3, rue Larochele, Pa-  
 ris. Dan. 62-27.

Salmsou 1100 cc. 2 A.C.T. St-  
 Sébastien course 4 vit. 150,  
 ess. Benz., carros. spéc. très  
 surb. 10.000 détails, 4 photos  
 2 fs, Coupard, 2, r. Orangerie,  
 Toulon (Var).

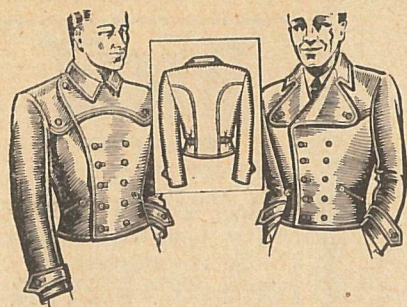
Essayez la 202 1939 chez Le-  
 clai, 56, rue de la Chapelle  
 (dans la cour), qui vous re-  
 prendra votre sidecar au plus  
 haut prix.

Occasion 202, 1939, cabr. 1.500  
 kilomètres .....  
 201, C. I. grand luxe .....  
 35, Opel 7 CV, cabr. 4 pl.  
 malle. Crédit.

Simcacing, Rosengart 5 CV,  
 cabr. 4 pl. — Cond. int. 201,  
 4 pl. confort. — Voitures revis-  
 sées.

Reprises de motos. Crédit 12  
 mois, Blanche-Autos-Motos, 71,  
 rue Blanche. Trinité 55-50.





# CHROME-CUIR

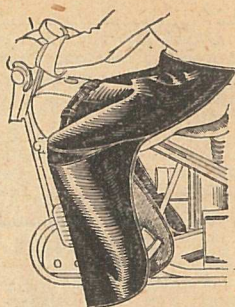
38, Rue du Château-d'Eau - PARIS (10<sup>e</sup>)

Tél. BOTzaris 73-37

Ouvert tous les jours, sauf dimanche  
 Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames  
 Fabrique de vêtements de cuir  
**CASQUE CHROME-CUIR**

**LE TABLIER « CHROME-CUIR » EST ADOPTE PAR LA POLICE D'ETAT ET DE LA ROUTE**

Réclamez le chez votre agent  
 Toutes réparations et transformations  
 Catalogue illustré sur demande



## MOTOBÉCANÉ

Pour vendre, acheter ou échanger  
 CONSULTEZ TOUJOURS

**M. BEAUVAIS**  
 Champion sur sidecar

Qui vous conseillera toujours bien  
 11, Rue Emile-Level (17<sup>e</sup>)  
 Marc. 48-07

## AVANT TOUT

CONSULTEZ

## MONNERET

Tous les derniers modèles

### MOTOS

VELOMOTEURS  
 TOUTES MARQUES

A DES CONDITIONS  
 DEFIANT TOUTE  
 CONCURRENCE

Reprises, crédit  
 au meilleur compte

EXPEDITION EN  
 PROVINCE

106, Av. Aristide-Briand,  
 MONTROUGE (Seine)  
 Ouvert le dimanche matin

**Pédale de Frein pour vélomoteur**  
 Pose facile  
 Adaptable sur tous vélomoteurs

En vente chez constructeurs et agents

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

Assurez-vous  
 à la Maison  
 de la Moto

B.S.A. 1000 cmc. Bernardet  
 grd rout. éclair. compt. réelle  
 occas. Garreau, 22, rue Robert-  
 Lindet, Paris.

A.J.S. 500 cmc. latér. avec  
 écl. .... 2.900 fr.  
 Norton 500 cmc. culb. sélect.  
 type 18, 1937, c. nve. 3.200 fr.  
 Crédit 12 mois. Blanche-Au-  
 tos-Motos, 71, rue Blanche, Pa-  
 ris.

New-Map 5 CV culb. Burman  
 4 vit. sélect. side sport, malle  
 chrom. toute équip. 6.000 fr.  
 avec ou sans side, 1/4 compt.  
 Crédit. Leclai, 56, rue de la  
 Chapelle, Paris, 18<sup>me</sup>.

Triumph mod. 38 500 cmc. 2  
 cyl. mod. spéc. pour le grand  
 tourisme, 150 kmh. ét. nf. prix  
 intér. Crédit. Reprises, 209, bd  
 Davout, Paris.

Part. vend 7 CV Citroën  
 trac. AV, parf. ét. 9.800 fr.  
 Blan, 175, r. de la République,  
 Argenteuil (S.-et-O.).

Motobécane 350 cmc. soup.  
 lat. écl. parf. ét. .... 1.800 fr.  
 Dax 350 culb. écl. trs bon  
 ét. .... 3.500 fr.  
 B.S.A. 350 cc. Etoile Empire,  
 eq. ét. neuf ..... 7.000 fr.  
 Sidecar Terrot 500 cmc. mot.  
 Jap. soup. lat. équip. parfait  
 état ..... 4.600 fr.  
 Reprises ei compte de toutes  
 motos, 12 mois de crédit, Marc,  
 98, av. Philippe-Auguste.

Bugatti 8 cyl. 2 l. 300 à com-  
 presseur. roues en dural. pns  
 nfs, réelle occas. Reprend. mo-  
 to. Garreau, 22, rue Robert-  
 Lindet, Paris.

Terrot CV culb. échap.  
 relevé entier. équip. comme  
 neuve ..... 4.500 fr.  
 Peugeot 4 CV culb. P. 135,  
 ent. équip. cme nve. 4.500 fr.  
 F.N. 4 CV latér. très bon  
 état ..... 2.500 fr.  
 Velocette 4 CV arbre à came  
 en tête tr. bon état 4.200 fr.  
 Peugeot P. 107, 4 CV, latér.  
 ent. eq. cme nve .... 3.500 fr.  
 Motobécane 5 CV culb. super  
 club 4 vit. sélect. av. side à  
 peine rodée. 4.000 kms 8.000 fr.  
 Gnome-Rhône 5 CV type CV  
 2, av. side grd tourisme Ber-  
 nardet ..... 7.500 fr.  
 F.N. 5 CV culb. avec side,  
 tr. bon état ..... 5.800 fr.  
 Vente au comptant ou à cré-  
 dit, avec six mois de garantie.  
 Ouvert dimanche et fêtes. Ent.  
 19-23. Algy, 12, rue Vaillant-  
 Couturier, Alfortville (Seine).

Monet 350 cmc. — Gnome-  
 Rhône 250 cmc. — Lucifer 250  
 cmc. — Terrot 350 cmc. — Ma-  
 gnat-Debon 350 cmc. — Sacoléa  
 350 cmc. — Depuis 1.500 fr.  
 Concessionnaire Simca, 71, r.  
 de Dunkerque, Paris.

Moto uniq. en France, Ariel  
 1000 cmc. 4 cyl. avec susp. AR,  
 mod. 1939, abs. cme nve, ayant  
 fait 1000 kms, garantie. Psalty,  
 50, rue Brunel, Paris.

Cause décès Simcacing luxe,  
 roul. 7.000 kms, prix très int.  
 Urgent. S'adr. Brossier, 4, r. du  
 Parc, Asnières (Seine).

500 cmc. Motobécane av. side  
 grd sport, tte nve, très rapide,  
 avec gar. .... 7.500 fr.  
 Side Bernardet de course,  
 s'attelant à gauche, avec frein,  
 prix ..... 1.800 fr.  
 Jonghi 350 cmc. culb. très  
 rapide ..... 4.000 fr.  
 S'adresser Beauvais, 11, rue  
 Emile-Level, Paris.

Ariel 500 cmc. Red Hunster  
 O.H.V. 4 vit. sélect. jantes chr.  
 pns nfs, éclair. Lucas, compt.  
 état neuf .....  
 Norton 500 cc. O.H.V. ress.  
 compens. carter bain d'huile, 4  
 vit. sélect. incorporé, jantes  
 chr. éclair. Lucas, presque pas  
 roulé .....

Excelsior Manxman 350 cmc.  
 roulé 3.000 kms gros réserv.  
 éclair. compt. sous garantie...  
 B.S.A. 350 cmc. Empire Star,  
 éclair. compt. parf. état .....  
 B.S.A. 350 cmc. Blue star,  
 réelle occasion .....

Gnome-Rhône 500 cmc. 1938  
 CV 2 culb. 4 vit. roulé 500 km.  
 abs cme nve, éclair. jantes chr.  
 réelle occasion .....

Norton 500 Internationale grd  
 réserv. entier, révisée et réé-  
 mailée, jantes chrom. pns nfs,  
 très vite .....

Garreau, 22, rue Robert-Lin-  
 det, Paris.

Blackburne 4 CV culb. Bur-  
 man, eq. ét. nf 3.800 fr. 1/4  
 compt. ét. Crédit. Leclai, 56,  
 rue de la Chapelle, Paris, 18<sup>e</sup>.

Achat de toutes motos réc.  
 au plus haut prix. Garreau, 22,  
 rue Robert-Lindet, Paris. Tél.  
 Vaug. 07-09.

Sans versement. compt. crédit  
 12 m. grd choix de motos, oc-  
 cas. ttes cyl. 40, rue Chaligny,  
 12<sup>me</sup>.

Particulier vend C. I. 8 CV  
 Mona luxe, bon ét. de marche,  
 inter. velours, graiss. s. pres-  
 sions, etc... Bons pneus. Prix  
 à débattre. Ecrire Chaumeny,  
 2, rue Caumartin, Paris.

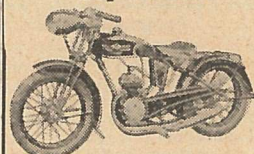
CYCLECARS VILLARD  
 Occasion et rénovés (garan-  
 tie). Entretien. Réparations.  
 16, rue de Rouvray, Neuilly  
 (Seine). Maillot 68-81.

Terrot 5 CV culb. side Ber-  
 nardet sport, très bon état.  
 Urgent, 6.000 fr. 19, rue Char-  
 les-V, 4<sup>me</sup>.

## Lucien PSALTY

Agent général  
**NORTON, A.J.S., ARIEL**  
 vous présente  
 le nouveau vélomoteur

**NEW-MAP**  
 Superconfort



COMPTANT — CREDIT  
 50, Rue Brunel, 50  
 PARIS

### CHEZ DIQUELOU !!

8, av. de la Porte de St-Ouen.  
 Métro : Porte de Saint-Ouen

Notre plus grand ennui sera  
 l'embarras du choix. Vous y  
 trouverez votre moto, votre  
 vélomoteur, votre tandem, avec  
 10, 12 18 mois de crédit.

Agent grandes marques :  
 Peugeot, Motobécane, etc... etc.  
 Reprises toutes motos, même  
 voitures. Sans premier verse-  
 ment.

Gillet-Herstal 600 cmc. écl.  
 Bosch, retour d'huile, parfait  
 état ..... 3.700 fr.

Motobécane 500 cmc. bloc. S.  
 monotube av. side Bernardet,  
 grd routier ..... 4.500 fr.

Vélomoteur Prester - Jonghi  
 parf. ét. .... 2.200 fr.

Terrot 350 cmc. supersport 4  
 vit. .... 6.200 fr.

P.U.O. 250 cmc. ct. de neuf,  
 gar. .... 3.200 fr.

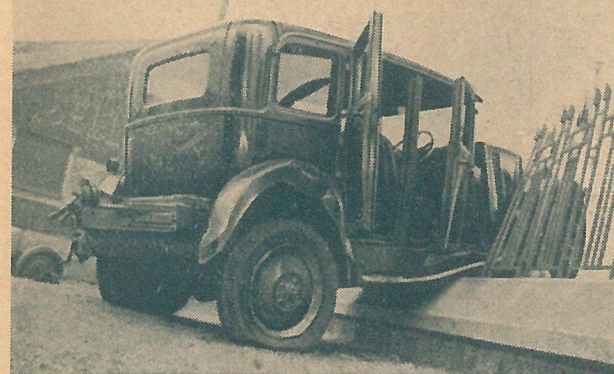
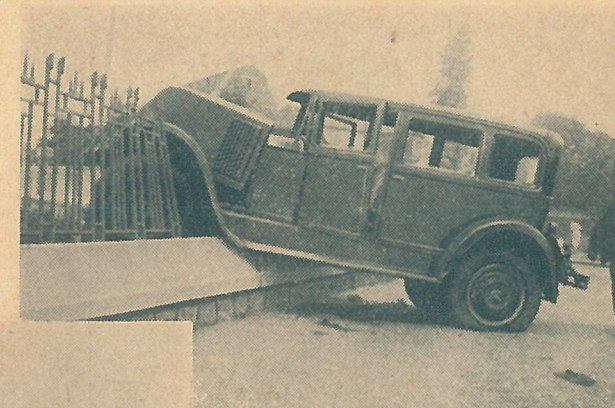
Charrier, 28, rue Davoust.  
 (Angle av. Ed.-Vaillant). Pan-  
 tin (Seine).

## Actualité Automobile

vous donne  
 chaque mois  
 un aperçu  
 de la vie  
 automobile

Abonnez-vous

# 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 INTE-  
 RESSANTS, 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



# VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE



UN LIVRE QUE TOUT  
MOTOCYCLISTE DOIT LIRE

**Abonnés : 12 frs**  
**Lecteurs : 14 frs**

Frais de port :  
France : 2 frs  
Étranger : 4 frs