

23<sup>e</sup> ANNÉE N° 648  
10 AOUT 1935

Le 4 roues Darmont,  
par Max End

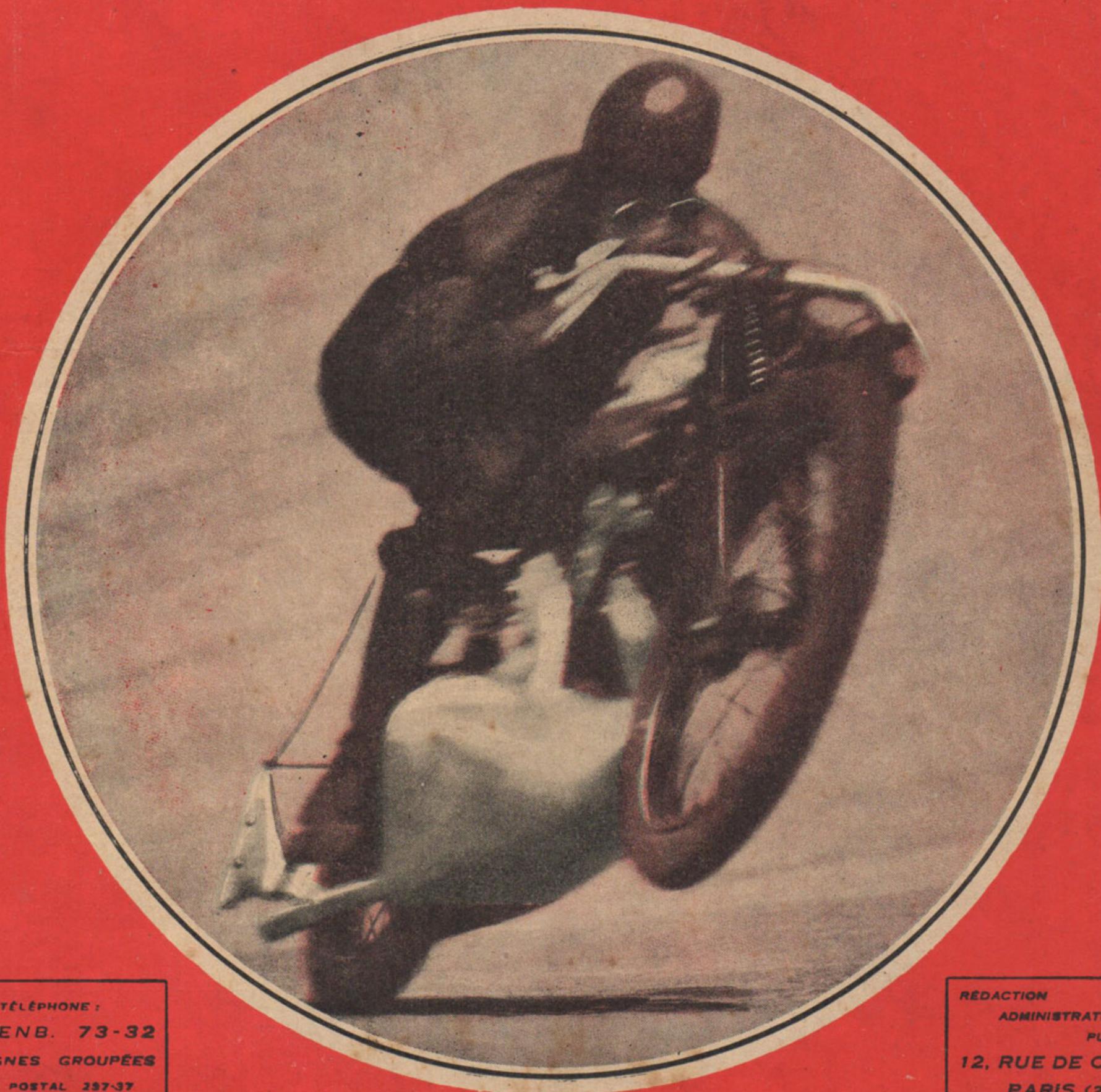
# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> — 25

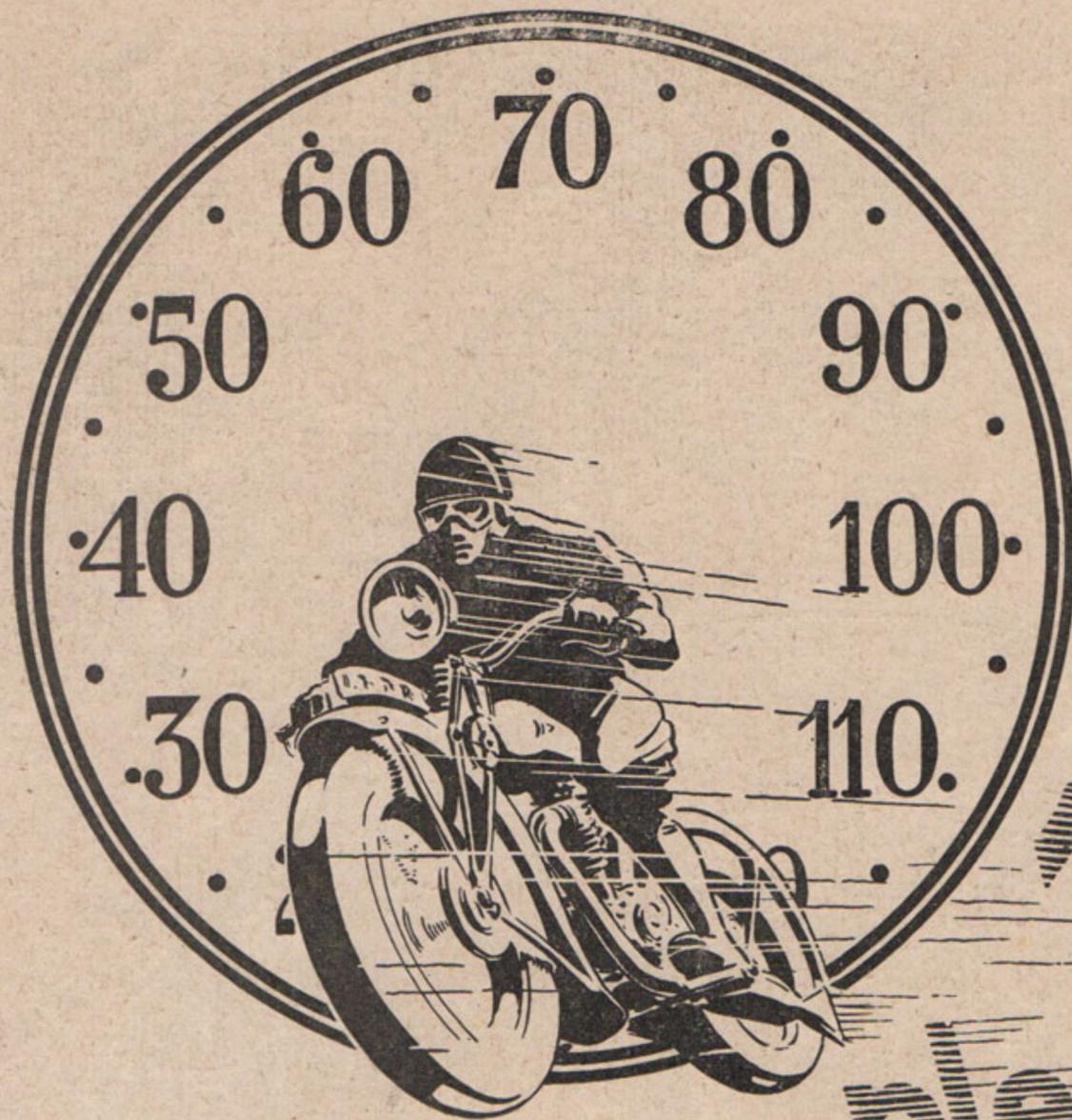
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C/C POSTAL 257-37

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Un saut impressionnant d'Eric Fernihough à près de 220 à l'heure, à l'autodrome de Brooklands. Au cours de cet essai il battit avec sa 996 cmc Brough-Superior-J.A.P. sans compresseur, le record du tour de piste de l'autodrome anglais à 199 à l'heure !



100  
110  
120  
pleins gaz!...



5 Fr. 25

le BABYTEX

Vous êtes sûr de vous,  
Vous êtes sûr de votre moto,  
Mais êtes-vous sûr de votre huile qui se trouve  
soumise à une terrible épreuve ?  
Tiendra-t-elle ?...  
Il y a une huile qui a fait ses preuves sur 50 % des  
avions du monde entier.

ELLE TIENDRA SUR VOTRE MOTO

**C'est TEXACO-AIRPLANE**

qui augmente le rendement  
et supprime les pannes.

TEXACO-AIRPLANE est maintenant vendu dans  
toute la France en "Bidon 1/2 litre BABYTEX". Pra-  
tique, économique, permettant aux motocyclistes de  
faire le plein ou l'appoint et de ne pas s'encombrer  
de bidon de réserve.

POUR  
MOTOS  
ET  
MOTEURS  
POUSSÉS



CHEZ VOTRE  
MOTORISTE

**BABYTEX**

**TEXACO-AIRPLANE**



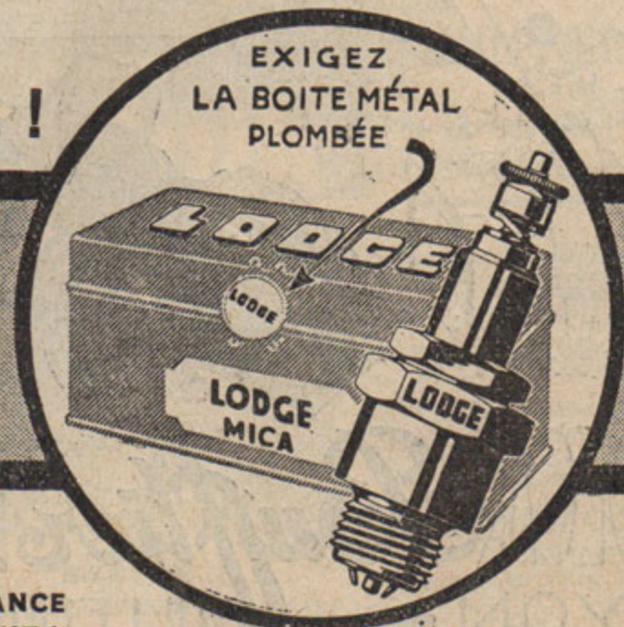
**LODGE** VAINQUEUR  
 dans **TOUTES LES CATÉGORIES** au  
**GRAND PRIX INTERNATIONAL DE COMMINGES**  
 à SAINT-GAUDENS le 4 Août 1935

1	er Catégorie 175 cc.	BARTHE sur Aquila BOUGIES LODGE
	Catégorie 250 cc.	BARTHE sur Aquila BOUGIES LODGE
	Catégorie 350 cc.	LOYER sur Vélocette BOUGIES LODGE
	Catégorie 500 cc.	CHARLIER sur F.N. BOUGIES LODGE

**80 %** DES ARRIVANTS TERMINENT AVEC  
**LODGE** LA BOUGIE SURE QUI DURE

**Achetez une LODGE  
 vous serez satisfait !**

**LODGE**

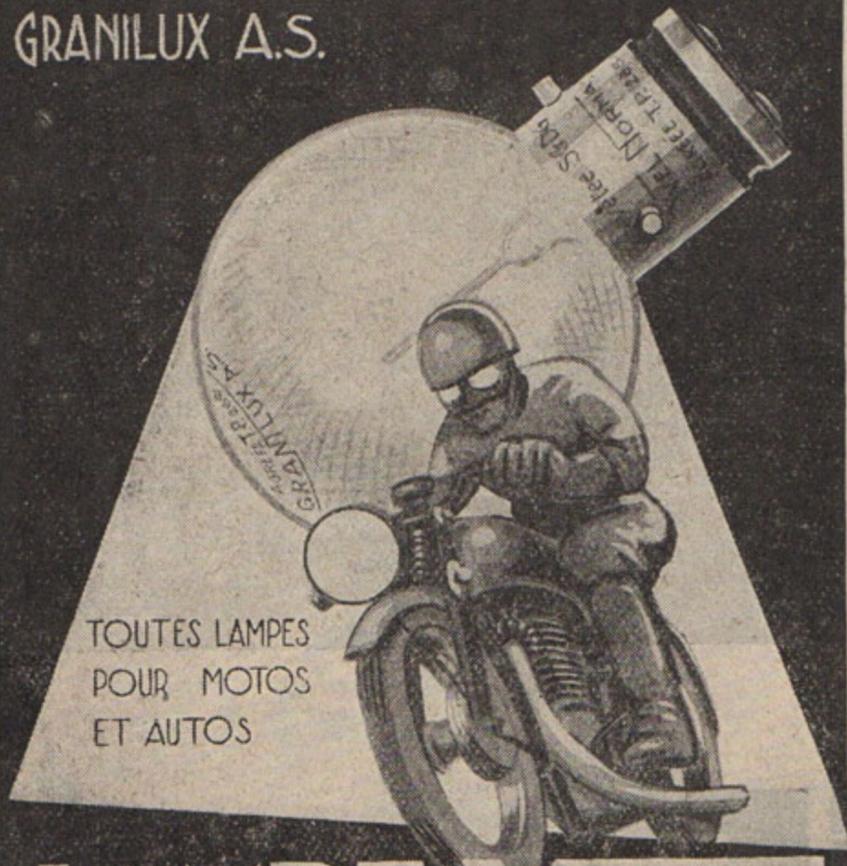


**LA BOUGIE QUI TIENT**

CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS DES BOUGIES LODGE POUR LA FRANCE  
 L. DEKTEREFF & C<sup>o</sup>, 88, Avenue des Ternes, 88 - PARIS (17<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LAMPE A AMPOULE SELECTIVE DISPERSIVE JAUNE  
GRANILUX A.S.



TOUTES LAMPES  
POUR MOTOS  
ET AUTOS

**LAMPE YVEL**

11<sup>BIS</sup> ET 12 RUE TORICELLI, PARIS

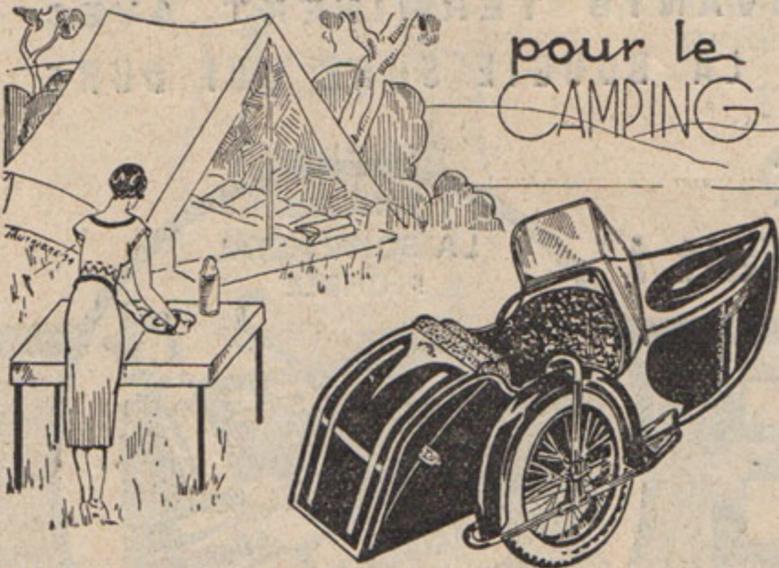
R.C. Seine 248881.B

**BAROCLEM-MOTO**

125 fr.

**LA BATTERIE  
DE QUALITE!**

Notice sur demande  
BAROCLEM-COURBEVOIE  
800 Agents France et Colonies



SIDE-CAR **Bufflier** 31 COURS EMILE ZOLA  
LYON VILLEURBANNE

AGENT A PARIS

DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)  
près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay - PARIS

**SI LE CASQUE BAYARD...**

N'ÉTAIT PAS SUPÉRIEUR AUX AUTRES

Il aurait déjà disparu  
tué par la concurrence  
des casques bon marché

Or, il ne s'est jamais  
si bien porté,

car il est

**IRREEMPLAÇABLE**

129 frs franco

complet avec protège-oreilles  
breveté "ACUSTON"

Brochure n° 7 sur demande

Éts DUPUY-CHAUTARD - 28, rue du Château-Landon, PARIS-10<sup>e</sup>



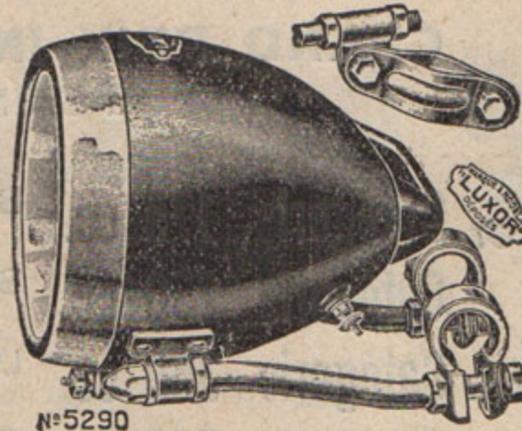
**Une Nouveauté !**

Projecteur profilé aérodynamique

**pour vélocycleurs**

— Fabrication sans égale —

**"LUXOR"**



Entièrement en lai-  
ton chromé, diam.  
130 mm. Commuta-  
teur breveté, pour  
éclairage route et  
lampe veilleuse.

Livré avec colliers  
pour guidon ou  
tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) 45 frs

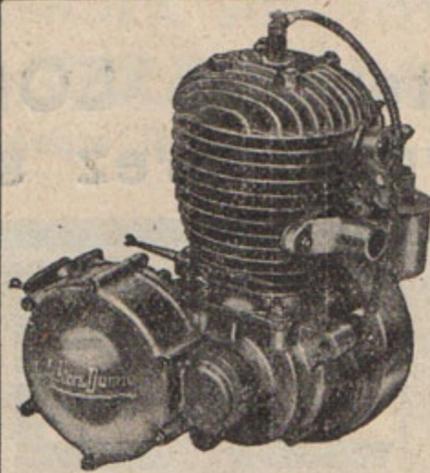
TRAIZET & C<sup>ie</sup> - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19<sup>e</sup>

Le 100 C/M3

**Aubier et Dunne**

vous garantit la  
**SATISFACTION  
TOTALE**

par ses qualités  
d'ENDURANCE  
de PUISSANCE  
de SOUPLESSE



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

Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos  
moteurs sont adressés franco sur demande aux

**Moteurs Aubier et Dunne**

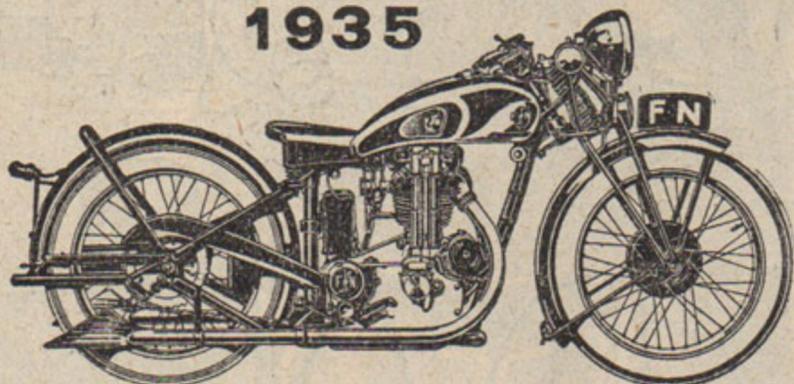
SAINT-AMAND-LES-EAUX  
(Nord) Téléphone 123



**FABRIQUE NATIONALE**

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

NOUVELLES SÉRIES  
**1935**



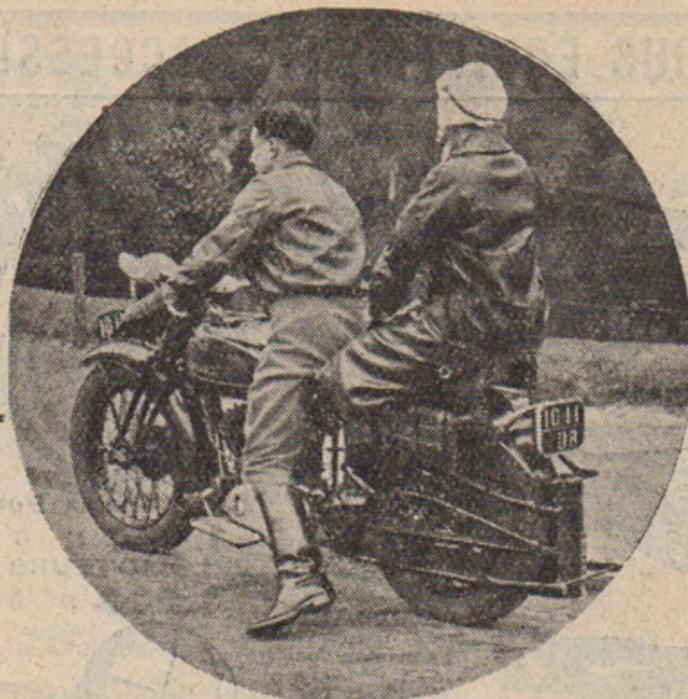
La 500 cmc. - Supersport

**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1935**

2 Machines engagées

**1** **ERS** **GILLOT et RICHARD**  
sur F. N. 500 cc. Supersport M. 86 de série  
ex- **2 MÉDAILLES D'OR**  
æquo **CHAMPIONNAT DES MONTAGNES**  
**COUPE DU PETIT-PARIEN**

Carburateur AMAL - Chaîne RENOLD - Équipement électrique BOSCH - Huile SHELL - Bougie LODGE



Pour le **Grand Tourisme** avec le  
MAXIMUM DE CONFORT  
adressez-vous à

**RENÉ GILLET & C<sup>IE</sup>**

126 bis, Route d'Orléans - Montrouge (Seine)

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

CATALOGUE SUR DEMANDE

41, Ave des Ternes **THE MOTORIST** 28, Rue des Accacias

CAMPING



CAMPING

*aimez-vous cette vie?*

TENTE CAMPING, tissu métallisé ..... 79 fr.  
TENTE EXTRA LÉGÈRE, pour 2 personnes 155 fr.  
La "PALOMINE" CANADIENNE ..... 190 fr.  
tente de motocycliste familiale.

Matelas Pneumatique Sleeping ..... 89 fr.  
Sacs de couchage 79 fr. Tapis de sol 35 fr.  
Popote... 21 fr. Réchaud "JUWEL" 42 fr.  
Gourdes. Bidons avec gobelets..... 4 fr.  
Seau de toile "Wilesden" ..... 5 fr.  
**TENTES HORS SÉRIES pour 4 personnes 200 fr.**

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier 5 Fr. en timbres-poste remboursables par UN BON DE REMISE.

"The MOTORIST" ACCEPTE le PAIEMENT en BONS DE LA SEMEUSE DE PARIS

PLUS de CREVAISONS

**BLOCFUITE**

REND LES PNEUS INCREVALES

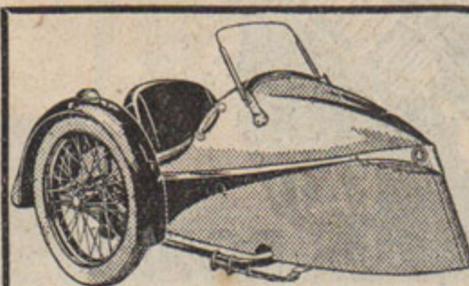


B- S'injecte en quelques minutes dans la chambre à air,  
L- par la valve sans l'obstruer.  
O- Ne contient, ni acide, ni dissolvant. - N'attaque donc pas le caoutchouc.  
C- Expérimenté le 9 mai 1935,  
F- à l'autodrome de Montlhéry, en présence de MM. les  
U- Commissaires de l'A. C. F. son efficacité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

I- Demandez le  
T- BLOCFUITE  
E- chez votre fournisseur habituel ou à défaut à la

**Société BLOCFUITE SARL**

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



**BERTHE**

40, rue Consolat, MARSEILLE (B.-du-R.)

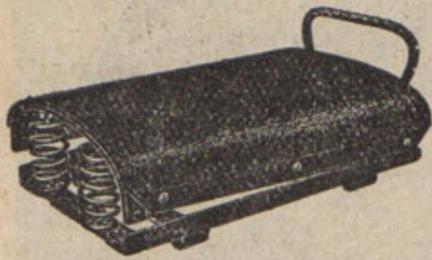
SOLIDITÉ, CONFORT, AÉRODYNAMISME, FINI IMPECCABLE, telles sont les qualités qui font du SIDE-CAR "IMPÉRIAL"

"Le plus beau side du Monde"  
Roue indépendante, Ressorts "Silentbloc", Pare-brise rabattable  
Glace Sécurité

**Ets MARMONNIER**  
Constructeurs

21 bis, rue Martin-Combret, VILLEURBANNE  
Catalogue Franco

**TOUS ÉQUIPEMENTS, ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTO**



**SIÈGE AR.** garniture simili-cuir 50 »



**GANTS MOTO**  
La paire... 45 »  
Fourrés laine... 50 »  
Fourrés agneau... 65 »

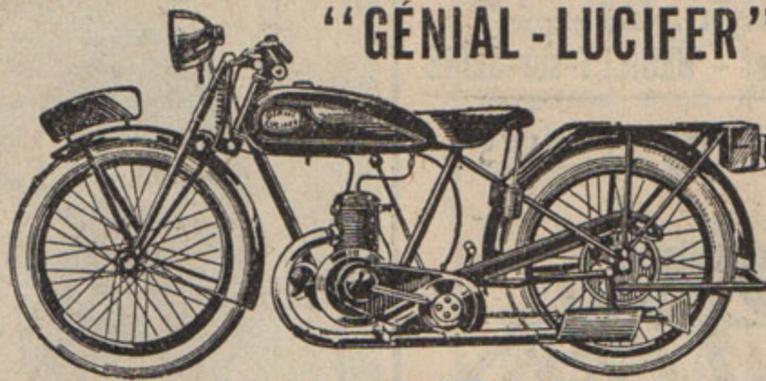


**FAUTEUIL AR**  
Sans dossier. 325 »  
Avec — 350 »

**SERRE-TÊTE**  
En mouton doublé  
flanelle... 24 »  
En agneau. 36 »  
Fourré lapin  
En mouton 44 »

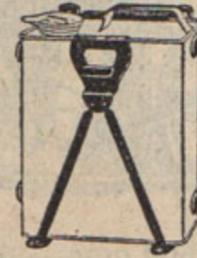
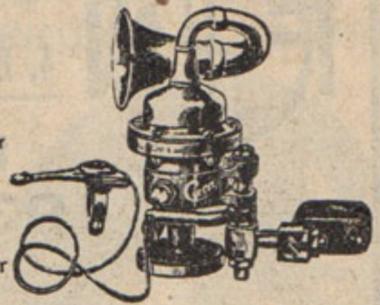


**BLOUSON**  
tissus bleu marine, fer-  
meture métallique  
65 »  
En cuir, fermet. "Eclair"  
135 »

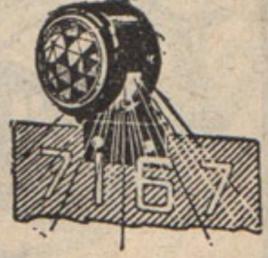


**"GÉNIAL - LUCIFER"**

**TÉNOR**  
fonction-  
nant par  
frictions sur  
roue AV  
220 »  
Prix  
spécial par  
quantité



**PORTE - BIDON**  
pour 2 litres  
14.25



**LANTERNE AR**  
seule - Vernis noir  
Diamètre 60 m/m  
10 »

Toutes Puissances de 175 à 500 cmc.  
1.850 » à 5.850 »  
**VÉLOMOTEURS : 5 modèles de**  
1.200 » à 1.625 »

**Pièces détachées pour AVION "POU DU CIEL"**

Canoës, Kayaks, Norvégiennes, Périssaires, Youyous et bateaux divers  
Tentes, matériel de camping (campagne et plage), et de Scoutisme - Bonneterie sportive

**MESTRE & BLATGÉ**

46-48 Avenue de la Grande Armée PARIS

CATALOGUE "TOUS SPORTS ET JEUX" (vient de paraître) 270 pages - MR 94 - Franco 2 frs  
CATALOGUES: Cycles, VéloMOTEURS, Motos - Vêtements de Sports et bonneterie sportive - Envoi FRANCO

**RÉPARATIONS**  
**VENTE**  
**ACHAT**  
ÉCHANGE STANDARD toutes  
pièces cadre et fourche  
**ÉCHANGE**

**TOUT POUR**  
**MOTOSACOCHÉ**  
AGENCE GÉNÉRALE  
12, Rue Jean-Nicot, PARIS-VII<sup>e</sup>  
Téléph. SÉGUR 20-09 (M. Inv.)

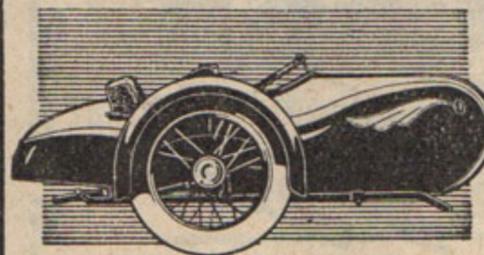
**DÉPANNAGE**  
TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES  
POUR MOTEUR MAG  
**ATELIER SPÉCIALISÉ**



Pourquoi rouler  
avec votre dessus  
de selle déchiré,  
puisque

**Edmond KAHN, 9, Rue Béliador - PARIS**

vous en fournira un neuf pour  
Largeur 35 cm.: 25 frs      Largeur 29 cm.: 22 frs  
VéloMOTEUR: 16 frs



Faites un ESSAI et achetez  
l'Incomparable SIDE CAR

**PRÉCISION**

1<sup>er</sup> Ex æquo  
ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX  
PARIS - NICE

chez le spécialiste

**LATSCHA - 16, rue Aug.-Bailly, ASNIÈRES**

**LA BONNE  
BOUCIÉ**



Sans électricité...  
Sans dépression  
sur moteurs 2 ou 4 temps

**l'Avertisseur mécanique**



fera la route libre  
au prix d'une trompette **30** Fr.

montage simple et facile — complet  
Expédition province contre mandat : 35 fr.

**ÉTS BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS**  
Le plus beau stock de motos d'occasion

P. BRISSONNET et Cie — 2, rue Charles-Renouvier PARIS 20<sup>e</sup>  
Téléphone: Roquette 07-67

# MOTOCYCLISTES



## La Brochure "MOTOCYCLETTTE MODERNÉ"

*luxueusement  
illustrée doit être  
le vade-mecum  
du motocycliste*

DEMANDEZ LA A LA  
**S<sup>TE</sup> A<sup>ME</sup> des PETROLES JUPITER**  
(SERVICE PUBLICITE)

42 RUE WASHINGTON PARIS 8  
QUI VOUS L'ENVERRA PAR  
RETOUR DU COURRIER FRANCO

*et utiliser*

# AEROSHELL

HUILES POUR MOTEURS



# B.S.A.

## LA MEILLEURE MOTOCYCLETTTE

Découpez et envoyez-nous  
ce bon AUJOURD'HUI

### B.S.A.

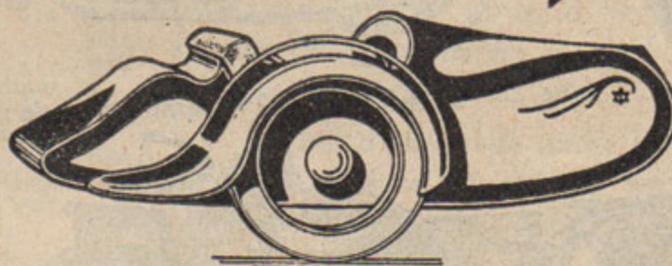
**25, Rue Duret, PARIS-16<sup>e</sup>**

*Veillez m'adresser franco :*

- 1) Le catalogue des motos B.S.A. 1935;
- 2) Le tarif des motos B.S.A. avec barème de vente à crédit;
- 3) La feuille de renseignements techniques B.S.A.;
- 4) L'essai par Max End d'une B.S.A.

M.....  
Rue ..... N°.....  
Ville .....  
Dép. ....

31-35, rue Arago, PUTEAUX



**1.380<sup>fr</sup>**  
GROUPE  
COMPLET

### "L'AÉROPROFIL V. 8"

**380** fr. à la commande et 5 versements de 200 fr.

Châssis. Carrosserie monocoque tout acier. Roue indépendante suspendue à broche, pneus 27x4. Montage gratuit, 2 rotules, 4 attaches indé réglables. Grand coffre AR. Aile incorporée. Tableau de bord. Cale-pieds. Siège et dossier élastiques grand confort. Mouluration. Émaillage luxe 2 tons.

*Poids complet en ordre de marche :*

**53 kilos**

FRANCO PORT & EMBALLAGE  
TOUTE LA FRANCE

**La Technique de la vulgarisation sidecariste**

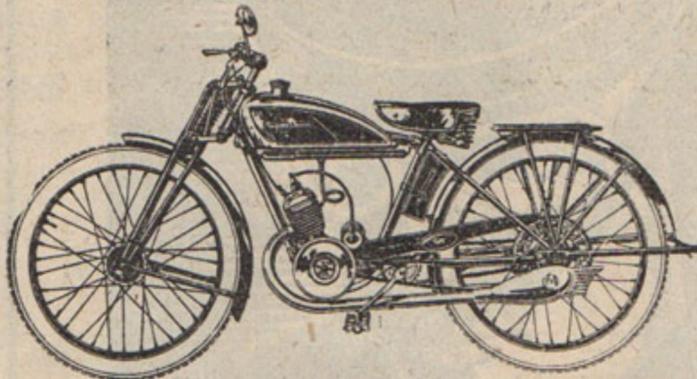
# Magnat Debon

la marque de qualité

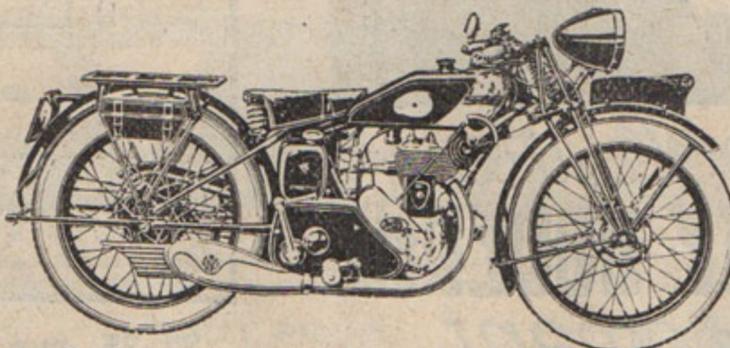
Préparez-vous  
de belles vacances...  
avec une motocyclette

## Magnat-Debon

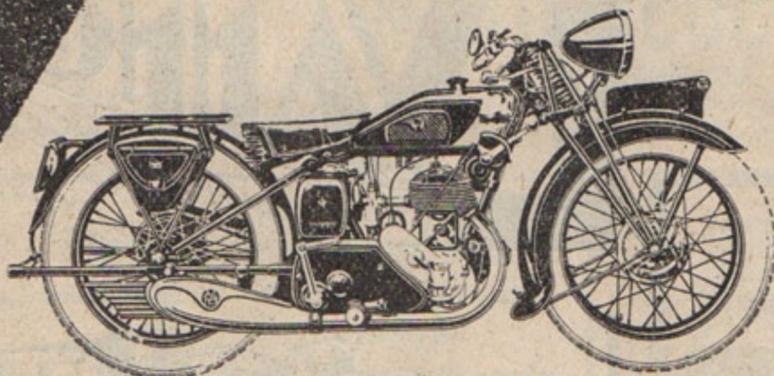
Depuis le robuste vélomoteur 1 cv, jusqu'à la luxueuse 2 cylindres 7 cv, vous trouverez dans la gamme des modèles Magnat-Debon la machine de votre choix.



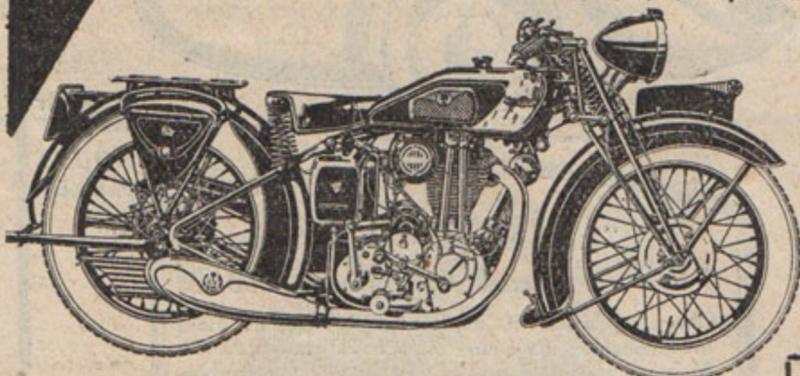
Vélomoteur 100 cm<sup>3</sup> 1 ch., depuis : **1395 f.**



3 ch. 250 cm<sup>3</sup> 4 temps, depuis : **2710**



4 ch. 350 cm<sup>3</sup> 4 temps, depuis : **3650 f.**



5 ch. 500 cm<sup>3</sup> Monobloc 4 vitesses, depuis : **5650 f.**  
Eclairage compris

La Marque de qualité  
**Magnat-Debon**

doit sa réputation :

à sa perfection mécanique  
à sa présentation luxueuse  
à l'élégance de ses modèles

Etabl<sup>ts</sup> MAGNAT-DEBON, 51 bis, Boul. Thiers, DIJON

Veillez m'adresser franco, votre catalogue général de Motocyclettes :

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_ Département \_\_\_\_\_

TDI



# MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ

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

## ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

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

FRANCE & COLONIES

45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE

66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche

Belgique, Bulgarie, Canada, Congo

Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg

Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne,

Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse,

Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS

84 fr. 43 fr. 25 fr.

MILITAIRES

25 fr. 12 fr. 8 fr.

Tél. GUT. 73-32 (4 llg. gr.)

C. C. Postal 297-37

## AGGLOMÉRATIONS

EN Angleterre, il y a des zones bâties (built up areas), limitées par des signaux lumineux et à l'intérieur desquelles il est imposé une vitesse maxima de 30 milles, soit environ 48 km.-h. Ce serait fort bien s'il s'agissait d'agglomérations mais en fait ces zones sont très étendues. La police anglaise opère de préférence dans ces zones et d'une manière souvent bien peu sportive. Par exemple des voitures de police montées par des policemen dont l'uniforme est dissimulé, manœuvrent de telle manière que les automobilistes et les motocyclistes sont incités à engager une lutte de vitesse avec elle. Signal, sifflet, arrêt, contravention. Ne nous plaignons donc pas trop de notre sort.

Il y a cependant chez nous une question assez irritante, c'est celle des agglomérations.

Elle est importante à plus d'un titre. Tout d'abord au point de vue du Code de la route lui-même. En effet dans les agglomérations la priorité des routes à grande circulation n'existe plus et il n'y a plus que la priorité de la droite.

Ainsi dans une collision survenant sur une route à grande circulation, entre un véhicule suivant cette route et un autre débouchant sur la droite et venant d'un chemin d'une autre catégorie, c'est le conducteur de ce dernier qui sera dans son tort. Au contraire, dans une agglomération, si un tel accident survient, c'est l'autre conducteur qui sera considéré comme responsable. On voit que les conséquences de ce principe sont très graves. Elles le sont d'autant plus, que personne n'a été capable de définir ce qu'est une agglomération. Trois ou quatre maisons groupées constituent-elles une agglomération ? Un accident survenant à un tel endroit sera-t-il jugé d'après les règles de la priorité en rase campagne ou selon celles de la circulation dans les agglomérations ? Il semble qu'on ait renoncé à définir théoriquement l'agglomération et à aborder le problème à un point de vue pratique. On a placé des panneaux

indiquant le nom de l'agglomération. On sait qu'à partir de ce moment on se trouve dans une agglomération et que c'est la priorité de droite qu'il faut désormais observer. Qui délimite les agglomérations ? Ce sont les services routiers d'accord avec les maires. On aimerait que des usagers de la route fussent consultés, mais il n'y faut pas compter. Tout d'abord les services intéressés n'aiment pas toujours que des personnalités non officielles collaborent avec eux (il y a heureusement des exceptions). Nous le voyons bien par les commissions de sécurité, qui ne réussissent à fonctionner que dans peu de départements.

La réglementation de la vitesse dans les agglomérations est laissée à l'arbitraire des maires.

Il y a des maires qui sont en même temps des automobilistes et qui font preuve d'un esprit très large.

Dans un certain nombre d'agglomérations on se borne à recommander une allure modérée et c'est à notre avis le parti le plus sage.

Dans d'autres on limite la vitesse à 40 à l'heure ce qui est raisonnable. Mais on trouve trop de limites ridiculement faibles de 20 et même de 10 à l'heure.

Certes on n'en tient pas compte.

De temps en temps seulement quelque police municipale grincheuse, dresse quelques contraventions, puis la fièvre autophobe tombe et l'arrêté municipal n'est plus appliqué.

Tout arrêté, réglementant d'une manière générale et absolue la vitesse dans une ville est d'ailleurs ridicule.

Sur telle grande avenue peu encombrée on filera à cinquante à l'heure sans danger pour personne, alors que le 30 à l'heure lui-même peut être trop élevé quand la circulation est intense. C'est pourquoi, il est beaucoup plus sage de recommander sans préciser, une allure modérée.

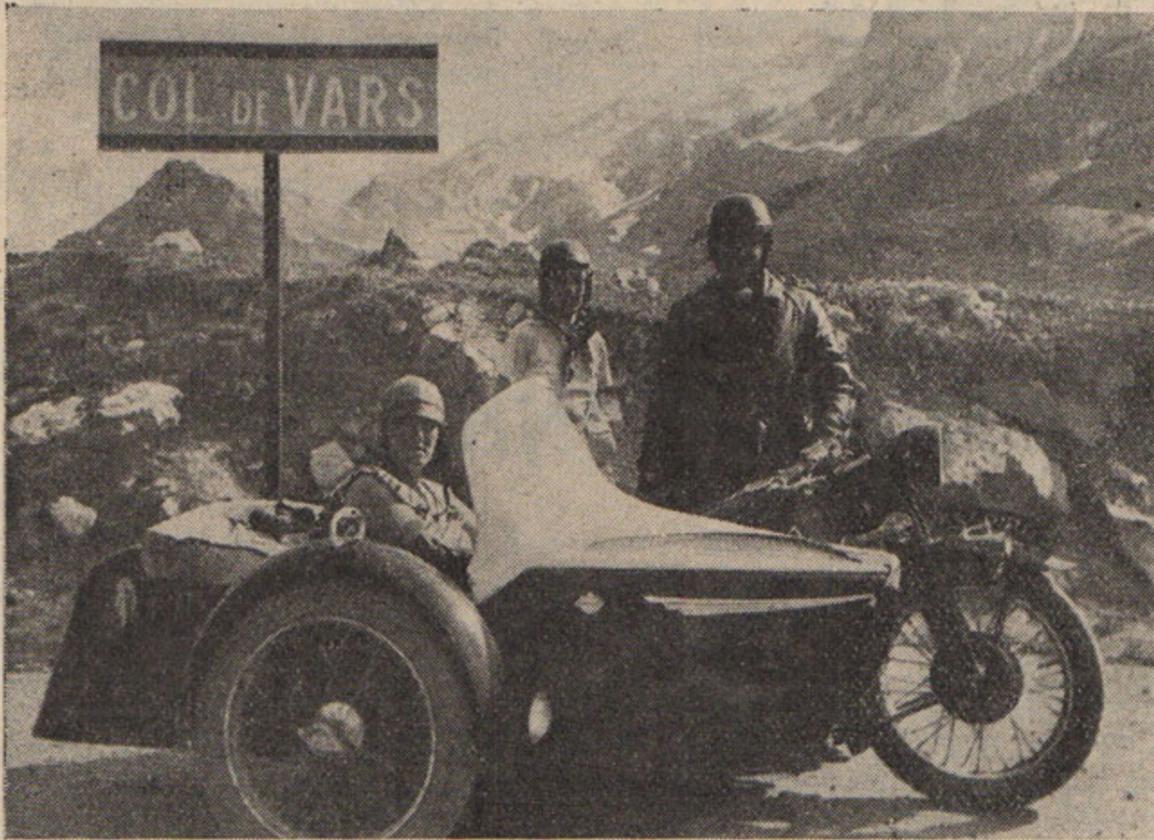
### SOMMAIRE

N<sup>o</sup> 648

du 10 Août 1935

Informations .....	676
Mieux circuler, par REGAIRAZ.	677
Pannes et bonne humeur, par R. MOLLARD.....	678
Moteurs inclinés, par H.-P. BORESTROCKE .....	679
Carte grise, par MELLIER .....	681
Tribune libre .....	682
L'échauffement du pneumatique, par L. GARNIER .....	683
Le quatre roues Darmont, par MAX END .....	684
La moto et l'armée par RAVISSE.	687
La lutte contre la rouille, par L. TOLOU .....	689
Constructeurs, fabricants .....	691
Les Clubs .....	692
Questions et réponses.....	693
Le Sport.....	694
746 cmc. = 105 CV .....	697

# INFORMATIONS



Voici, en haut du Col de Vars, notre abonné de Malakoff, M. Baudoin, au cours d'une randonnée touristique avec sa Gnome Rhône-Bernardet.

## DÉMONSTRATION

La victoire des Guzzi et la très belle performance de l'équipe Vincent H.R.D. au dernier T.T. n'ont pas encore convaincu les incrédules de l'excellence de la suspension arrière. A notre avis la preuve est faite et jamais Stanley-Woods, pour grand champion qu'il soit, n'aurait pu boucler son dernier tour à 86 milles à l'heure si sa machine n'avait tenu la route de manière absolument parfaite. Le meilleur moyen de confondre les adversaires de la suspension arrière ce serait peut-être de faire un film cinématographique. On pourrait également utiliser le stroboscope, bref apporter des preuves précises, scientifiques de la valeur des suspensions arrière. D'ailleurs, nous en reparlerons plus longuement dans un très prochain numéro.

## LE PRIX DE L'ESSENCE

Il n'y a pas qu'en France que l'essence vaut presque son pesant d'or et que les principaux intéressés protestent avec la dernière énergie. En Suisse, un Comité d'action s'est constitué, pour lutter contre le prix prohibitif de ce produit indispensable à nos moteurs.

## A PROPOS DE PRIMES

On dit que la concurrence du circuit de Dieppe, où de fortes primes de départ attirèrent les coureurs, serait jugée incorrecte par les organisateurs belges qui soumettraient également ceci à la F.I.C.M.

## LE TOUR DU MONDE D'UN HINDOU

M. Nariman P. Mistry, ingénieur électricien à Zanzibar, qui est en train d'accomplir le tour du monde à motocyclette, était ces jours derniers à Paris. Parti de Dar-es-Salam, le 14 juillet 1933, il visita successivement Tanganyika, Kenya, Ouganda, la Somalie, l'Abyssinie, le Soudan, l'Egypte, la Palestine, la Syrie, la Mésopotamie, la Perse, la Turquie, la Bulgarie, l'Autriche, l'Allemagne et la France. Il compte repartir dans quelques jours pour gagner l'Angleterre, puis l'Amérique, le Japon, la Chine, l'Australie, son « tour » devant être terminé en 1937.

Dans le prochain numéro de

*Moto Revue*

LA NOUVELLE 350 DOLLAR A CULBUTEURS

par Max END

## LA MOTO

### À L'AIDE DE LA VOITURE DE COURSE

Un geste qui mérite d'être souligné en faveur de la voiture de course est la mise sur pied par l'Amicale Motocycliste Niçoise d'un rallye de concentration à l'occasion du Grand Prix Automobile de Nice. M. Gilles, son inlassable président a mis à profit la journée sportive du 18 août prochain pour venir en aide « au fonds de construction de la voiture de course française », par une épreuve que tout motocycliste peut réaliser, puisque la moyenne maximum à observer ne sera que de 35 kilomètres-heure. Mais pour y participer, les concurrents devront verser la somme de 3 francs, et en même temps que l'engagement recevront l'insigne spécial.

C'est ainsi qu'indirectement la gent motocycliste, tout en participant à une épreuve dotée de nombreux prix, viendra indirectement grossir la caisse du fonds de course.

Les départs seront donnés de : Cannes, 33 km. ; Grasse, 38 km. ; Plan du Var, 24 km. ; l'Escarène, 21 km. ; Menton, 28 km., de 7 h. 30 à 8 heures.

D'ores et déjà, la Commission Sportive de l'A.M.N. enregistre de nombreux participants qui, l'après-midi, assisteront à la course de vitesse qui se déroulera sur la promenade des Anglais. Pour renseignements, au siège du Club, 16 bis, rue Delille à Nice.

## FORAITS

Au Grand Prix de Belgique, il y eut quelques forfaits notoires. C'est ainsi que MM. Stanley Woods, Manders et Croft, avec le flegme qui caractérise les fils d'Albion, retraversèrent le Channel *in-extremis*, pour courir à Brooklands... tout simplement !

On dit que ce nouvel exemple d'un sans-gêne par trop fréquent, serait porté devant le tribunal de la F.I.C.M.

## LES PRÉPARATIFS DU 33° CONCOURS LÉPINE

L'INAUGURATION du 33° Concours Lépine, à Paris, est définitivement fixée au 30 août et à la Porte de Versailles : la cérémonie sera présidée par un membre du Gouvernement.

A cette occasion, le Comité d'organisation rappelle au public que :

1° Les inventeurs français sont admis gratuitement.

2° La protection industrielle est assurée par le certificat de garantie.

3° Le demi-tarif est délivré par les grands réseaux de chemins de fer aux exposants de province.

4° Plus de 60.000 francs de prix en médailles et en espèces seront mis en compétition et réservés aux meilleures productions ainsi qu'aux concours spéciaux de : L'Aéronautique, de la Télévision, des Réfrigérants, de l'Apprentissage (menuiserie, charronnage, concours de la brouette), et produits contre les rongeurs et parasites.

5° Des journées instructives, documentaires et artistiques seront offertes à la jeunesse et aux familles : Journées de la Santé, des Mères, de la Femme et de l'Esthétique, réjouissances sportives, attractions enfantines, etc.

Tous renseignements seront fournis par l'Association des Inventeurs et Petits Fabricants Français, organisatrice des Concours Lépine, 12, rue des Filles-du-Calvaire, Paris-3°

## UN CONCOURS DE TOURISME MOTOCYCLISTE

LA Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motorcycle organise un concours de tourisme entre motocyclistes ayant accompli sur motocyclette de marque française, en France, Algérie et Tunisie, en un ou plusieurs voyages, le plus grand nombre de kilomètres dans la période du 1<sup>er</sup> août au 30 septembre 1935.

Les inscriptions sont reçues au siège de la Chambre Syndicale, 9, rue Le Sueur, Paris (16<sup>e</sup>), jusqu'au 15 août, dernier délai.

Tout participant, partant d'où bon lui semble, sans obligation de vitesse, et choisissant ses itinéraires, devra se faire contrôler à chaque départ et au moins une fois tous les 200 km., sans que la même ville puisse servir plus de deux fois de contrôle, à l'exception du lieu de domicile.

Il ne sera tenu compte dans le calcul général du kilométrage que des distances couvertes par le chemin le plus court entre deux contrôles ; le kilométrage sera établi en se basant sur les routes nationales et départementales.

Les contrôles de départ et ceux de route se feront sur le carnet remis à la réception de l'engagement, au moyen de l'apposition du timbre humide d'un commerçant en motocyclettes, à côté de la mention par le concurrent de la ville de contrôle et de la distance entre celle-ci et le contrôle précédent.

Les carnets de contrôle devront être renvoyés à la Chambre Syndicale avant le 5 octobre 1935, dernier délai.

Pour la répartition des prix, les concurrents seront classés en trois catégories, suivant le type de leur motocyclette :

1<sup>re</sup> catégorie : Propriétaires de vélomoteurs.

2<sup>e</sup> catégorie : Propriétaires de motos jusqu'à 250 cmc. de cylindrée inclus.

3<sup>e</sup> catégorie : Propriétaires de motos au-dessus de 250 cmc. de cylindrée.

Chacune des trois catégories est dotée des prix suivants :

1<sup>er</sup> Prix : Une somme de 2.500 francs.

2<sup>e</sup> Prix : Une somme de 1.000 francs.

3<sup>e</sup> Prix : Une somme de 750 francs.

4<sup>e</sup> Prix : Une somme de 500 francs.

Tous les concurrents pourront envoyer à la Chambre Syndicale un récit d'un maximum de dix pages dactylographiées, ou des photographies de leur voyage à motocyclette ; un prix de 1.000 francs sera attribué à la meilleure narration et un prix de 500 francs à la meilleure illustration photographique.

## ON DEMANDE UN PASSAGER

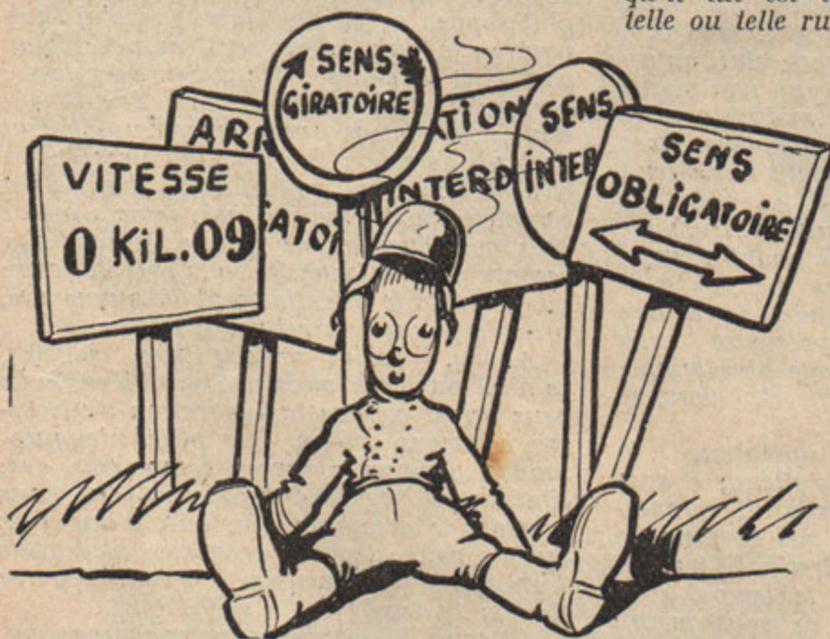
CHÈRE *Moto Revue*, par l'intermédiaire de ton journal, peux-tu me trouver un lecteur ou une lectrice, pour passer quinze jours d'excursion en sidecar au Puy-de-Dôme. Départ le 1<sup>er</sup> septembre. Merci.

Lucien WENCHER, abonné à Paris.



# Mieux circuler

**N**ous ne savons pas le nombre d'agglomérations qu'il y a en France, d'autant que personne n'a encore été capable de définir ce qu'est une agglomération. Mais chacune de ces agglomérations constitue au point de vue de la circulation un fief où l'autorité du maire s'exerce seule. Il peut s'il le veut, nous interdire de rouler à plus de 4 kilomètres à l'heure, tout comme il pourrait nous contraindre à faire du cent à l'heure pour activer la circulation et éviter les embouteillages. Il peut nous interdire de stationner à tel point du territoire de cette agglomération ou bien nous imposer le stationnement dans des parcs et nous faire payer ce stationnement. On a vu des maires louer des places à des garagistes trop à l'étroit. Il peut, sous couleur d'éviter les collisions nous faire parcourir les plus étranges itinéraires à l'intérieur des agglomérations. Il décrète quelles sont les rues à sens uniques, les places à sens giratoires. Félicitons-nous que beaucoup de maires soient automobilistes et se contentent d'arrêts raisonnables. Toutefois dans les villes la circulation pose d'innombrables problèmes dont la solution est délicate. Il ne suffit plus alors d'une connaissance limitée



Le nombre, la mauvaise répartition et parfois la contradiction des panneaux indicateurs rendent parfois ces derniers inintelligibles pour le pauvre motard.

et, pour ainsi dire, individuelle de la circulation. On prend des mesures partielles, sans aucun esprit de suite et on arrive ainsi à des règlements de circulation plutôt incohérents, parfois même inapplicables. Beaucoup de maires, pleins de bonne volonté créent des commissions chargées de l'étude de la circulation et demandent même aux clubs automobiles de se faire représenter dans ces conseils. Cela est très bien en principe mais trop souvent les

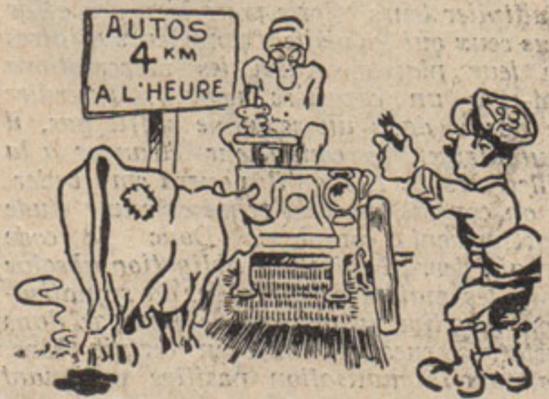
clubs automobiles se font représenter par des membres qui ont beaucoup plus de prétentions que de connaissances réelles. Ce sont parfois de vieux conducteurs mais qui ne couvrent que de faibles distances annuelles et n'ont rien appris. Aussi, à quelques exceptions près, on n'aboutit qu'à des résultats très critiquables. On fait des règlements qui sont une gêne et qui n'augmentent en rien la sécurité.

Et combien l'incohérence de ces règlements apparaît plus clairement encore si on compare entre eux les règlements des différentes villes! Le résultat c'est que le conducteur qui s'engage dans une ville inconnue ne sait pas du tout ce qu'il a à faire. Il ne sait que deux choses, c'est que la priorité de droite joue seule et qu'il ne peut dépasser une certaine vitesse (encore faut-il que des panneaux suffisamment lisibles lui aient indiqué la vitesse maxima). Mais quelles sont les voies à sens unique, les places où le sens giratoire est obligatoire, les parcs de stationnement, le côté où on peut stationner, les voies interdites à la circulation, c'est ce qu'il ignore, faute d'un certain nombre de règles communes à toutes les agglomérations. On a multiplié les panneaux de signalisation et il y en a un tel nombre qu'on s'y perd alors que sur la route il n'y a qu'un petit nombre de signaux très clairs. Dans une ville, en admettant qu'on connaisse la signification des divers signaux, on n'est pas beaucoup plus avancé. Le conducteur étranger à la ville verra bien qu'il lui est interdit de s'engager dans telle ou telle rue, mais comment devinera-t-il la rue où la circulation est autorisée. S'il a préparé un itinéraire à l'avance il ne pourra le suivre et se perdra. Certaines villes se sont efforcées de remédier à ce fâcheux état de choses, en plaçant des signaux de direction, mais trop souvent ces signaux de direction manquent dans les endroits où ils seraient les plus nécessaires. Très rares sont les grandes villes où on peut se diriger aisément. Il n'y a dira-t-on, qu'à étudier le plan à l'avance. Mais il arrive fréquemment que l'itinéraire qu'on a choisi à l'avance doit être modifié parce qu'on se heurte soit à un sens unique qu'on ne peut prévoir soit à ces travaux que municipa-

lités, compagnies d'eau, gaz ou électricité s'ingénient à faire au moment où le tourisme bat son plein : un panneau « Rue barrée » et c'est tout ; débrouillez-vous comme vous pouvez. Il faut alors consulter son plan ou questionner les passants, et cela n'est guère possible quand on se trouve dans une rue importante. Aussi beaucoup de touristes préfèrent quand une grande ville se trouve sur le passage, soit l'éviter soit emprunter les boulevards extérieurs.

Cela n'est pas fait pour attirer au commerce local cette clientèle de passage.

Il faudrait, pour remédier à ce fâcheux état de choses, un code urbain comme il y a un code de la route. Les prescriptions réglant la vitesse dans les agglomérations devraient être uniformes. Un certain nombre de maires se contentent de recommander une allure modérée, et c'est peut-être le mieux. On obtient beaucoup plus



Trop de panneaux de limitation de vitesse portent des indications ridicules réellement humiliantes pour l'usager et qui l'incitent peu à la prudence.

par la raison et par la politesse que par des règlements. D'autres imposent un maximum de 40 à l'heure et on n'a jamais remarqué qu'il en résultât une augmentation du nombre des accidents. Pourquoi donc ne pas adopter uniformément cette vitesse? On interdit souvent dans les agglomérations de doubler un autre véhicule. Cela est inapplicable car on ne peut tout de même obliger un automobiliste à rester pendant plusieurs centaines de mètres derrière un tombereau. Récemment dans une commune du Poitou, à Mauzé, nous trouvions à l'entrée de l'agglomération un panneau qui pourrait être avec avantage adopté par toutes les communes de France. Il portait les indications suivantes : Allure modérée prescrite à tous véhicules. Défense de doubler un véhicule de même catégorie.

Voilà qui est raisonnable et clair. En ce qui concerne la priorité il est sans doute plus simple de maintenir à l'intérieur des agglomérations la priorité de droite, mais à la condition qu'une signalisation marque nettement le commencement et la sortie de l'agglomération. Et il faudrait arriver à définir nettement ce qu'est une agglomération.

Et nous voici en présence de deux questions singulièrement épineuses, celles du sens unique et du sens giratoire. Nous sommes absolument partisans du sens giratoire qui pourrait être adopté d'une manière générale. Certes il peut créer certaines gênes particulières et obliger à faire le tour d'une grande place alors qu'on n'aurait, en circulant en sens inverse, que quelques mètres à faire pour gagner la rue que l'on veut emprunter. Mais l'intérêt général doit primer et le sens giratoire est une des mesures de sécurité les plus efficaces qu'on puisse

imaginer. Nous pourrions citer de nombreux exemples de places auxquelles aboutissent des avenues et où des collisions nombreuses se sont produites parce que le sens giratoire n'était pas imposé. Quant au sens unique, son application est beaucoup plus difficile puisqu'il dépend de conditions locales. Il ne peut être imposé que dans des cas très particuliers, c'est-à-dire dans des rues très étroites et très fréquentées. Les municipalités en ont, sans nul doute, abusé. Il est un véritable cauchemar quand on s'engage dans une ville inconnue. On ne devrait donc faire du sens unique qu'un emploi aussi restreint que possible et les municipalités devraient être tenues de jalonner très soigneusement les itinéraires à suivre dans les différentes directions. Le tort des maires et des municipalités est de ne considérer les problèmes de la circulation que comme des problèmes locaux ne concernant que leurs administrés. Ils oublient beaucoup trop facilement qu'à notre époque, les villes doivent multiplier leurs efforts pour bien accueillir tous ceux qui les visitent pour leurs affaires ou leur plaisir. Aussi les prescriptions ont-elles un caractère négatif. Interdire de passer dans un sens, ne suffit pas, il faut diriger le conducteur étranger à la ville, vers la rue qu'il pourra emprunter, et on conçoit que cela représente une étude extrêmement complexe. Donc le code urbain devrait faire une obligation absolue pour les maires de compléter la signalisation négative interdisant le passage dans certaines rues et dans un certain sens, par une signalisation positive indiquant exactement la direction à suivre pour rajoinde telle ou telle route à la sortie de la ville.

Il n'est pas contestable que le stationnement donne naissance à de multiples abus et que si dans une rue étroite des véhicules stationnent des deux côtés, le passage est difficile ou impossible. Et comment prouver que le stationnement n'a pas un motif légitime? Il est évident d'autre part que le droit de circuler implique celui de stationner. Les parcs de stationnement sont en principe une excellente chose et il faudrait faire comprendre aux automobilistes qu'il est de leur intérêt de laisser leurs voitures dans ces parcs. Ces parcs devraient être aussi nombreux que possible et gardés. Les municipalités en percevant une taxe de stationnement sur les véhicules qui stationnent dans les parcs ont commis une insigne sottise. Si on devait payer pour stationner (et cela est un abus) ce serait quand on stationne en dehors d'un parc. Il faudrait au moyen de signaux très clairs indiquer l'emplacement des parcs et y diriger les automobilistes (les motos en effet, sont si peu encombrantes qu'elles peuvent sans inconvénient stationner partout). Il faudrait également interdire certains abus. Il n'est pas rare qu'un motoriste fasse de la rue une véritable succursale de son garage trop petit, que les habitants d'une rue y laissent leur voiture d'une manière continuelle et même la nuit. Il y a là de nombreux cas à étudier, mais ils ne concernent pas le touriste qui en principe laissera sa voiture dans des parcs de stationnement, à condition qu'il en trouve près des monuments qu'il visitera. Le stationnement unilatéral à jours alternés est une bonne solution mais à condition que des signaux indiquent partout le côté du stationnement. Il ne devrait être obligatoire que dans certaines rues. En tous cas le code devrait obliger les municipalités à disposer à l'entrée des villes un plan schématique avec l'indication des sens uniques, des itinéraires à suivre, des parcs de stationnement.

REGAIRAZ



VOICI, il me semble, deux mots qui ne vont pas bien ensemble et pourtant cela devrait être. Bonne humeur, alors que rien ne va plus, c'est là, je crois, que l'on voit les vieux motocyclistes. Avec la bonne humeur que d'obstacles ne peut-on pas surmonter. Si les pannes les plus diverses (car il en existe des sortes de pannes malgré nos machines même ultramodernes) vous trouvent avec le sourire aux lèvres, elles sont souvent la rançon de négligences ou d'incompétences, mais malgré tout, il arrive qu'elles vous tombent dessus avec une régularité chronométrique et une abondance industrielle; le tout, dû, uniquement au hasard. Car tous, nous sommes à la merci d'un clou, d'un silex coupant un pneu fatigué, ou d'une chaîne qui casse, etc... etc...

Eh, alors, avec cette perspective, vous voudriez que l'on garde le sourire? Eh, oui, pourquoi pas? Qu'elle paraît donc bénigne cette pauvre panne lorsque celui qui la répare, ou qui cherche à la réparer, vous présente, avec les mains et le visage maculés d'huile, un de ces sourires comme seules, peuvent avoir les vendeuses d'un grand magasin.

J'ai un principe qui m'a toujours réussi depuis que je l'applique: lorsque une panne m'arrête sur une route et comme par hasard, loin de toutes agglomérations (suite ininterrompue de maisons, dit le Code de la route) et par là même loin de tous les secours d'un mécanicien, mon premier mouvement, ou plutôt, mon premier mot, est de prononcer celui qu'un grand général, commandant un non moins grand carré, d'une non moins grande défaite prononça... c'est ça, vous avez deviné: « La Garde meurt, mais ne se rend pas... »

Le deuxième mot est: « ma pipe, où est ma pipe » Ah! la voilà, et avant d'avoir de l'huile jusqu'aux coudes (ne pas confondre avec l'huile de coude), je bourre consciencieusement ma précieuse pipe tout en ruminant le moyen le plus simple de me dépanner; je l'allume et, alors, je passe au travail.

Pendant ces diverses opérations, la colère qui grondait en moi s'atténue et avec les premières bouffées, disparaît complètement. Si vous ne fumez pas la pipe, ce dont je vous plains sincèrement, trouvez autre chose pour donner le temps à la colère de s'apaiser avant de vous mettre au travail.

Un jour, on s'est bien amusé (les pompiers n'y étaient pas) mais on a bien rigolé quand même:

Devant aller passer deux jours à environ 130 kilomètres de chez nous, nous partions le matin à 6 heures, équipés, les machines

## PANNES... et bonne humeur!

reluisantes, car il faut vous dire que la caravane comprenait deux solides 500 qui semblaient à toutes épreuves et devoir défier les pannes les plus variées.

...A mi-chemin, mon camarade reste en panne de batterie, par extraordinaire, juste en face d'un mécanicien, et pour comble de bonheur, un mécanicien outillé pour le dépanner; on est resté deux heures arrêtés et, la bonne humeur était au programme.

Une vingtaine de kilomètres plus loin, on casse une chaîne; mon camarade, cause involontaire de ce deuxième arrêt qui compromettait notre bon dîner prévu, ainsi que les records de régularité que nous aurions été heureux de prouver à notre retour, vouait la moto à tous les diables, et elle était à vendre sur le champ. La colère passée, et la panne réparée, elle était rachelée par son propriétaire qui retrouvait avec plaisir qu'aucun cheval ne s'était échappé et que ses trois vitesses étaient toujours à leur place.

Pour avoir bien rigolé, on a bien rigolé.

Au retour, la batterie nous jouait de nouveaux tours, ce qui nous permit de rentrer à nos domiciles respectifs à une heure assez avancée de la nuit. Ce n'est que quelques mois après, que mon camarade, me fit cette juste réflexion: « On n'y a pas réfléchi, mais comme tu marches avec une magnéto, tu n'avais pas besoin de la batterie, non, alors si l'on avait été malins, j'aurais mis ta batterie sur ma moto, et tout aurait gazé. » Ce qu'on a pu rire, s'être donné tant de mal, avec le sourire, il est vrai, et avoir tout ce qu'il fallait sous la main... On en rigole encore.

Des pannes, j'en ai eu de toutes formes, de toutes pièces, alors que je débutais en moto. Aussi maintenant, je suis devenu philosophe, et chaque fois que j'ai une panne, je fais mon petit manège plus haut cité, et mon sourire revient, car je me remémore les pannes de mes débuts où, seuls, mes moyens financiers m'empêchaient de taper à coups de clefs anglaises à tort et à travers sur ma moto jusqu'à destruction complète; aussi maintenant, je sais à peu près me dépanner de tout, et lorsque j'ai recours à un mécano, je vous prie de croire que je regarde attentivement la manœuvre, afin de pouvoir la refaire à l'occasion.

Allons, amis motocyclistes, souriez, ce n'est pas pour vous photographier, mais vous verrez comme la réparation s'effectuera beaucoup mieux. Par pitié, n'enguirandez pas vos pauvres compagnes qui, timidement vous demandent: « tu crois pouvoir te dépanner » ou qui, d'une voix suave, vous disent, « voyons, tu devrais bien devoir commencer à savoir réparer depuis le temps ».

Et vous, Mesdames, si votre compagnon, de l'huile jusqu'aux yeux, s'en donne à cœur joie, par pitié, n'excitez pas le fauve qui gronde en lui, malgré son sourire, en mettant en doute ses capacités de mécano, allez cueillir des marguerites, ou bien, si vous êtes amie de la moto, mettez votre amitié technique en activité en passant les outils demandés, ou bien, essayez la sueur de votre compagnon, lequel, les mains embourbées, ne peut même pas se moucher.

Vive la Moto, Vive la bonne humeur, c'est la mort immédiate des pannes...

René MOLLARD,  
Collaborateur-Correspondant.

**MOTO-REVUE**  
**VOUS PLAÎT...**  
**ABONNEZ-VOUS !**

# MOTEURS INCLINÉS

**I**l y a quelques années, particulièrement en Angleterre, les moteurs inclinés étaient à la mode. Ce n'était pas d'ailleurs une nouveauté, et il y eut, dès le début des motocycles, tant de moteurs inclinés que nous serions fort en peine de les énumérer. Citons, au hasard des souvenirs, la Pécourt : les premières Peugeot, où le moteur était fixé sous le tube allant du pédalier à la direction et des machines comme la Humber où le moteur remplaçait partiellement ce tube. Cette idée de remplacer un tube du cadre par le moteur eut d'ailleurs d'assez nombreux représentants. Nous nous rappelons la Lamaudière et Labre et la première Indian où le moteur remplaçait le tube de selle. Parmi les machines où le moteur remplaçait le tube avant, une a survécu, et avec succès. C'est la P. M., il est vrai que dans cette excellente machine, le moteur ne fait pas à proprement parler partie du cadre. Il est traversé par quatre colonnettes qui réunissent les deux consoles terminant les tronçons du tube, en sorte que le moteur est en fait soumis à de moindres efforts que dans la plupart des autres types de cadres et surtout dans le cadre interrompu. Sans être ainsi incorporé au cadre, le moteur peut être incliné. Il l'était rarement vers l'arrière et nous ne nous rappelons parmi les moteurs présentant cette disposition que l'Indian monocylindrique que son aspect assez étrange n'empêche pas de faire bonne figure dans le T. T. Quant aux moteurs inclinés vers l'avant, ils furent

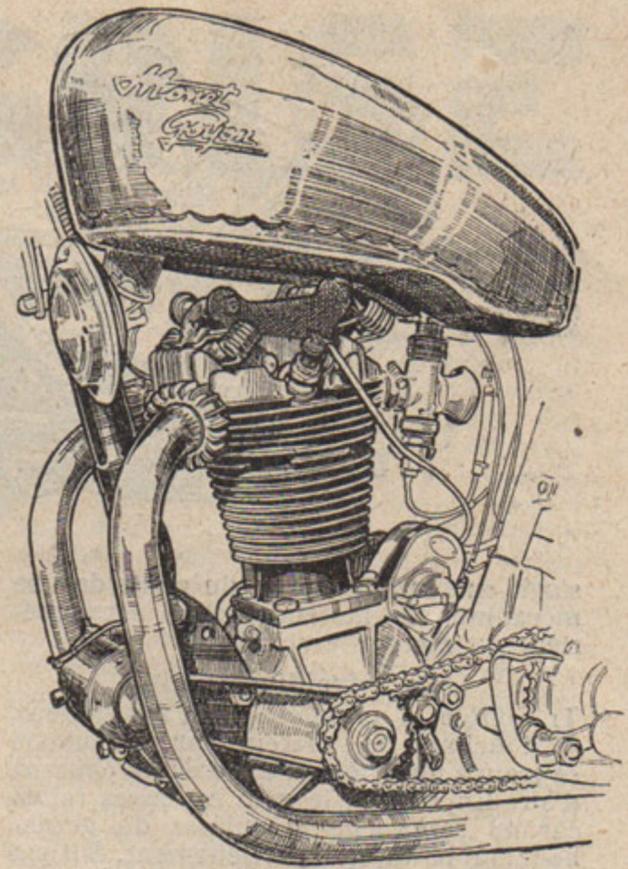
Question de refroidissement ?

De centre de gravité ?  
D'usure, de vibration ?

NON

Question d'encombrement et surtout d'esthétique.

légion. Pour nous en tenir à quelques modèles populaires, signalons la Moto-sacoche où des flasques latéraux protégeaient et dissimulaient le mécanisme et qui fut une délicieuse petite machine. On se rappelle aussi, sans aucun doute, la remarquable motorette Terrot qui nous a laissé un excellent et, hélas, trop lointain souvenir. Nous avons également une Magnat-Debon 3 1/4 CV. dont le moteur était incliné, machine très rapide en son temps et qui avait une tenue de route vraiment extraordinaire. Depuis la guerre, il y a eu également un nombre considérable de machines à moteurs inclinés. Le moteur était dans certains cas très incliné. On se rappelle certainement les « slopers » Ariel. Aujourd'hui, enfin, il y a encore un certain nombre de machines à moteur incliné et certains sont très populaires. On nous excusera de ne pas citer de noms, car nous risque-



La Monet Goyon L.S.5

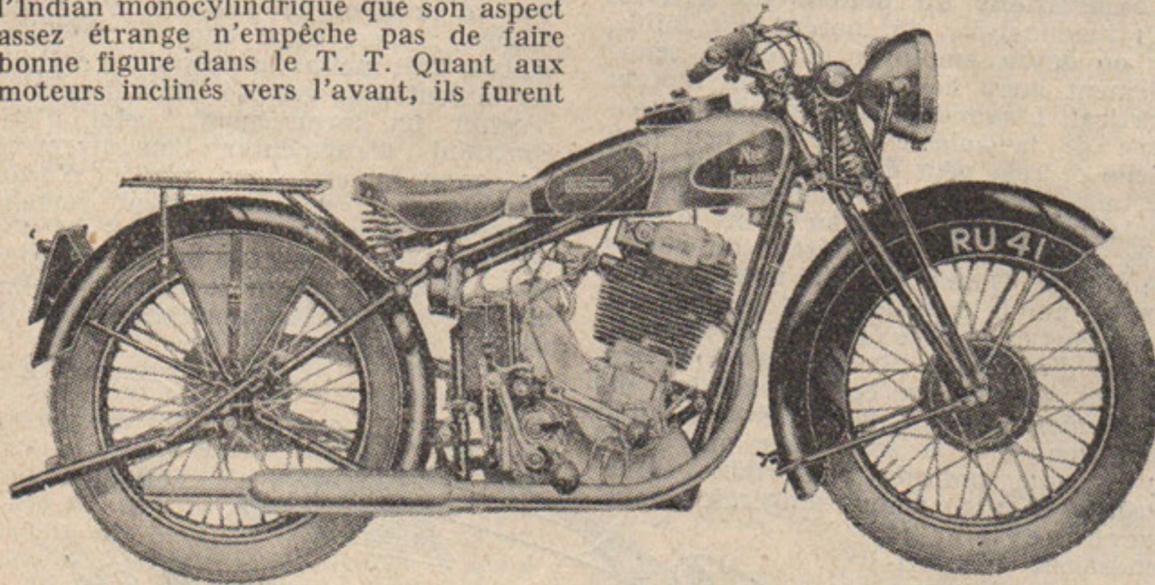
rions fort d'en oublier quelques-uns et de nous attirer les foudres des constructeurs. Examinons plutôt la question en général et demandons-nous si le moteur a des avantages et si, par contre, certains inconvénients ne peuvent pas leur être reprochés.

## Esthétique

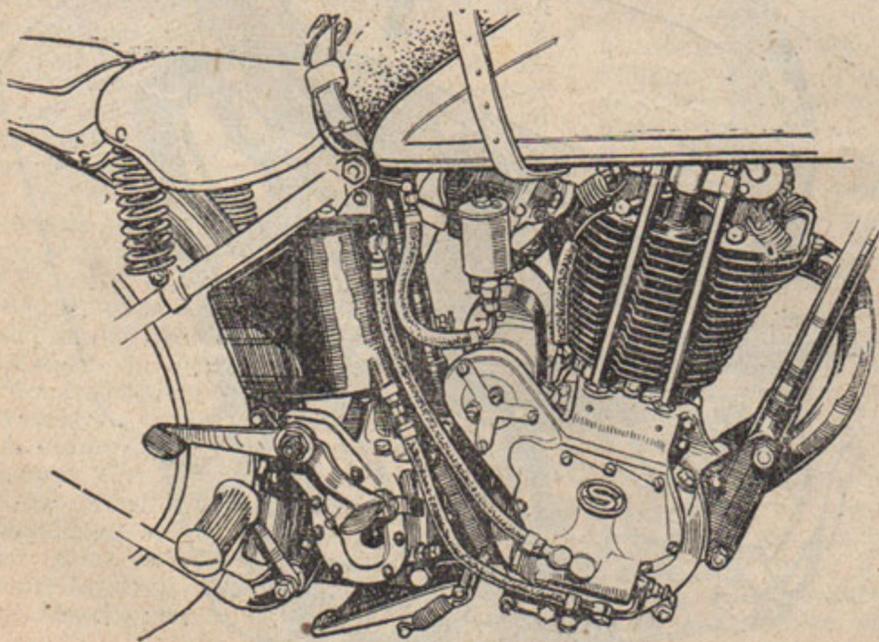
Nous sommes très sensibles aux apparences : mais nous serions, les uns ou les autres, fort embarrassés, si on nous demandait ce que nous entendons par une belle machine. Nous réunirions dans une même admiration des machines d'aspect très classique et des machines très originales comme la Scott, la B.M.W., la Gnome et Rhône, la Guzzi et bien d'autres.

On peut pour un tableau formuler des règles de composition assez précises, mais la beauté mécanique est singulièrement plus difficile à définir. C'est qu'inconsciemment, nous y mêlons des considérations techniques. Et il y a également l'habitude. Quand les premières carrosseries aérodynamiques ont fait leur apparition, il était curieux d'entendre les critiques du public. Avouons qu'une voiture à moteur à l'arrière choque encore un peu notre œil, et pourtant si ce type de voiture se répand, nous ne le trouverons plus étrange. (On parle d'une Ford de ce type, et également d'une Citroën populaire à trois cylindres en étoile, nouvelles que nous donnons sans aucune garantie). Pour en revenir à la moto, il est difficile de décerner le prix de beauté au moteur vertical plutôt qu'au moteur incliné. Toutefois, il faut que le moteur incliné soit parallèle au tube de direction. De cette façon, il s'harmonise avec les lignes du cadre. Le moteur incliné donne l'impression qu'il charge l'avant de la machine. Nous verrons qu'en réalité il n'en est rien. Il reste entre le moteur et le tube de selle un espace vide plus grand qu'avec le moteur vertical, et l'apparence est moins compacte. Il est vrai que nous disposons alors d'une plus grande place pour loger la magnéto et, le cas échéant, la batterie d'accumulateurs et le réservoir d'huile.

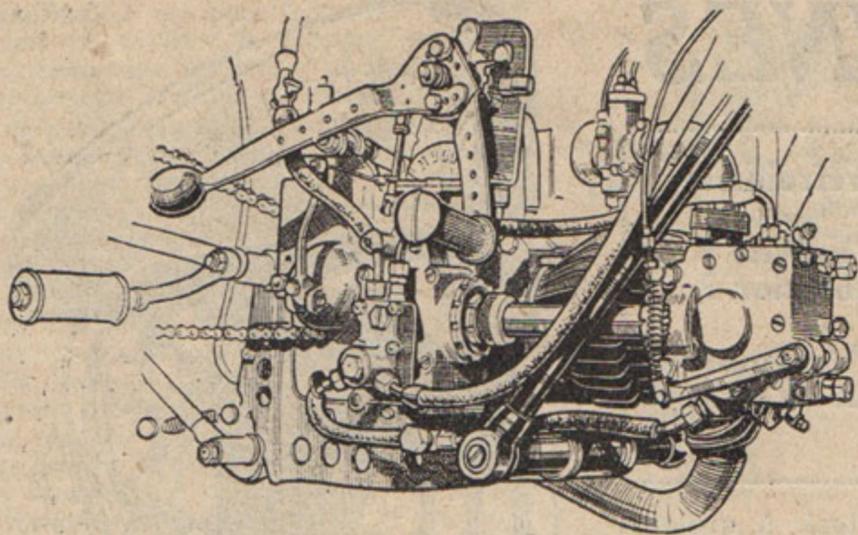
En somme, le problème esthétique n'a pas une très grande importance. Il



La très belle 500 New-Imperial qu'on peut voir chez Garreau, l'agent de la marque.



Le fameux type « Grégoire » de Saroléa est incliné, ce qui a permis l'établissement d'une machine très basse.



Guzzi, lui, fait plus que d'incliner le cylindre de ses monos, il le place horizontalement. Voici le moteur 250 cmc. de l'excellent Roulin.

s'agit surtout de voir si du point de vue mécanique le moteur incliné est supérieur au moteur vertical.

#### Le refroidissement

Il semble, à première vue, avantageux d'incliner le moteur car la culasse se trouve ainsi mieux exposée au courant d'air. En réalité, le gain est assez faible car on rapproche la culasse du garde-boue qui la masque partiellement. S'il y a un gain, c'est surtout à cause du meilleur dégagement de l'arrière du cylindre. Les filets d'air se reforment plus aisément et ils peuvent ainsi lécher une plus grande partie de la circonférence du cylindre. Mais il ne semble pas que dans la pratique, le gain soit sérieux. La surface des ailettes a plus d'importance. Il semblerait logique d'avoir des ailettes horizontales et c'était le cas de l'ancienne Motosacoche et de la motorette Terrot. Mais là encore l'avantage n'est pas, en pratique bien sensible. Il en résulte d'autre part des difficultés de fonderie. Aussi les moteurs inclinés et même les moteurs horizontaux flatwins par exemple ont-ils des ailettes perpendiculaires à l'axe du cylindre sans que le refroidissement en souffre, on peut donc, semble-t-il, conclure que le moteur incliné ne présente par rapport au cylindre vertical, aucun avantage sérieux, sous le rapport du refroidissement. La surface et la bonne répartition des ailettes ont une bien plus grande importance.

#### Usure

PRENONS le cas extrême, celui d'un cylindre presque horizontal. On craint souvent que dans ce cas le poids du piston portant sur le cylindre use la partie inférieure de celui-ci. En fait cela n'a pas la moindre importance. Ce n'est pas le poids très faible d'un piston qui peut provoquer un frottement tel qu'il en résulte une usure sensible. Ce qui provoque l'usure ce sont les frottements considérables qui résultent des pressions latérales exercées par le piston sur le cylindre et qui résultent de l'obliquité de la bielle pendant la course du piston. C'est pourquoi d'ailleurs l'usure est plus forte vers le milieu de la course, et surtout du côté où s'exercent les pressions les plus élevées. Par conséquent l'inclinaison du cylindre n'a pas la moindre influence sur son ovalisation. Le tout est d'assurer un bon graissage de la paroi sur laquelle s'exerce la pression la plus élevée. Nous venons de voir comment cela peut être assuré. Dans les blocs moteurs où le moteur tourne de gauche à droite il n'y a pas de difficulté puisque c'est à l'avant du cylindre que s'exercent les pressions les plus fortes et que c'est la partie du cylindre qui reçoit le plus d'huile.

#### Répartition du poids

L'ASPECT massif du cylindre des machines modernes donne l'impression que si le cylindre est incliné, le poids du moteur est en partie reporté sur l'avant. En fait ce déplacement est si faible qu'on peut le négliger. Quand le moteur est très incliné, on est presque fatalement obligé d'utiliser le bloc moteur et de reculer vers l'arrière le carter du moteur qui est de loin la partie la plus lourde puisqu'elle contient les volants. On arrive pratiquement à la même répartition du poids qu'avec un moteur vertical. On peut donc répartir le poids aussi bien qu'avec un moteur vertical. Il n'y a donc aucune raison pour que la tenue de route diffère, et ni le moteur vertical, ni le moteur horizontal n'ont aucun avantage particulier.

#### Abaissement du centre de gravité

Si l'inclinaison du moteur est faible, on devra employer un cadre sensiblement aussi haut qu'avec un moteur vertical. L'avantage sera que le démontage de la culasse sera un peu plus facile et cela peut être intéressant avec certains moteurs très hauts. Avec les moteurs très inclinés on peut réduire très sensiblement la hauteur du centre de gravité. Quant au cadre nous sommes limités par la direction dont le pivot est au-dessus de la roue (à moins de recourir à une direction à pivot dans le moyeu, ce qui soulève un certain nombre de problèmes) et aussi par la hauteur qu'il faut donner à la selle pour que nous ayons une position confortable. Une position trop basse nous obligerait à nous recroqueviller et rendraient très fatigantes les longues étapes. Un autre inconvénient du moteur à forte inclinaison c'est de rendre la culasse plus vulnérable d'autant qu'il faut employer un double berceau entre les tubes duquel

D'une technique très spéciale, les deux cylindres du 500 deux-temps D.K.W. allemand sont inclinés, ce qui a permis d'avoir une volumineuse crosse de réservoir.

a culasse passe. Cela n'est pas toujours fait pour la rendre accessible.

#### Tubulures

Avec un moteur très incliné le dessin de la tubulure d'admission est plus délicat. A moins de recourir à un carburateur à corps horizontal. Le système dowdraught intéressant par ce qu'il offre aux gaz un trajet plus direct est avec un carburateur à corps vertical difficile à réaliser. Quant à la tubulure d'échappement aucune difficulté; si le moteur est faiblement incliné, on peut alors avoir une tubulure dont le rayon soit modéré et ne freine pas les gaz d'échappement. Avec un moteur très incliné il n'en est plus de même. Pourtant avec des tubulures de gros diamètre, il ne semble pas qu'il se produise des contrepressions exagérées.

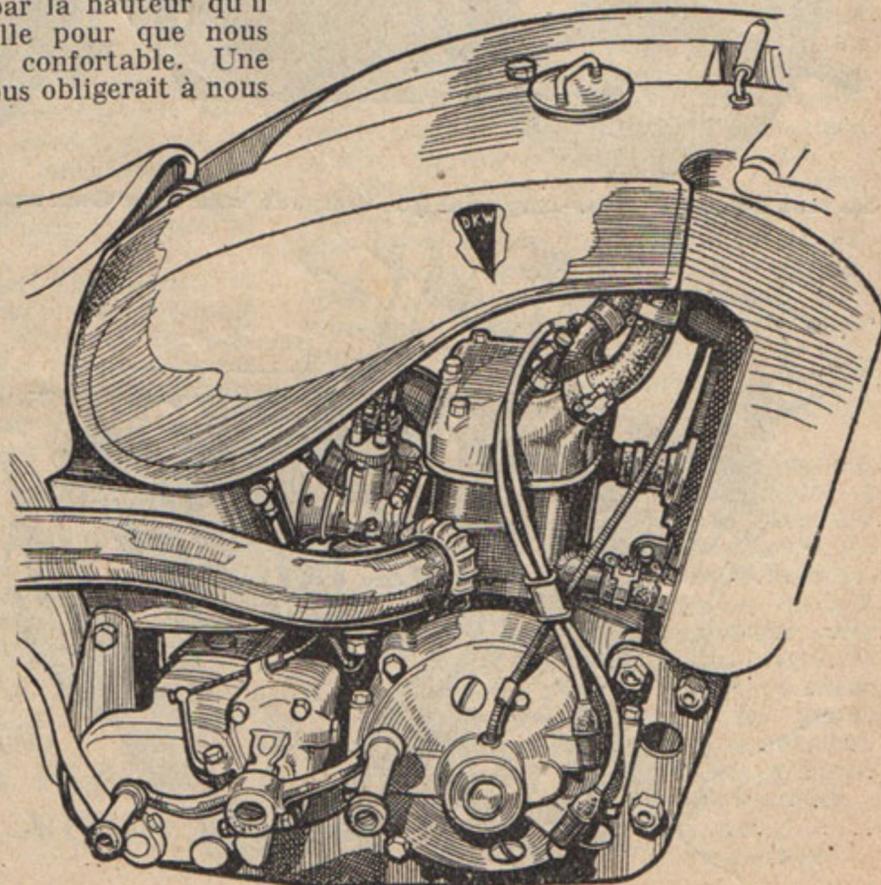
#### Vibrations

A priori le moteur très incliné est, sous ce rapport, préférable au moteur vertical, les réactions sur le cadre se produisant obliquement dans le sens de la marche. Mais nos moteurs actuels sont trop bien équilibrés pour qu'il en résulte un avantage bien net. Nous avons utilisé des machines à moteur vertical et des machines à moteur incliné qui étaient également exemptes de vibrations.

#### Conclusion

Nous croyons donc qu'il est extrêmement difficile de donner la préférence au moteur incliné ou au moteur vertical. L'avantage le plus net c'est la place plus grande dont on dispose en arrière du cylindre dans le cas du moteur incliné pour loger la magnéto, le réservoir d'huile et la batterie d'accumulateurs: C'est aussi dans le cas d'un moteur très incliné la possibilité d'abaisser le centre de gravité. Mais il peut en résulter un inconvénient, celui d'être contraint d'augmenter l'empattement. La question est donc plutôt d'ordre esthétique. Il y a également certains types de cadres dans lesquels il est plus aisé de loger un moteur incliné. Mais on ne peut pas dire que le moteur incliné ait une supériorité quelconque sur le moteur vertical.

H. P. BORESTROKE.





# CARTE GRISE

La carte grise n'est pas inutile, puisque théoriquement au moins, elle établit notre possession de la machine que nous conduisons. Les indications qu'elle porte sont les suivantes : 1° Un numéro d'ordre de la Préfecture, qui permet de retrouver le moment auquel elle a été délivrée. Quoique sur certaines cartes grises ce numéro soit le même que celui d'immatriculation. 2° Les numéros du moteur et de la machine, ce qui empêche de se servir de la carte grise pour une autre machine que celle déclarée. 3° Notre nom et notre adresse, ce qui établit notre possession de la machine. 4° Le numéro d'immatriculation qui au contraire permet par la machine de retrouver son propriétaire.

Théoriquement, si tous nous observions strictement la loi, la carte grise remplirait son but. Elle serait d'ailleurs inutile. Mais il faut compter avec ceux qui ayant eu un accident, ont lâchement pris la fuite; avec ceux qui, coupables d'une infraction et sifflés par les gendarmes ou par la police, ont tenté de s'éclipser. Et enfin, il y a les voleurs qui ont chipé une machine, soit pour la revendre, soit pour s'offrir une promenade, soit pour commettre un mauvais coup. Et on reproche précisément à la carte grise de ne pas constituer une garantie suffisante contre les malfaiteurs.

Une voiture ou une moto est volée. Il arrive que le propriétaire se soit absenté pendant plusieurs heures, ou que la voiture ait été volée la nuit dans son garage. Si elle est volée par une bande organisée, elle peut être considérée comme perdue. Elle sera maquillée, recevra un nouveau numéro d'immatriculation, sera nanti d'une carte grise (les vols des cartes grises dans les préfectures ne sont pas très rares, et en tous cas les bandes organisées ont des imprimeurs; il n'est pas difficile de faire des timbres en caoutchouc et d'imiter des signatures, en général illisibles) et la farce est jouée. Il y a dira-t-on les numéros de la machine et du moteur. Les bandes de malfaiteurs bien outillées ne s'embarrassent pas pour si peu. On conçoit que dans ces conditions, il soit singulièrement difficile de retrouver une moto volée, à moins que par un hasard providentiel on mette la main sur toute l'organisation. Certes, il serait possible en consultant la préfecture de s'apercevoir que le numéro d'ordre de la préfecture et le numéro d'immatriculation sont de fantaisie et en consultant le constructeur de constater que les numéros de machine et de moteur sont faux. Mais comment le gendarme ou l'agent de police pourraient-ils faire cette enquête? En somme si la voiture ou la moto ont été maquillées, elles sont bel et bien perdues. C'est surtout le cas des voitures ou des machines de série. Les machines spéciales et surtout les voitures spéciales sont plus difficiles à maquiller, mais encore faudrait-il que nos braves gendarmes fussent des techniciens très avertis,

ce qu'on ne peut raisonnablement exiger d'eux.

En ce qui concerne surtout les voitures, trop de propriétaires commettent une lourde faute, c'est de peur de les oublier ou de les perdre, de les laisser dans leurs voitures.

Quand un voleur dérobe une voiture, et qu'il trouve la carte grise et si arrêté avant que le vol soit signalé, il présente la carte grise, on le laissera filer. En effet, même si son permis de conduire porte un autre nom, la carte grise indique que la voiture lui est confiée par son propriétaire. Au contraire s'il ne peut présenter de carte grise, il y a un soupçon et on ne devrait le laisser repartir qu'après enquête. Certes cela serait très désagréable pour le brave automobiliste qui a oublié ses papiers chez lui, mais nous ne voyons pas d'autre solution. D'ailleurs rappelons-nous qu'on ne demande que rarement les papiers. Il faut pour cela avoir causé un accident ou commis une infraction au Code de la route.

A partir du moment où le vol a été signalé, la position du voleur devient plus difficile. Le propriétaire déclare le vol à la gendarmerie. Immédiatement, les brigades sont alertées et des barrages sont organisés partout. Il devient extrêmement difficile de les franchir. Dans une grande ville l'organisation des barrages n'est guère possible et c'est pourquoi les vols y sont beaucoup plus fréquents.

Actuellement, on exige sur la demande de carte grise non seulement le nom et l'adresse, mais encore son état-civil. De plus la signature doit être légalisée. De la sorte on s'assure de l'honorabilité du demandeur. Est-ce là une garantie suffisante? Nous ne le croyons pas. Les bandes de voleurs ont des stocks de cartes grises et se gardent bien de s'adresser aux préfectures. Ils savent également fort bien maquiller une carte grise. On peut également être un très honnête homme et avoir acheté une machine volée. Dans ce cas, si l'ancienne carte jointe à la demande a été délivrée par la même préfecture, celle-ci peut vérifier si le numéro d'ordre concorde avec le numéro d'immatriculation, et bien que cela exige un travail supplémentaire, cette précaution serait utile. Comme l'acheteur pourra indiquer où il a acheté la machine, et donner le signalement du vendeur, on aura peut-être des chances de retrouver celui-ci. Par divers recoupements on aura une chance de retrouver la bande des voleurs. Mais si la carte grise émane d'autres préfectures, les recherches deviennent beaucoup plus compliquées. Il y aurait cependant à étudier la question.

Une autre solution consisterait à perforer le numéro d'ordre. Mais croit-on que cela constituerait un sérieux obstacle contre les bandes organisées qui ont à leur disposition des cartes grises neuves et qui n'hésiteraient pas à en faire imprimer par des imprimeries clandestines.

Certains ont proposé un document comportant quatre volets établis en une seule frappe, grâce à du papier carbone: Volet souche, conservé par la préfecture, volet propriétaire conservé par le pro-

priétaire chez lui, le volet conducteur que celui-ci devra avoir sur lui, le carnet voiture qui sera en permanence sur la voiture. Arrêté sur la route, il faudra présenter les deux volets conducteur et voiture; en cas de vente, les trois volets, conducteur, voiture et propriétaire. Ces pièces devront être également présentées à l'appui d'une demande de nouvelle carte grise. Est-ce la solution cherchée? Tout d'abord il est probable que l'Administration exigera un timbre par volet, ce qui se traduira par une augmentation du prix de la carte grise, mais ce n'est là qu'un inconvénient mineur. Le système ne nous paraît pas très efficace et cela est plus grave. Comme nous l'avons dit, on n'arrête pas un automobiliste ou un motocycliste s'il n'a pas d'accident ou s'il ne commet pas une infraction au Code de la route. C'est dire que le voleur, s'il peut gagner le garage complice avant l'établissement des barrages, consécutifs à la plainte du conducteur volé, échappera encore. Avec le volet qui se trouve sur la machine, il peut reconstituer les autres volets, ou bien avec les autres membres de la bande, il établira trois volets faux, mais qui lui permettront de circuler sans être inquiété, puisqu'il aura également changé le numéro d'immatriculation et probablement les numéros de la machine et du moteur. Le gendarme ne pourra constater que la concordance du numéro d'immatriculation et des indications des volets. Par contre, quand le brave acheteur d'une machine volée demandera une carte grise, en fournissant les volets apocryphes, on s'apercevra du vol, par suite de la non concordance du numéro d'ordre de la Préfecture et des autres indications. Mais n'en est-il pas de même avec le système actuel.

Que conclure de tout cela? C'est qu'il est extrêmement difficile de lutter contre des bandes bien organisées et qu'un document administratif est à peu près impuissant à empêcher le vol. Il ne semble donc pas y avoir grand intérêt à modifier le système actuel. On a trop tendance à croire que l'Administration est seule capable d'établir des cartes grises. C'est un jeu pour les faussaires des bandes de voleurs. On ne constatera le vol que si le voleur a été arrêté avant d'avoir eu le temps de maquiller machine ou papiers. Et il faut rendre hommage à l'activité de la gendarmerie qui agit avec rapidité et décision, dès que le vol lui a été signalé. Mais il est souvent trop tard. Le plus souvent le vol ne sera découvert que lorsque l'acheteur de bonne foi, demandera une nouvelle carte pour le véhicule volé. Que faire? Tout d'abord ne pas abandonner nos machines, sans prendre des précautions. Pour nos motocyclettes n'hésitons pas à enchaîner une roue. Ne laissons jamais notre carte grise dans notre voiture ou sur notre machine. Si notre voiture ou notre moto était volée, n'hésitons pas, allons au commissariat ou à la gendarmerie pour signaler le vol. Considérons que chaque minute perdue rend les recherches plus difficiles et plus douteuses. C'est en effet notre négligence qui est le meilleur atout pour les voleurs.

MELLIER

# TRIBUNE LIBRE

## DÉPARTS FACILES

Je ne suis pas abonné à *Moto Revue* par suite de fréquents déplacements ; mais j'en suis lecteur. Je lis dans le numéro 646 du 27 juillet 1935 les demandes d'un propriétaire de « P. 107 », qui éprouve des difficultés pour la mise en route.

Possédant la même machine partant au premier coup de kick, et

mise au point par Vendel l'excellent coureur de chez Peugeot, je me permets de vous signaler comment j'obtiens des départs infail-  
libles ; puisque votre Revue est faite pour rendre service à tous.

- 1° Avance : Au 4/5.
- 2° Air : Ouvert en grand (par n'importe quel temps).
- 3° Gaz : Ouvert un bon tiers.
- 4° Gigueur : 120 au lieu de 100 (la consommation est la même et les reprises sont meilleures en côte).
- 5° Bougie Eyquem mica M5.
- 6° Essence du commerce avec Carbohyd.
- 7° Huile Mobiloil D.
- 8° Faire un bon appel d'essence (un seul).

La magnéto Morel n'a jamais donné d'ennuis (actuellement 13.000 km.) ; avoir soin de vérifier si le fil de la bougie est bien engagé dans sa prise.

Un bon coup de kick et je vous garantis le départ n'importe quand. Agréez, Monsieur, mes sincères salutations.

DANIN, membre de l'A.C.O.

## VIVE LE GRAPHITE !

Les techniciens les plus qualifiés se sont évertués, les uns à chanter les louanges, les autres à crier les méfaits de l'huile au graphite colloïdal.

Tous ont apporté à l'appui de leurs arguments des faits rigoureusement contrôlés et des preuves irréfutables. Il en résulte une telle indécision chez les usagers qu'ils finissent généralement par se désintéresser d'un problème pourtant susceptible d'améliorer profondément les conditions d'utilisation de certains, sinon de tous les moteurs.

Sans prendre position dans le conflit, j'ai l'impression bien nette que la plupart des deux-temps, notamment, pourraient se livrer sans grand risque à des expériences personnelles, partant absolument concluantes pour eux-même et pour leurs amis.

L'importance de la question vaut qu'on s'y attache patiemment et, en tous cas, le graissage au graphite est loin d'occuper la place qui lui revient dans l'entretien des organes de transmission, de suspension, etc...

Le dosage et le mélange du graphite méritent du reste aussi l'attention et il convient de veiller à la conscience et à la compétence des fournisseurs auxquels on s'adresse.

Raymond JACQUEMIN, à Serainq.-s.-Meuse (Belgique).

L'Amicale Motocycliste Niçoise attire l'attention des spectateurs par une inscription judicieuse à l'occasion de chacune de ses manifestations. Voilà certes, une propagande favorable à nos constructeurs et agents.



# MOTOPHOBIE

## Y pensez-vous M. Bailby ?

**N**ous sommes surpris de voir dans un Editorial du *Journal*, sous la signature de M. Léon Bailby, cette violente sortie contre la motocyclette :

*L'un des derniers abus, et des plus criants, n'est-il pas qu'on tolère et même qu'on autorise des motocyclistes marchant à 120 ou 130 à l'heure à circuler sur des routes ou leur imprudence et l'instabilité de leur machine exposent les autos comme les piétons aux pires dangers ?*

*Croit-on qu'une circulaire de plus ou de moins arrêtera ces bolides ?*

M. Léon Bailby, dont on peut apprécier parfois avec le solide bon sens, la rigoureuse argumentation, appuyée sur une documentation précise, a-t-il été, cette fois, mal conseillé ? A-t-il, contrairement à son habitude, agi sous l'influence d'une impulsion non contrôlée ? Nous ne voulons pas engager de polémique, mais nous prions simplement M. Bailby de se renseigner sur ces divers points : Quelles sont les motos de série en circulation et quels sont les motocyclistes pouvant rouler normalement entre 120 et 130 à l'heure, surtout dans les passages propices aux accidents ?

De qui tient-il la légende de la motocyclette instable ? Quel est officiellement parmi la totalité des accidents de la route, le pourcentage exact de ceux provoqués (nous disons : provoqués et non subis), par les motocyclistes ?

Comment se fait-il enfin que dans ce même numéro du *Journal*, M. Bailby, excommunique la moto, tandis que son rédacteur M. Robert Bruyez l'absout ensignant avec éloges à l'appui l'initiative d'ailleurs heureuse du département de Seine-et-Oise qui vient de créer une forte brigade équipée de rapides 350 à culbuteurs ?

Il est regrettable en tous cas, qu'au moment où les constructeurs font des efforts considérables pour produire et conserver leurs ouvriers, on leur assène un pareil et si injustifié coup de massue.

Nous n'avons pas été les seuls à être émus par cet article ; nombreux sont les lecteurs qui nous ont quelquefois crûment communiqué leur stupéfaction. Parmi ces lettres, celle de M. Briault, est à retenir tout particulièrement en raison des statistiques qu'elle fournit, en voici d'ailleurs les passages essentiels :

A Monsieur Léon Bailby,

Monsieur,

*Certains passages, concernant la motocyclette, sont d'une inexactitude si flagrante, relèvent d'un parti-pris si évident, que je crois devoir attirer votre attention sur le tort que peut causer au sport motocycliste, aux industries et commerces en dérivant, et indirectement à votre journal de pareilles affirmations inconsidérées.*

*Le Journal est un journal possédant une formule jeune, lu surtout par des jeunes, peut-être ignorez-vous, que nous sommes en France près de 4.000.000 à nous intéresser ou à nous passionner pour la moto ? Il n'y a pas que des enfants d'ailleurs, certains hommes mûrs, mais restés, jeunes de corps, s'y adonnent avec enthousiasme, l'exemple vient d'ailleurs de haut, s'il ne vient pas de notre pays de fossiles. Dois-je vous rappeler que le regretté Albert 1<sup>er</sup>, le Roi Chevalier s'y adonna jusqu'à son dernier jour ? Dois-je vous rappeler que S.E. M. Mussolini pratique ce sport qu'il aime, qu'il a cru devoir faire bénéficier d'avantages spéciaux, tels la suppression du permis de conduire, toutes catégories, sans que le nombre d'accidents ait été accru ?*

*Un chef d'Etat, un grand chef, encourage au*

*sport motocycliste en ces termes : « Servez-vous de la motocyclette, elle accélère le rythme de votre vie, intensifie les palpitations de votre cœur, centuple l'élan de votre course, enduret votre corps et votre esprit en de plus saines batailles, c'est une des plus belles écoles d'énergie et de sang-froid » Ce chef d'Etat, c'est encore S. E. Mussolini.*

\*\*

*Non la moto n'est pas un véhicule instable, c'est même sa stabilité qui en fait en grande partie la maniabilité, et c'est cette maniabilité qui la rend :*

**Le moins dangereux des véhicules à propulsion mécanique.**

*La direction de la Gendarmerie (note : N° 38487 du 22 décembre 1932) a publié une statistique des accidents occasionnés par les automobiles et les motos du 1<sup>er</sup> octobre 1929 au 30 septembre 1932 et qui sont venus à sa connaissance.*

*Si l'on ajoute aux chiffres mentionnés dans cette note les vélomoteurs (innombrables), (qui sont compris dans les accidents, mais non dans le total des motos immatriculées, on voit que la gendarmerie a constaté pendant la période envisagée, 6,7 accidents pour 1.000 motocyclettes immatriculées, et 17,55 pour 1.000 automobiles de tourisme.*

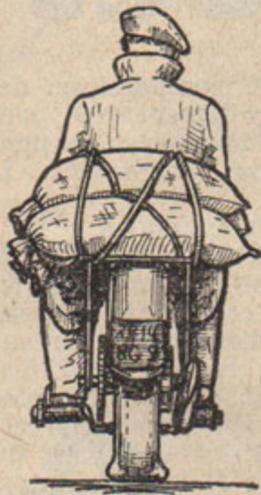
*La proportion des accidents diminue d'ailleurs chaque année.*

*Cette faible proportion est due en partie aux machines, en partie aux motocyclistes. Il faut bien avouer en effet que le motocycliste est presque toujours un meilleur conducteur qu'un automobiliste, moins protégé par sa machine, il est sûr d'être la première victime d'un accident et la plus gravement atteinte, ceci l'incite à ouvrir l'œil. En outre, pour faire de la moto, il faut être un convaincu, on fait bien ce que l'on aime bien, enfin tout motocycliste même débutant a dû commencer par faire son apprentissage de cycliste et par cela même n'ignore rien de la pratique et des règlements de conduite, à l'inverse de l'automobiliste débutant qui peut tout en ignorer. Cet apprentissage progressif en fait presque toujours un conducteur émérite.*

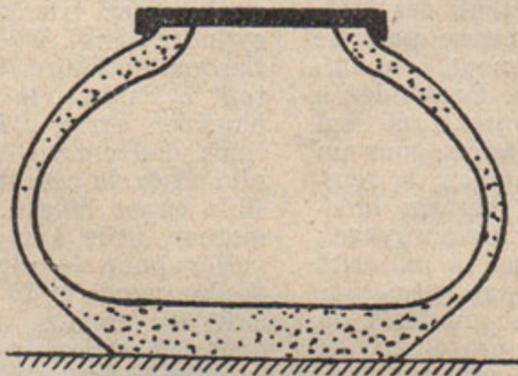
# LES PNEUMATIQUES

## LES CONDITIONS DE SON ÉCHAUFFEMENT

**N**ous savons tous qu'en roulant nos pneumatiques s'échauffent, dans des proportions qui varient plus ou moins. Il est inutile de vous dire que cet échauffement leur est très préjudiciable. Nous allons aujourd'hui analyser ensemble les causes de cette augmentation de température ce qui nous guidera ensuite pour leur entretien.



La surcharge fatigüe considérablement les pneus, de même qu'une pression de gonflage insuffisante pour la charge.



Lorsque les pneus sont écrasés, ils se coupent rapidement sur les côtés et les toiles s'usent très vite en dégageant une chaleur qui ramollit la gomme.

La première cause qui fait s'échauffer un pneumatique est son frottement sur le sol, qui se traduit par ce fait que celui qui est monté sur la roue motrice est à une température plus élevée que celui qui est traîné (roue avant) et cette température est d'autant plus élevée que la moto est plus rapide.

La deuxième est due aux flexions répétées du pneu qu'il subit à son contact avec le sol par suite de la charge supportée. Il en résulte que plus un pneumatique est gonflé normalement moins il s'échauffe, car moins ces flexions sont importantes.

Enfin en troisième lieu, le moins important pour nous mais qui est loin d'être négligeable pour la voiture est le cas où la roue quitte le sol par rebondissement sur un obstacle. La roue prend alors une vitesse supérieure à la vitesse linéaire de la moto ou de la voiture et quand elle revient au sol, elle subit un frottement énergétique sur ce dernier d'où échauffement et usure du bandage.

Vous devez bien comprendre comme moi que toutes ces causes d'échauffement ont motivé de nombreuses expériences pour arriver à les étudier parfaitement.

Les plus probantes ont été faites il y a déjà longtemps par M. Pirelli et elles ont permis d'en tirer deux observations que l'on peut qualifier de générales.

Ce sont :

1° La puissance absorbée au roulement et la température augmentent quand la pression de gonflement diminue.

2° La puissance absorbée au roulement et la température sont directement proportionnelles à l'affaissement du bandage pneumatique sur le sol.

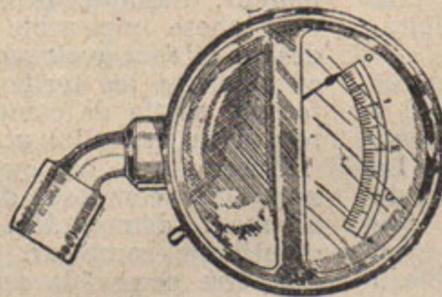
Ces essais ont encore fait ressortir que la composition du mélange ayant servi à la fabrication d'un bandage a aussi son influence sur l'échauffement ainsi que la forme de la bande de roulement. L'interposition d'un ressort de suspension ou sa suppression joue également un grand rôle. Retenez seulement pour mémoire que les compositions fortement minéralisées s'échauffent plus vite que celles qui sont en gomme pure.

pour choisir et entretenir convenablement vos enveloppes. Celles à grosse section chauffant beaucoup moins que les petites quand la pression de gonflement est correcte.

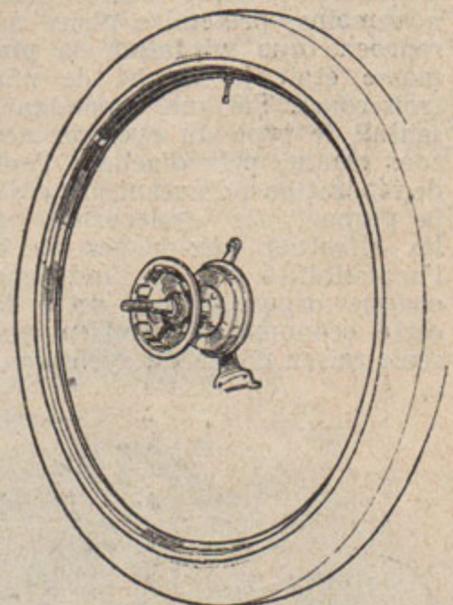
J'ajouterai qu'une augmentation de pression n'a pas une grande importance sur l'enveloppe surtout si elle est neuve. Mais il n'en est pas de même de l'effet de l'échauffement sur la gomme elle-même qui à la longue peut être détériorée. En effet la chaleur a sur la gomme un gros pouvoir destructeur — elle change, ses propriétés physiques, lui faisant diminuer sa tenacité — d'où il s'ensuit que la bande de roulement est plus facilement vulnérable et qu'il peut se produire des décollements. Soumis longtemps à l'action de la chaleur le caoutchouc se survulcanise, durcit et devient cassant.

Il est presque impossible malheureusement de supprimer les causes d'échauffement mais on doit veiller avec grand soin à ce qu'il n'atteigne pas de limites dangereuses. A cet effet la première chose qui intervient et qui est du domaine de la possibilité c'est de veiller à la pression de gonflement correcte donnée par le fabricant.

Autrefois les pneumatiques chauffaient beaucoup, cela tenait à une technique de fabrication moins poussée qu'aujourd'hui et aussi sans doute à l'emploi généralisé



Il est indispensable d'utiliser un contrôleur exact si l'on veut obtenir la pression optimum.



Une faible section tend à provoquer un plus grand échauffement, mais un grand diamètre tend à diminuer cet inconvénient ainsi que l'usure.

Mais là on tombe dans un cercle vicieux, la gomme pure ne résiste pas ou très mal aux frottements et s'use très vite.

Il y a lieu de remarquer aussi que plus le diamètre d'un bandage et sa section sont petits plus grand est son échauffement ce qui démontre clairement l'utilité d'un pneumatique ayant une section convenable.

Il va de soi que plus le chemin parcouru est rugueux et couvert d'aspérités, plus l'échauffement devient considérable et plus grand l'été que l'hiver.

Quoique le caoutchouc soit très mauvais conducteur de la chaleur, cette dernière pénètre quand même à l'intérieur de l'enveloppe et échauffe l'air contenu dans la chambre à tel point que la pression intérieure augmente du fait que la tension d'un gaz croît avec la température.

La pratique a démontré que l'augmentation de pression due à cette cause était beaucoup plus considérable sur un bandage usagé que sur un bandage neuf.

Vous voyez donc que vous avez tout intérêt à tenir compte de ces indications

de la roue métallique, meilleure conductrice de la chaleur que le bois, ayant un moment d'inertie plus faible et permettant à cette dernière de se dissiper au dehors.

Louis GARNIER.



## ESSAI DU QUATRE ROUES

MOTO-REVUE a eu l'occasion, en avril dernier, de présenter le Darmont quatre roues. Cette apparition marque une date dans l'histoire du cyclecar et pour deux raisons : la première ? Le Darmont est un véhicule effectivement construit dans une usine puissamment outillée, avec toutes les garanties d'une fabrication standard rassurant les acheteurs sur la certitude d'être ultérieurement fournis en pièces de rechange ; la deuxième ? Ce nouveau véhicule n'est pas essentiellement nouveau, il est, au contraire, l'aboutissement logique de la longue expérience acquise depuis près de vingt-cinq ans au cours de l'exploitation de son aîné : le tricyclecar.

Le trois-roues Darmont a connu et connaît toujours un succès mérité ; il a d'ailleurs ses enthousiastes, mais ne peut, néanmoins, prétendre plaire à tous. Le reproche que lui faisait la plus grande masse était justement de n'avoir que trois roues. Tel que, cependant, il représentait le type du cyclecar accessible à tous comme prix d'achat, d'entretien et de réparations, d'autant que ces dernières, la plupart des cyclecaristes pouvaient les effectuer eux-mêmes en raison de l'accessibilité et de l'indépendance de chaque organe. C'est cette facilité et cette économie d'entretien qui sont la seule raison d'être du cyclecar. Un esprit

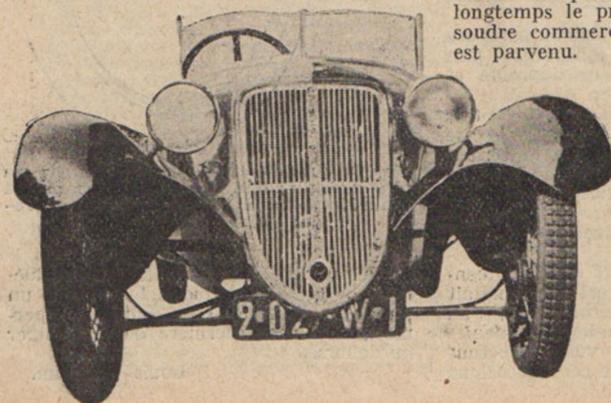
non réfléchi objectera qu'on peut, actuellement, trouver d'excellentes voiturettes d'occasion pas plus chères qu'un cyclecar ; tout à fait d'accord, mais il faut voir plus loin et envisager dès avant l'achat, les devis de réparations à venir. Certaines voitures, en effet, nécessitent des frais considérables de main-d'œuvre pour le simple échange d'un élément, en lui-même, d'un prix modique. Demandez à un automobiliste de démonter tout seul son groupe de quatre cylindres pour un simple échange de segments ou de remplacer, toujours seul, sur certain bloc-moteur, l'unique disque d'embrayage ; c'est chose impossible dans la majorité des cas ; il faut avoir recours au spécialiste et même si les tarifs sont modérés, la facture en fin de compte sera élevée en regard du travail « utile » effectué.

Au contraire, un cyclecar digne de ce nom est composé d'organes simples, aisément démontables, sans nécessiter d'outillage complexe. Chaque pièce en doit être accessible sans qu'il soit utile de démonter tout l'ensemble moteur ; la main-d'œuvre, de la sorte, tout au moins pour le démontage et le remontage, peut être effectué par le propriétaire du véhicule, ce sera donc autant de moins sur la facture. Le tricyclecar Darmont avait bien ces avantages et c'est parce que son constructeur a voulu les conserver sur le quatre-roues qu'il a étudié si longtemps le problème avant de le résoudre commercialement. Voyons s'il y est parvenu.

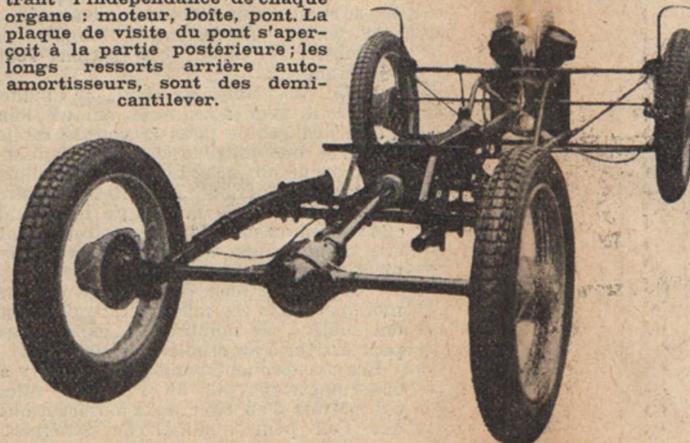
Au point de vue de la répartition des organes, sauf naturellement le pont arrière à différentiel indispensable pour un quatre-roues, nous retrouvons la même technique.

En avant du châssis tubulaire, remarquablement triangulé, le moteur, deux cylindres en « V », est boulonné sur les flasques solidaires du châssis ; il est donc tout à l'avant, le radiateur se trouvant placé en arrière. Les réglages, vérifications d'allumage, sont de la sorte, des plus aisés, la tête des cylindres est accessible capot enlevé. Quant à l'avant du moteur, utile à visiter à de longs intervalles pour le réglage du carburateur, des soupapes et la vérification du dispositif d'allumage, il suffit de dévisser quelques écrous qui libèrent la grille de la calandre et le moteur est sous la main, comme à l'établi. Derrière le moteur, l'embrayage, indépendant, se présente comme sur le trois-roues. Puis vient l'arbre de transmission tournant dans un tube qui aboutit à la boîte, celle-ci logée à hauteur des sièges avec couvercle de visite sur le dessus. Reste donc comme

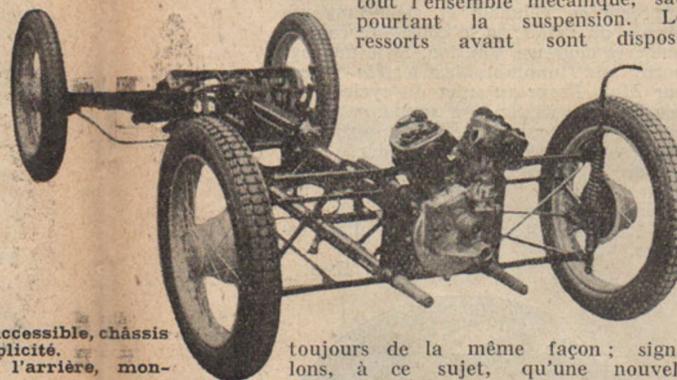
A droite le châssis vu de l'avant : moteur accessible, châssis rigoureusement triangulé, simplicité. Ci-dessous, autre vue du châssis par l'arrière, montrant l'indépendance de chaque organe : moteur, boîte, pont. La plaque de visite du pont s'aperçoit à la partie postérieure ; les longs ressorts arrière auto-amortisseurs, sont des demi-cantilever.



L'avant du V Junior est élégant ; le faux radiateur est d'un dessin heureux bien appuyé par les ailes enveloppantes et les disques symétriques des deux phares.



La calandre du V. Junior derrière laquelle on aperçoit le moteur ne dépasserait pas la plus luxueuse voiture.



toujours de la même façon ; signons, à ce sujet, qu'une nouvelle forme donnée aux raccords d'assemblage du parallélogramme avant a permis de mettre des ressorts plus longs de quelques spires, d'où meilleure suspension. Les ressorts arrière sont en demi-cantilever ; entre chaque lame d'acier est placée une lame anti-friction supprimant l'entretien. Maintenant que nous avons fait le tour de la machine, je ne vous décrirai pas le châssis dont je soulignerai néanmoins les tubes de forte section, en rappelant sa triangulation très étudiée ; l'examen de la gravure qui le représente ici vous fera mieux comprendre, qu'une longue description, sa réalisation.

Le châssis est habillé d'une spacieuse carrosserie du type roadster, deux places côte à côte et capote rentrante ; les ailes enveloppantes offrent une réelle protection, la roue de secours est fixée à l'arrière.

Tous ceux qui ont vu le « V. Junior », c'est ainsi qu'il s'appelle, s'accordent à

le trouver élégant et de proportions heureuses ; il a surtout l'avantage de ne pas faire « voiture de pauvre » et, pour reprendre une expression même de Darmont, « il n'indique pas la position sociale de son conducteur ».

Voici donc présenté le V. Junior dans son ensemble. Complétons par les caractéristiques, avant d'aborder l'essai :

Châssis en tube d'acier, raccords brasés. Voie : 1 m. 290. — Empattement : 2 m. 235.

Suspension à roues avant indépendantes par 2 ressorts à boudin et shock absorber. Suspension arrière à 2 ressorts à lames auto-amortisseurs, montés sur silentblochs.

La boîte de vitesses est une boîte classique à 3 vitesses et marche arrière, à 2 baladeurs.

La transmission à la boîte s'opère par un arbre rigide portant à une extrémité un embout carré sur lequel coulisse l'embrayage ; l'autre extrémité de cet arbre porte un pignon de 16 dents qui engrène avec un engrenage de 28 dents solidaire des engrenages de renvoi de deuxième, de première vitesse et de marche arrière.

De la boîte au pont l'entraînement se fait par un arbre accouplé à l'axe des baladeurs par l'intermédiaire d'un flector.

Le pont arrière est d'un modèle classique et comporte un différentiel. Le couple conique est à denture spirale.

L'embrayage est constitué par un cône garni de Gandy Belting (ou produit similaire).

Moteur : Le moteur à 4 temps est placé à l'avant, c'est un 2 cylindres en V, 50°, 1.100 cc. à soupapes en chapelles commandées.

L'embellissage est du type à chape. La tête de bielle roule sur galets.

Le vilebrequin est constitué par 2 volants accouplés du système classique.

Le tourillon arrière du vilebrequin, côté embrayage, est monté sur roulement à billes.

L'allumage est du type classique « Allumeur par batterie d'accumulateurs » avec bobine et allumeur. L'avance est automatique.

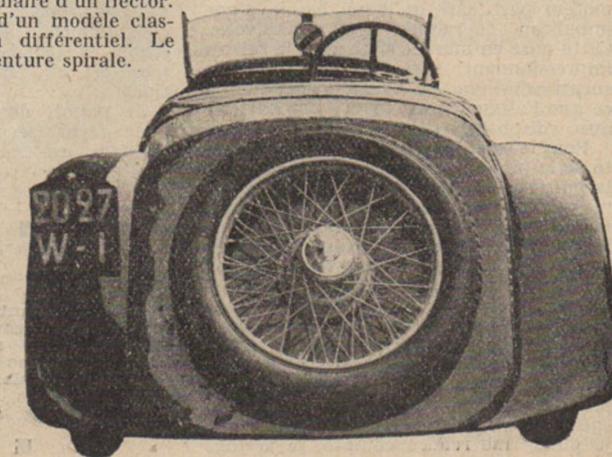
La mise en route se fait à l'avant du véhicule, à l'aide d'une manivelle amovible.

Le refroidissement du moteur est assuré par un radiateur se trouvant sous le capot.

Le graissage est automatique et assuré par une pompe mécanique à débit réglable. (Huile recommandée : Kervoline BB en été et A en hiver).

Les freins agissent sur les 4 roues. Levier à main pour l'arrêt.

Cette vue montre la fixation de la roue de secours, comprise dans le prix du véhicule, et donne une idée précise de la confortable largeur du « Junior ».



Les roues sont détachables et interchangeables. Pneus ballons de 27x4.

La carrosserie est à deux places confortables. Elle comporte un grand coffre à l'arrière. La largeur des sièges, dimension prise au dossier, est de un mètre.

Des personnes de très grande taille s'y logent très aisément.

Dimensions nécessaires pour le garage :  
Entrée 1 m. 60. Profondeur 3 m. 50.

favorable. Un cyclecar dans ce milieu est une chose quasi-inconnue ; il ne pourrait se révéler comme tel que par l'échappement caractérisant la moto et révélant un moteur autre que celui caché sous les longs capots ; mais ce moteur en V est souple et silencieux et les profanes sont certainement dans l'impossibilité absolue de dénombrer, à l'ouïe, les cylindres.

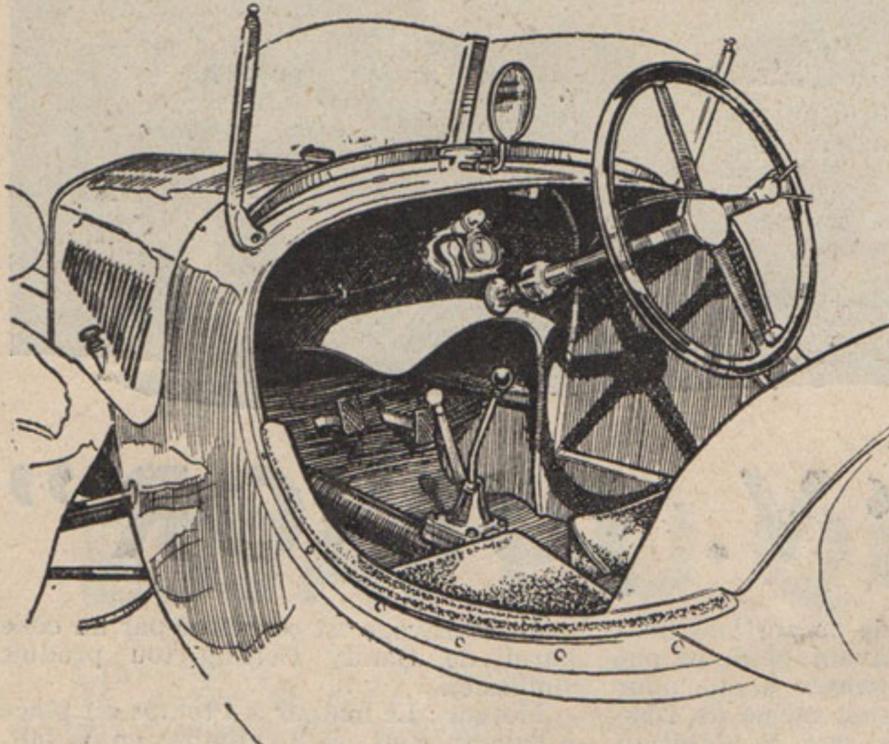
positions, soit pour caler, soit pour bondir... et je démarre en souplesse, passant les vitesses comme avec une vieille connaissance. La direction démultipliée ne donne aucune réaction, le volant reste stable dans les mauvais passages et l'on tient son extrême droite, dans le devers de la route, sans aucune difficulté. La marche en prise à l'allure du pas est réalisable, de même que la reprise, ce que, toutefois, je ne saurais conseiller. En abordant Picardie en 3<sup>e</sup> vitesse aux environs de 30 à l'heure et en tirant sur la manette le moteur reprend franchement sans cliquetis, grâce à l'avance automatique et la côte se termine aux environs de 70 à l'heure, temps qui doit être amélioré avec une meilleure lancée et un conducteur plus expert. La descente atteste l'efficacité du freinage intégral. A aucun moment, je n'ai senti le moteur vibrer ni eu l'impression, malgré mon inexpérience, que je le faisais souffrir.

Toutes proportions gardées, on peut appliquer à ce moteur le bénéfice de la surpuissance qui fait la qualité de certaines grosses voitures. Nous avons ici, également, par rapport au poids à entraîner, une grosse cylindrée, puisque de 1.100 cmc. ; un régime lent, donc un moteur souple à faible usure et à faible consommation. En tirant à l'économie, on doit pouvoir réduire la consommation aux environs de 5 lit. 1/2 ; en marchant normalement, sans hésiter à rétrograder et en utilisant vraiment les ressources du moteur, la dépense d'essence doit se cantonner aux environs de 6 litres. Pour un engin capable du 100, tenant de hautes moyennes de route, confortablement équipé, pouvant, en plus des deux passagers, emporter un certain bagage, avouez que c'est raisonnable.

Pour mon compte, j'ai très sincèrement apprécié ce véhicule et reprenant ma phrase du début, je le considère comme une très heureuse solution. Si je me rapporte aux innombrables lettres reçues par *Moto Revue* au sujet du cyclecar en général, je suis fondé à supposer que je ne suis pas seul de cet avis, puisqu'on retrouve sur le Darmont la presque totalité des formules souhaitées par les amateurs d'une petite voiture économique, facile d'entretien, élégante et sûre.

D'ailleurs, faites comme moi, allez l'essayer.

MAX END.



Voici le « poste de pilotage » : sur le volant les manettes de gaz et d'air, au-dessous, sur le pilier de direction, le démultiplicateur ; les deux leviers, boîte de vitesse et frein, juste au-dessus de la boîte, sont à portée de la main.

Le Darmont de démonstration qui m'attendait à la porte du magasin de la rue de Courcelles, est, en quelque sorte, le prototype du V. Junior, le premier modèle. Il roule depuis plus d'un an et c'est, d'après lui, une fois contrôlés les inévitables petits pépins du début qu'ont été établis avec les modifications utiles, le type définitif. On remarquera, par exemple, au cours de l'énoncé des caractéristiques, que les ressorts arrière sont « auto-amortisseurs » ; c'est une disposition qui n'existe pas sur le prototype, dont les ressorts arrière, après un long usage, se sont révélés un peu faibles.

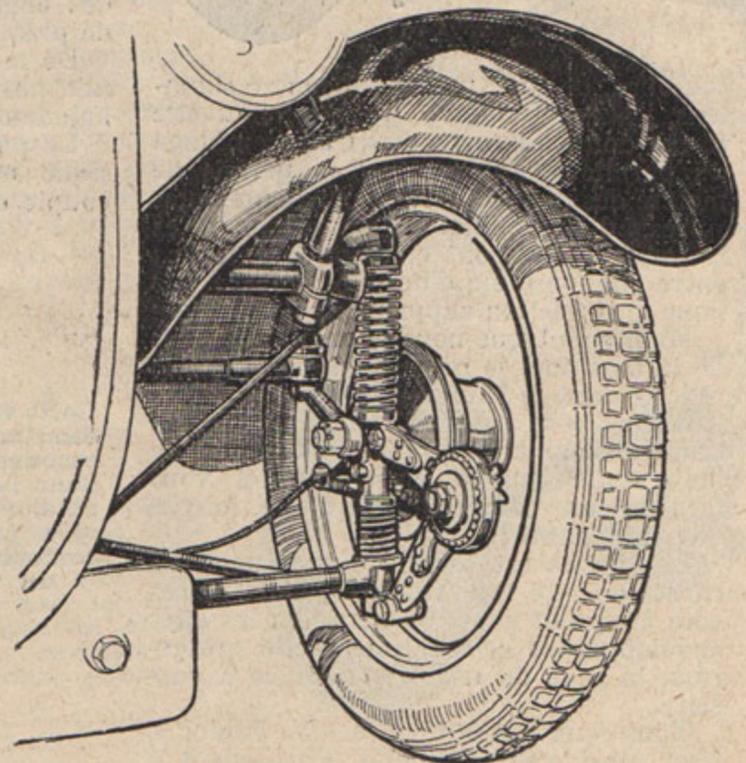
Je tiens, dès le départ, à préciser ce point, afin que ceux qui, comme moi, ont roulé à bord de ce véhicule et constaté cet inconvénient, ne croient pas qu'il se trouve reproduit sur les châssis de série actuellement livrés. Ce défaut localisé au modèle type étant signalé, l'assurance qu'il a été corrigé étant donnée, mettons en route. Un quart de tour pour aspirer, un quart de tour pour partir et... le moteur part, sans qu'il soit besoin d'une impulsion énergique à la manivelle. Cette mise en marche si aisée et le ralenti impressionnant furent mes premières surprises ; l'une et l'autre sont dues à ce que l'allumage est assuré par batterie avec dispositif d'avance automatique.

Pour le premier parcours, je me contente de la place de passager qui me donnera la possibilité d'apprécier le confort et de me rendre compte, si je puis dire d'une façon désintéressée, de la façon dont le Darmont se faufile et évolue parmi les voitures, au long du boulevard Péreire, au travers de la porte Maillot, en direction de Versailles. Nous prenons, tout comme les luxueuses conduites intérieures, l'avenue des Acacias ; mon rôle de passager me donne toute licence d'observer les impressions provoquées par notre passage sur les promeneurs élégants, spécialistes de cette avenue. Autant que je puisse me rendre compte, je la juge

Un peu plus loin, la côte de Suresnes, avec ses habituels encombrements, ses bolides et ses camions lents, offre l'occasion de contrôler le passage aisé des vitesses, soit que l'on rétrograde, soit que l'on monte la gamme ; l'embrayage semble doux, lui aussi ; peut-être cette aisance dans les manœuvres est-elle le fait d'un conducteur émérite, rompu depuis longtemps à la conduite de ce véhicule ? Je le fais donc arrêter en pleine côte pour prendre sa place. Moi qui passe impunément de la moto à la voiture, c'est curieux avec quelle appréhension, je constate l'absence d'accélérateur au pied, remplacé par une manette sur le volant ; cette crainte est vaine, d'ailleurs ; il suffit de quelques minutes, au plus malhabile pour s'y accoutumer et, par la suite, apprécier l'avantage d'avoir toujours les pieds tout prêts. en cas de coup dur, sur les pédales de débrayage et de frein. Sur la route, ensuite, ne pas avoir à maintenir constamment en position stable la pédale d'accélérateur, est une vraie satisfaction.

Je prends donc mon premier départ en pleine côte et dans les meilleures dis-

Détail de la suspension avant, montrant comment, grâce au nouveau raccord, le ressort a été allongé ; la commande des freins est souple.



# LA MOTO ET L'ARMÉE



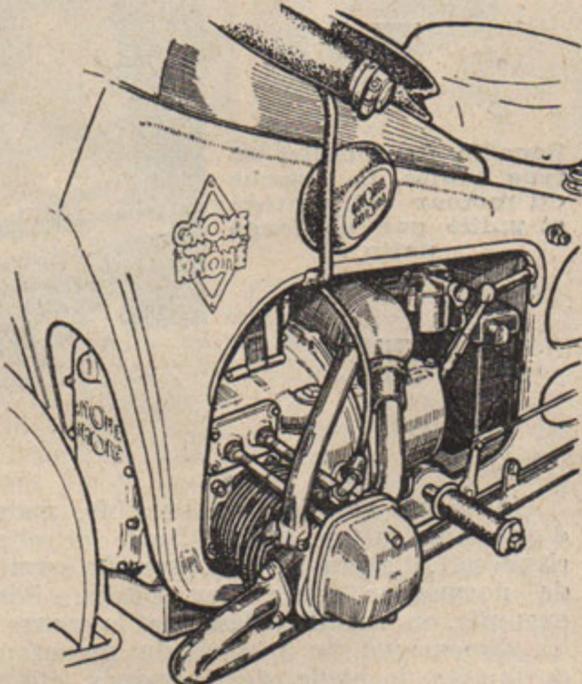
L'ARMÉE moderne est une armée motorisée. Le moteur propulse l'avion et le tank dans la zone du combat. La route étant beaucoup moins vulnérable que le chemin de fer et beaucoup plus aisée à remettre en état, c'est le camion qui fera une bonne partie des transports et complètera le chemin de fer, imbattable encore pour les très gros transports. Puis, il y a la foule des voitures automobiles répondant aux besoins les plus divers. Quel sera dans cet ensemble le rôle de la motocyclette ? Il nous semble être multiple et nécessiter l'emploi de machines de toutes sortes de types.

Le premier avantage de la motocyclette c'est sa faible consommation. La consommation de carburant d'une armée moderne en campagne atteindrait des chiffres astronomiques et obligerait à ménager le plus possible les stocks de carburant dont on pourrait disposer. Chaque fois qu'on pourrait employer un véhicule à faible consommation on devrait le faire.

Le second avantage de la moto, c'est son extrême maniabilité due à son faible encombrement, à son poids assez réduit, à sa puissance élevée par rapport à son poids. Aussi la motocyclette peut-elle passer à peu près partout, et se tirer de terrains qui exigeraient des autochenilles ou des tanks. De plus, il est toujours facile de la dégager d'un obstacle. Nous reviendrons sur cet avantage.

Troisième avantage : L'extrême facilité d'entretien dû à la simplicité et à l'accessibilité des organes. Les grosses réparations elles mêmes peuvent être effectuées avec une extrême rapidité dans des ateliers disposant d'un minimum d'ou-

la moto en tant qu'instrument de combat. Nous ne pensons pas d'ailleurs qu'elle ait à remplir un rôle qui est normalement dévolu aux tanks, à l'infanterie, et à l'aviation. Toutefois, des sidecars armés de fusils mitrailleurs pourraient constituer de petits groupes très mobiles qui dans la guerre de mouvement pourraient rendre des services intéressants.



Gnome-Rhône construit exclusivement pour l'armée un type 750 cmc., quatre vitesses, à soupapes parallèles en tête. En aucun cas, ce modèle n'est livré à la clientèle.

Quant à l'emploi de motocyclettes pour pousser des reconnaissances, le problème est difficile, le motocycliste étant trop visible et la machine trop bruyante.

Si comme engin de combat ou de reconnaissance la motocyclette a des pos-

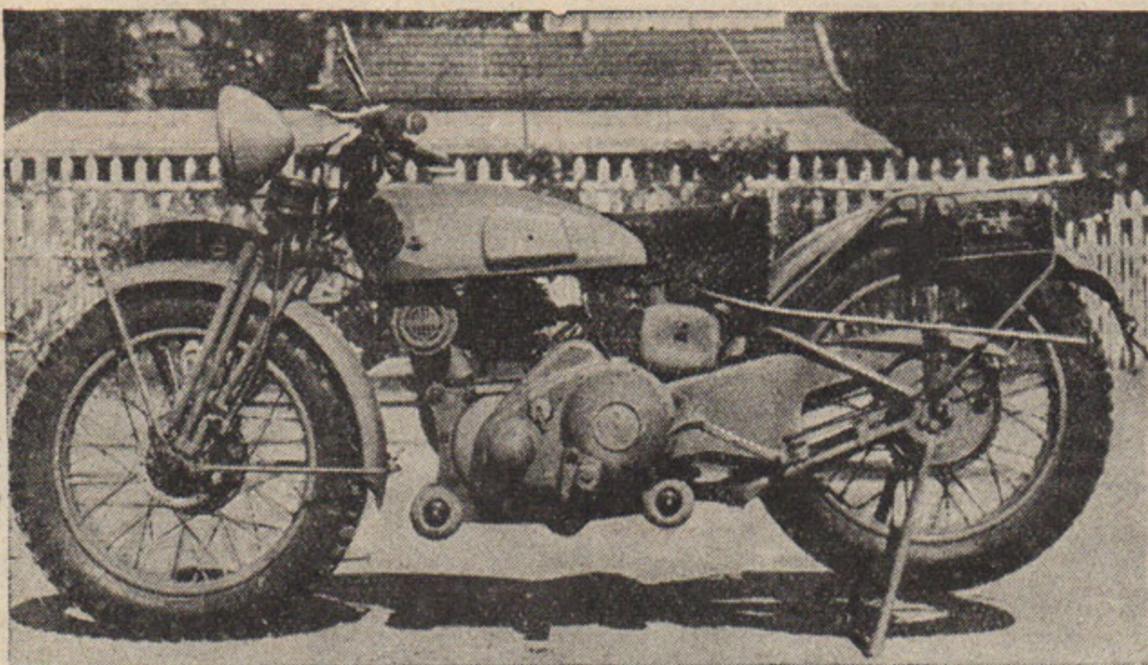
Il faut donc une machine très légère que son conducteur puisse soulever. Par contre une très grande vitesse est inutile. L'idéal dans ces conditions serait sans doute une petite moto dérivée du vélomoteur, car celui-ci malgré tout n'est pas assez rapide. La cylindrée pourrait être portée à 125 cmc. ou même à 150 cmc. sans une augmentation bien sensible du poids. Le deux-temps nous paraît convenir parfaitement. Trois vitesses, dont la première très démultipliée. Le refroidissement du moteur devrait être très étudié. Pneus de forte section, avec grande épaisseur de gomme et sculptures profondes. Rayonnage renforcé. Le poids ne devrait pas dépasser 50 kilogs.

Pour les liaisons à de grandes distances des machines plus puissantes et plus rapides seront nécessaires. Une très grande vitesse n'est pas nécessaire, les routes défoncées et encombrées ne s'y prêtant guère, mais il faut une machine très sûre et très robuste. Une 500 cmc. pourrait suffire, mais il faut tenir compte de la nécessité d'avoir également des sidecars et cette cylindrée serait un peu faible pour tirer un lourd sidecar dans des conditions pénibles. Nous préférons donc une deux cylindres de 750 ou de 1.000 cmc. L'extrême souplesse de ces machines est précieuse ainsi que leur grosse réserve de puissance. Il nous faut une grande marge de sécurité et des moteurs de cette cylindrée n'auront pas besoin de développer une puissance spécifique élevée, 20 CV au litre suffisant. Taux de compression assez faible, d'où décalaminages moins fréquents, marche plus douce et moindre échauffement, régimes modérés ne fatigant pas les pièces en mouvement. Soupapes latérales enfermées. 4 vitesses avec une première très démultipliée. Gros pneus. Cadre extrêmement robuste, avec pare chocs latéraux pour protéger le mécanisme en cas de chute. Une suspension arrière sera la bienvenue. Plateau de protection sous le mécanisme. Un point très important, c'est la capacité des réservoirs qui devraient permettre de rouler longtemps sans ravitaillement. Par exemple, une vingtaine de litres d'essence et trois litres d'huile. Eclairage par alternateur.

*Le sidecar.* -- Le sidecar peut avoir des applications innombrables. Chargé de munitions il pourra s'approcher beaucoup plus près des lignes qu'une camionnette. Plus léger, il passera dans des mauvais terrains. Plus petit, il offre une cible beaucoup plus réduite et est plus facile à dissimuler dans un pli de terrain par exemple.

Aux divers concours militaires, nous avons vu des sidecars de toute sorte. Sidecars ambulances, sidecars équipés de postes radiophoniques, etc. Dans certains cas des groupes de sidecars armés de mitrailleuses, peut être même de canons de très petit calibre, pourront permettre des attaques brusques et des coups de main. Ils constituent un élément de plus mis à la disposition des tacticiens.

Sur les terrains d'aviation le sidecar rendra d'inappréciables services. Sidecars-citernes pour le ravitaillement, sidecars pour le lancement des hélices (les démarreurs sont souvent en panne sur les avions). Si un avion est en panne en rase campagne, un sidecar pourra transporter l'outillage ou l'essence nécessaires.



L'ensemble de la Terrot « tous terrains », spécialement étudiée, comme son nom l'indique pour circuler aisément sur terrains variés.

tillage. Il serait d'ailleurs désirable que tout en présentant une variété assez grande de types pour répondre aux divers besoins, il n'y ait pas une trop grande multitude de modèles, ce qui rendrait difficile le service des pièces de rechange.

## Utilisation de la moto

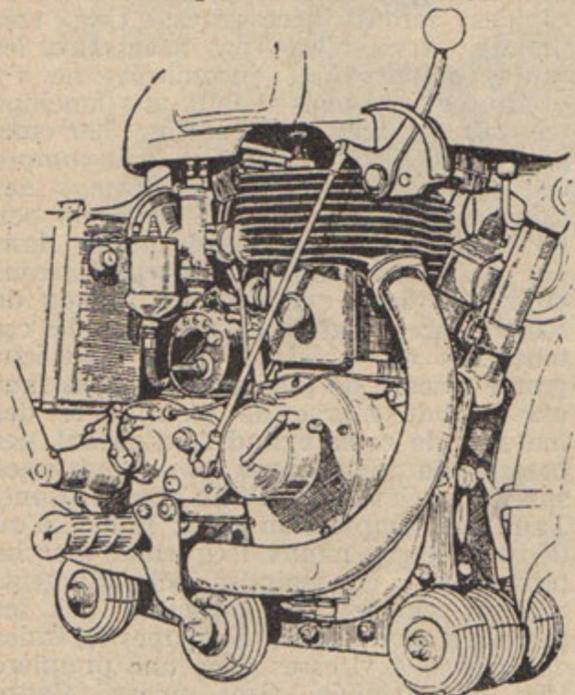
Nous n'avons aucune connaissance tactique, et nous ne pouvons parler de

sibilités réduites, par contre, en arrière des lignes, la motocyclette rendra d'extraordinaires services, en particulier pour la liaison entre les divers éléments et c'est là son rôle essentiel. Immédiatement en arrière de la ligne ces liaisons devront s'opérer dans des conditions très pénibles, les routes étant défoncées et parfois coupées.

L'organisation postale pourra également utiliser un grand nombre de sidecars. Le sidecar servira au transport des vivres.

#### Normalisation

DANS l'aviation, on sait qu'un prototype ayant été retenu, est construit non seulement par la marque qui l'a présenté, mais aussi par d'autres constructeurs, ceux-ci versant une certaine redevance aux créateurs du prototype. Ces derniers sont ainsi indemnisés des recherches qu'ils ont effectuées pour l'étude, la réalisation et la mise au point du prototype. C'est là une solution heureuse qui pourrait être utilisée pour les motocyclettes militaires, à condition toutefois que les séries soient assez importantes pour justifier l'organisation industrielle voulue et couvrir les frais qu'elle entraîne. Il faut tout d'abord créer des motocyclettes prototypes parfaitement adaptées aux besoins de l'armée



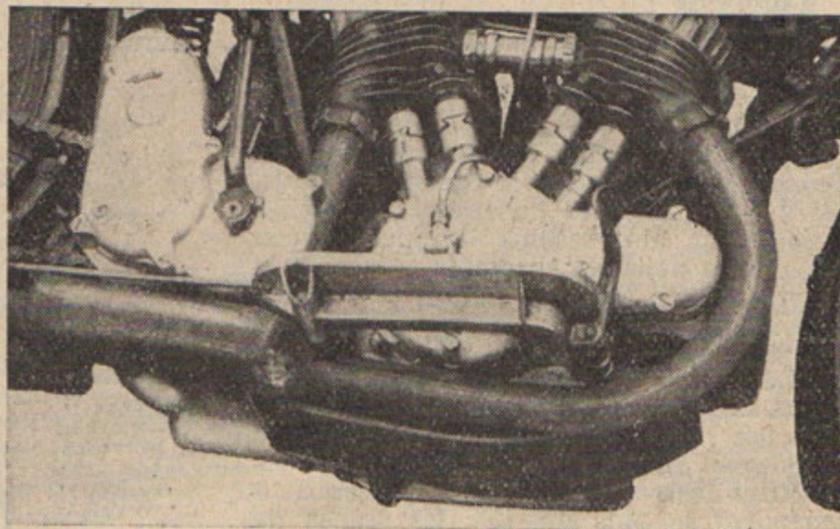
Le dessous de la « Tous-Terrains » Terrot est munie de roulettes en caoutchouc. L'échappement est rehaussé.

et différentes par bien des points des machines courantes. En aviation la chose est plus délicate, car l'aviation n'a pas atteint un stade d'évolution aussi avancé, et l'avion est un engin de combat qui doit être constamment amélioré pour pouvoir lutter contre les appareils de l'adversaire. La moto n'est, dans la majeure partie de ses utilisations, qu'un moyen de transport, et sa technique est assez avancée pour qu'à l'heure actuelle, on puisse établir des machines suffisant à assurer pendant longtemps les services qu'on leur demande. Il n'y a pas lieu de rechercher une augmentation de la puissance spécifique, mais de s'en tenir à des caractéristiques modérées pour obtenir une grande souplesse et une robustesse à toute épreuve. Et c'est là un programme aisé à réaliser dans l'état actuel de la technique. Nous pensons donc qu'un concours tous les trois ans, peut-être même tous les cinq ans, serait suffisant. On pourrait ainsi répartir des commandes importantes entre les constructeurs et sur un temps assez long, pour éviter les à-coup dans la production et ne pas mettre les constructeurs dans la nécessité de mettre sur pied une organisation trop importante qui, après une production intensive, resterait inutilisée pendant longtemps, ou, ce qui revient au même, devrait être complètement remaniée. L'armée pourrait de plus avoir des stocks de pièces de rechanges suffisants mais limités. Il ne faut pas perdre de vue,

que chaque modèle de machine traîne avec lui un long cortège de pièces de rechange, et que si les modèles sont nombreux, ou bien on ne peut entretenir un stock suffisant, ou bien on complique considérablement les services et on immobilise des capitaux énormes. Or, il est à souhaiter que la gestion militaire soit aussi économe que possible.

par l'armée, ainsi que dans les terrains variés. Il faut s'en préserver par l'emploi de gros pneus, à grande épaisseur de gomme, et par le montage de pare-clous à l'intérieur des enveloppes. Les roues à broche sont indispensables, mais doivent être d'une robustesse à toute épreuve. A défaut, on utilisera des pattes inversées et des tendeurs à excentrique.

Sous la René Gillet du type armée, le dessous du moteur est protégé et unifié par un large patin.



Une autre solution est possible, mais d'une application plus difficile et elle risquerait, d'entraver le progrès. Ce serait de normaliser toutes les pièces. Par exemple, on fixerait l'alésage et la course, les dimensions du piston, du maneton de la tête de bielle, des soupapes, etc... Mais on conçoit qu'on limiterait dangereusement l'initiative des constructeurs. Comment le constructeur d'un flat-twin, moteur à faible course, s'accommoderait-il des mêmes cotes que le constructeur d'un bicylindre en V, ou vice versa. Nous croyons que l'armée, tout comme la clientèle normale, doit se contenter d'indiquer le but qu'elle se propose et ne pas imposer les moyens de l'atteindre. Elle utilise les machines et pourvu que celles-ci répondent à son programme d'utilisation, toute liberté doit être laissée aux constructeurs pour l'établissement des machines.

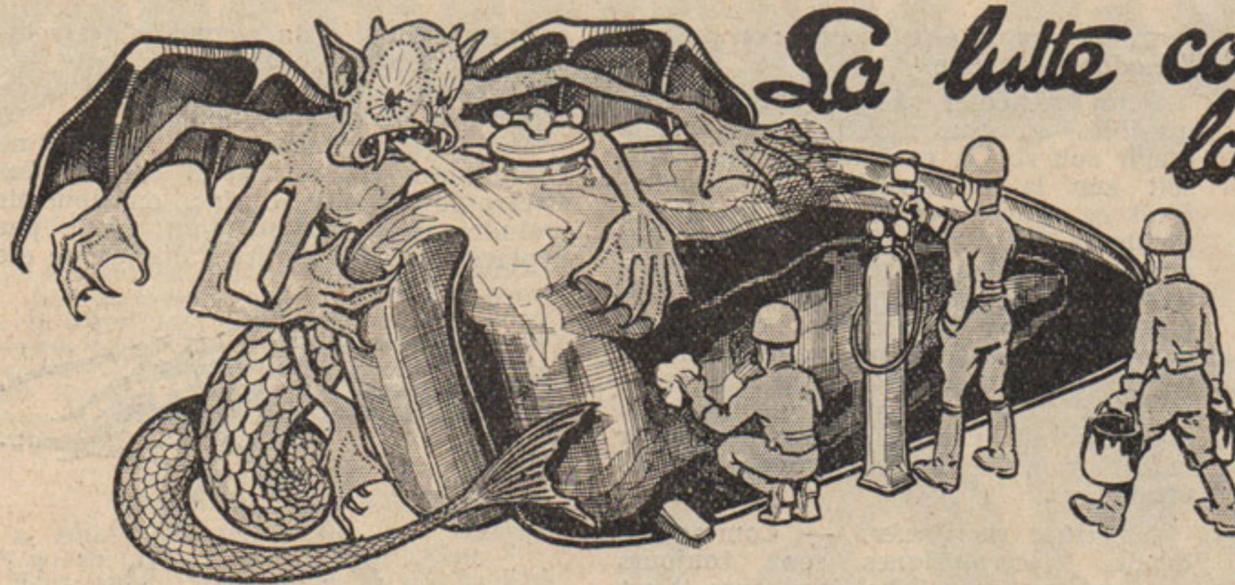
La crevaison est un ennemi redoutable et fort à craindre sur les routes utilisées

La normalisation ne peut donc porter que sur certains détails comme la boulonnerie, la dimension des pneus, la disposition des commandes, etc.

Il ne suffit pas d'avoir de bonnes machines, il faut qu'elles soient montées par des hommes de valeur. Il faut des hommes qui sachent vraiment se tenir en machine et les cours militaires ne devraient pas se faire en salle close, mais sur un terrain. Un certain nombre de machines militaires seraient affectées à cet apprentissage qu'organiserait des sociétés ou des clubs qualifiés et sous la surveillance de délégués militaires. Il y aurait des brevets délivrés, avec des épreuves portant non seulement sur l'entretien et la conduite des machines, mais sur un minimum de connaissances militaires, lecture de la carte, orientation, divers échelons, ravitaillement, etc... Un brevet serait délivré et ses titulaires seraient affectés de droit aux formations motocyclistes. RAVISSE



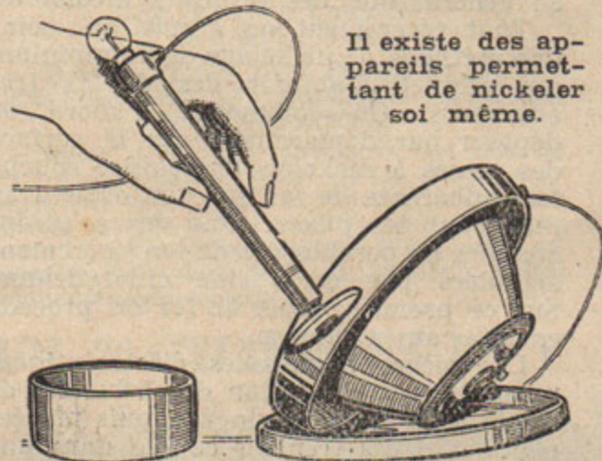
Le side René Gillet, Tous-Terrains, pendant la dure épreuve d'homologation au polygone de Vincennes.



# La lutte contre la Rouille!

## LE NICKELAGE

**P**OUR préserver les métaux, et en particulier le fer de la lente oxydation qui les ronge et qui a une tendance à les détruire presque entièrement on n'a eu pendant longtemps recours qu'à la peinture, mais depuis quelques années déjà on a adopté de nouvelles méthodes beaucoup plus efficaces qui ont fait d'énormes progrès durant ces derniers temps. La plupart de ces méthodes consiste à recouvrir le métal fer, acier, cuivre, etc. facilement oxydables sous l'action prolongée de l'air humide, d'une couche protectrice plus ou moins épaisse, d'un autre métal résistant parfaitement à cette action oxydante. Les deux métaux les plus employés sont le nickel et le chrome.



Il existe des appareils permettant de nickeler soi-même.

Le nickelage courant auquel on avait recours ces dernières années perdait assez rapidement, sous l'influence des agents atmosphériques, son brillant et sa solidité : la couche de  $\frac{3}{4}$  de 100<sup>e</sup> de millimètre ne pouvait pas en effet offrir une protection de bien longue durée. On a donc songé à augmenter l'épaisseur de la couche mais on a constaté qu'il était impossible d'obtenir un dépôt plus épais, car sous une forte épaisseur le nickel n'était plus adhérent et le nickelage était impossible. Après des recherches on a trouvé que le nickelage sous forte épaisseur ne pouvait se faire qu'en opérant à chaud et sous de très forts ampérages allant jusqu'à dix ampères par décimètre carré au lieu de 0 a. 75 employé jusqu'ici. L'amélioration des dépôts épais obtenus actuellement est également due à l'emploi d'un nouveau type d'anodes laminées à haute teneur en nickel et renfermant une faible proportion d'oxyde de nickel.

Le nickelage proprement dit des pièces en acier, en fer, en cuivre, etc..., doit être précédé d'un dégraissage, d'un lavage et d'une légère corrosion. Pendant

longtemps on a effectué le dégraissage avec l'essence minérale qui dissout la plus grande partie des matières grasses. Cette première opération était suivie d'un brossage à l'eau contenant de la chaux en suspension, afin d'éliminer les dernières traces de graisse et d'obtenir des pièces que l'eau mouille bien. Cette méthode de dégraissage très employée jusqu'à ces derniers temps présente certains inconvénients : dangers d'incendie avec l'essence, nécessité d'une main d'œuvre importante pour le brossage, aussi on a cherché à utiliser des dissolvants non inflammables comme le trichlorure d'éthylène permettant de travailler à chaud. Les dispositifs employés, dans lesquels la récupération du solvant se fait par distillation, comprennent en général des paniers ou tambours renfermant les pièces à traiter et plongeant dans une cuve renfermant le dégraissant chauffé à 60 ou 70 degrés. Après un certain temps de séjour les pièces sont retirées du bain.

Le dégraissage supplémentaire à la ponce ou à la chaux a été remplacé par le dégraissage électrolytique dans lequel on utilise des solutions alcalines renfermant du carbonate de soude, de la soude caustique ou du phosphate de soude. Les pièces prises comme cathode reçoivent un courant de 7 à 15 ampères par décimètre carré. L'abondant dégagement d'hydrogène qui se produit élimine le film de matière grasse. Parfois on ajoute aux bains employés du cyanure cuivreux qui permet d'obtenir en même temps un dégraissage et un cuivrage.

Il y a intérêt à faire précéder le nickelage d'une légère corrosion qui modifie la surface et augmente l'adhérence. Pour la corrosion des pièces en acier on utilise souvent une solution diluée d'acide chlorhydrique mais actuellement pour le nickelage rapide on a recours à la corrosion électrolytique par une solution d'acide sulfurique à 53 degrés Baumé avec une densité de courant de 15 ampères par décimètre carré. Les pièces sont placées à l'anode et la corrosion dure de 10 à 30 secondes. La corrosion doit être légère car si elle était trop profonde l'avivage ultérieur du dépôt serait difficile et coûteux.

Après avoir ainsi préparé les pièces à nickeler on procède alors au nickelage proprement dit. Le constituant principal des bains de nickelage est toujours le sulfate de nickel auquel on ajoute :

a) Des sulfates alcalins pour augmenter la conductibilité ;

b) Des sels halogénés, généralement des chlorures, pour accroître la corrosion des anodes.

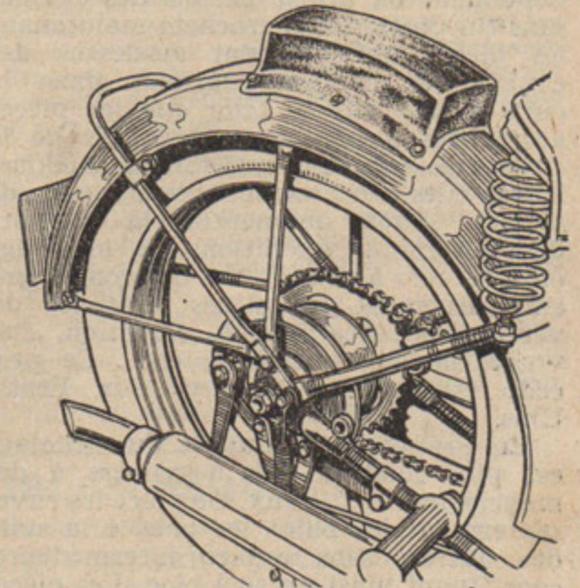
c) De l'acide borique ou du fluorure de sodium, régulateurs d'acidité ;

d) Des produits organiques : citrates ou colloïdes augmentant le brillant des dépôts.

Pour augmenter la densité du courant nécessaire à l'obtention des dépôts relativement assez épais il faut accroître la concentration du sel de nickel et la température de l'électrolyte. Les bains de nickelage employés actuellement peuvent se classer d'après la vitesse de travail en trois catégories.

a) Les bains froids constitués surtout de sulfate de nickel et de sulfate double de nickel et d'ammonium. La densité du courant cathodique admis ne dépasse guère 0,5 ampère par décimètre carré.

b) Les bains chauds atteignant des températures de 30 à 40 degrés et fonctionnant à une densité de courant



Les roues souvent en contact avec l'eau demandent particulièrement à être chromées ; surtout les jantes et les rayons.

atteignant parfois 5 ampères. La concentration en nickel de l'électrolyte est plus grande que dans les bains froids.

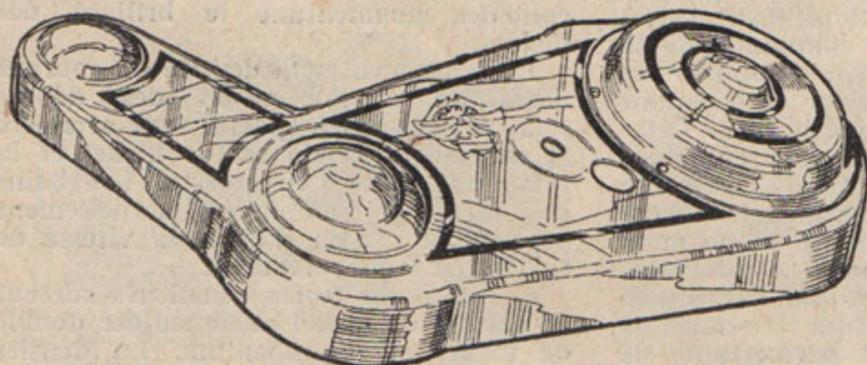
c) Les bains nouveaux permettant de travailler avec des densités de courant supérieures à 10 ampères par décimètre carré. En plus de l'agitation du bain, de l'élevation de température et de l'accroissement de concentration du métal dans l'électrolyte, employés pour augmenter la densité du courant on a ajouté à l'électrolyte de très petites quantités d'agents oxydants : permanganate de potasse, eau oxygénée ou acide nitrique destinés à éviter la formation, à la surface des pièces, des bulles d'hydrogène très adhérentes au-dessus desquelles le nickel ne peut plus se déposer. L'acide nitrique employé est introduit dans le bain soit

sous forme d'acide pur, soit à l'état de nitrate de nickel. Il faut éviter tout excès d'agent oxydant qui entraînerait un mauvais nickelage et rendrait les dépôts très fragiles.

Pour le nickelage rapide où l'on emploie des densités de courant de 10 ampères par décimètre carré, les bains qui sont toujours à forte concentration de nickel, sont portés à une température variant entre 45 et 55 degrés. Les dépôts ainsi obtenus, en quinze minutes seulement, atteignent une épaisseur de 2,5/100<sup>e</sup> de millimètre. La couche protectrice de nickel est dans ces conditions suffisante pour mettre les pièces nickelées à l'abri de l'action oxydante de l'air.

Les pièces à nickeler sont fixées, soit à des crochets de laiton ou de cuivre par l'intermédiaire de fil métallique, soit

**Les pièces de tôlerie exposées aux intempéries, sont soigneusement protégées contre la rouille**



immobilisées par des griffes amenant le courant. Dans les bains fonctionnant à froid et à faible densité de courant, les pièces sont généralement immobiles. Cependant on utilise parfois des chaînes sans fin portant des crochets maintenant les pièces qui tournent au-dessus des cuves. Ces chaînes tournent dans la cuve à une vitesse telle que les pièces accrochées à une des extrémités de la cuve puissent être entièrement nickelées lorsqu'elles reviennent à leur point de départ. Pour augmenter la rapidité des différentes opérations de nickelage on a recours à des chaînes qui conduisent successivement les pièces dans les divers bains : dégraissage, corrosion, cuivrage, lavage, nickelage, etc... Ce procédé est surtout employé aux Etats-Unis.

En France où l'industrie du nickelage est plus modeste, on a recours à des moyens moins onéreux. On place les cuves renfermant les bains les unes à la suite des autres, sans espace intermédiaire, constituant ainsi un seul bloc. Les pièces sont disposées sur des montages spéciaux et après polissage et lavage ils passent successivement dans les différents compartiments. Comme la durée du nickelage à forte densité de courant ne dépasse guère 15 minutes, le rendement de ces trains de cuve est relativement assez élevé.

Le nickel qui se dépose sur les pièces provient en grande partie des anodes. Si celles-ci étaient parfaites elles devraient se dissoudre pendant le passage du courant avec un rendement de 100 % sans laisser de résidus solides susceptibles de se mélanger à l'électrolyte. Les anodes idéales n'existent pas. Dans les anodes employées une partie se dissout tandis qu'une portion se désagrège, tombe au fond du bac ou s'incorpore à l'électrolyte et vient se déposer à la surface des pièces à nickeler en donnant un aspect rugueux. De plus, il se forme parfois sur l'anode un enduit noirâtre

formé de graphite et de silice : on dit que l'anode charbonne.

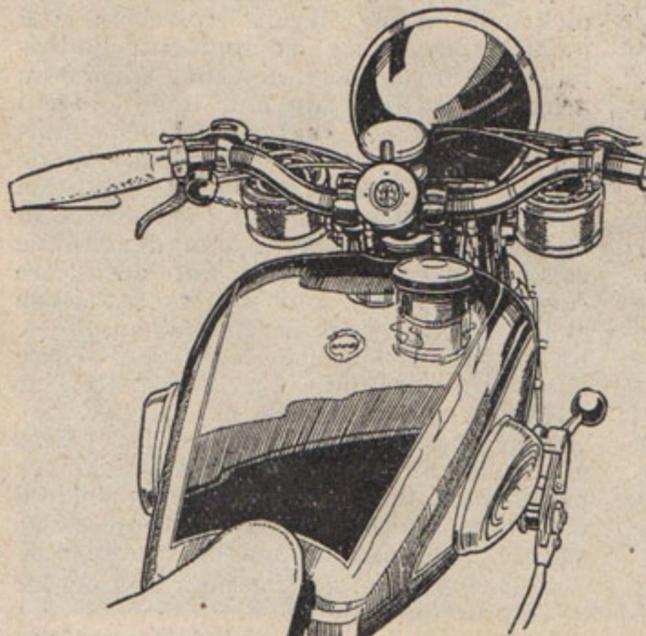
Pour remédier à ces phénomènes nuisibles au bon nickelage, on essaie d'agir soit sur la composition des bains, soit sur la composition des anodes. C'est ce second moyen qui a donné les meilleurs résultats. On a utilisé des anodes spéciales, dites « dépolarisées », livrées en barres laminées de section elliptique. Ces anodes sont constituées par du nickel très pur volontairement oxydé et c'est l'oxygène présent sous la forme d'oxyde de nickel insoluble qui régulariserait la corrosion sans provoquer la formation dans l'électrolyte de matières étrangères.

**Nickelage de l'acier.** — Comme les dépôts électrolytiques sont toujours poreux sous de faibles épaisseurs il est nécessaire, si l'on veut préserver l'acier de la rouille, d'avoir recours à des revêtements de nickel assez épais. Pour

obtenir l'épaisseur voulue on peut avoir recours soit à du nickel seul, soit à du cuivre et du nickel. Le cuivre étant plus facile à polir que l'acier, on commence bien souvent par cuivrer les pièces, puis à les polir avant de les nickeler pour avoir un dépôt plus uniforme. Cette

méthode qui présente des avantages a aussi quelques inconvénients : manipulations plus longues, nécessité de dégraisser une fois de plus les pièces après cuivrage et risques de décollement du dépôt électrolytique. A cela s'ajoute la nécessité d'avoir recours à des bains de cuivrage parfois toxiques et d'une conduite assez délicate.

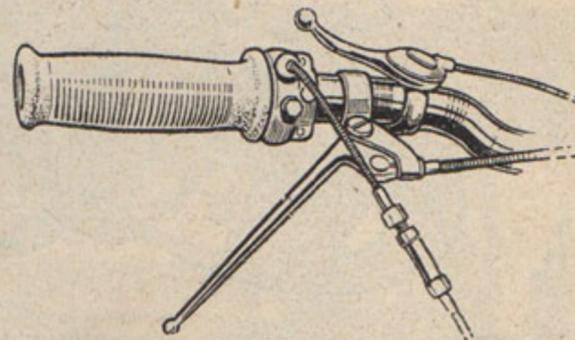
**Nickelage du zinc.** — Bien que le zinc soit un métal résistant assez bien par lui-même à l'action oxydante de l'air, on le revêt bien souvent d'une couche de nickel. Comme le zinc déplace, dans les solutions employées pour le nickelage, le nickel et se recouvre d'un dépôt noir pulvérulent, le nickelage du zinc présente quelques difficultés. Pour l'effectuer on a recours au nickelage après cuivrage, soit au nickelage direct avec des bains spéciaux. Le cuivrage s'effectue généralement dans des bains cyanurés. Dans le nickelage direct qui



**Phare, réservoir et jusqu'aux moindres vis du guidon sont recouvertes de métal protecteur et ne peuvent s'oxyder.**

est plus délicat on a recours à des solutions contenant, soit du citrate de sodium, soit de fortes doses de sulfate de sodium ou de magnésium.

**Nickelage de l'aluminium.** — Comme l'aluminium est un métal encore plus électro-positif que le zinc, on pourrait craindre la formation d'un dépôt par déplacement. En réalité l'aluminium est



**Les manettes et leviers en laiton sont aussi protégés contre la formation du vert-de-gris.**

passif et la difficulté de son nickelage tient à tout une autre cause. En effet, si l'on ne fait pas subir aux pièces à nickeler un traitement convenable, le dépôt se fait mal et ne présente aucune adhérence. Le but du traitement à appliquer consiste à créer en surface des pièces des rugosités dans lesquelles le nickel vient s'accrocher. Ces rugosités peuvent se produire soit mécaniquement, soit par attaque chimique. Le dépolissage au jet de sable donne des dépôts très adhérents mais qui sont difficiles à polir par la suite à cause de la rugosité de la surface. Les méthodes de dépolissage chimique par contre ne donnent en général que des résultats médiocres.

Tout récemment on a mis au point une méthode de nickelage de l'aluminium qui permet d'obtenir des dépôts très adhérents. On commence d'abord de déposer par déplacement sur la surface des pièces à nickeler, une mince couche très adhérente de fer que l'on obtient en plongeant les pièces dans des solutions chaudes de perchlore de fer légèrement acidulées par de l'acide chlorhydrique. Sur ce premier dépôt de fer on procède ensuite au nickelage.

Les pièces dégraissées électrolytiquement dans une solution de carbonate de soude à 10 %, sont rincées, puis placées pendant dix à trente secondes dans une solution bouillante de perchlore de fer acidulé. Au sortir de cette solution les pièces sont nickelées dans un bain de nickelage quelconque. Généralement on emploie des bains chauffés travaillant à moyenne ou à forte dose de courant.

Un bon dépôt de nickel doit adhérer fortement à son support. Pour évaluer cette adhérence on a recours à des essais d'emboutissage, de pliage ou de torsion. Le dépôt de nickel, effectué sur une plaque mince est soumis aux essais et on note la déformation pour laquelle le dépôt commence à se lever ou à se fissurer. On soumet également les pièces nickelées à l'effet du brouillard salin et on suit l'apparition et l'évolution des taches de rouille.

Les progrès réalisés ces derniers temps par l'industrie du nickelage ont permis d'avoir recours à une technique qui assure un excellent rendement, une réelle solidité et permet de remplir les conditions, souvent très dures qui lui sont imposées par l'industrie automobile et motocycliste.

I. TOLOU.

# CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

## UNE SITUATION DANS LE CYCLECAR

UN constructeur qui entreprend la fabrication du cyclecar avec des éléments réputés et ayant fait déjà officiellement leurs preuves, désire pour l'exploitation s'attacher un collaborateur jeune et actif et pouvant disposer d'un apport minime. *Moto Revue* transmettra les demandes qui lui seraient adressées à ce sujet.

## MAGNAT-DEBON CHANGE D'ADRESSE

LA Maison Magnat-Debon nous informe qu'elle quitte Grenoble pour Dijon. Nous tenons donc à informer nos lecteurs de sa nouvelle adresse, soit : 51 bis, boulevard Thiers, Dijon.

## AVIS IMPORTANT

LES constructeurs des motos Prester-Jonghi, Dédé, Scylla, Motopédale, nous informent qu'ils fermeront leurs ateliers de Courbevoie du 13 août au soir au 26 août au matin.

## UN MÉCANICIEN CONSCIENCIEUX

ME rendant à Biarritz ou je devais passer mes vacances-camping, j'ai eu un accident, consécutif à un mauvais montage du sidecar : Pignet foulé, sidecar démolé. La machine fut conduite chez M. R. Magnan, mécanicien à Poitiers.

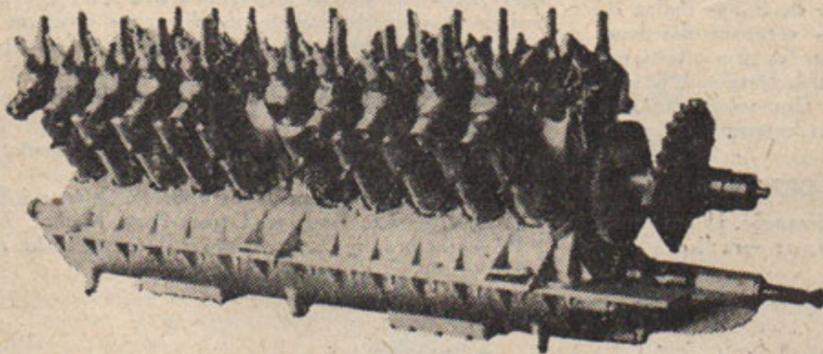
Je tiens à remercier ici M. Magnan pour son amabilité. Il a garé ma machine, puis il l'a expédiée par le train et n'a voulu accepter aucune rétribution. J'estime qu'un tel exemple d'amabilité mérite d'être signalé. Avis aux collègues qui resteront en panne du côté de Poitiers.

Joseph MATHÉ  
Neuilly-Plaisance (Seine-et-Oise).  
De la section Camping  
de « Moto Revue »

## DANS TOUS LES DOMAINES, LES SEGMENTS AMÉDÉE BOLLÉE TRIOMPHENT

L'IMPORTANCE des segments, en course, est indéniable. Pour qu'ils jouent parfaitement leur rôle et résistent aux durs efforts auxquels ils sont soumis pendant toute la durée d'une épreuve, il est indispensable qu'ils soient faits du meilleur métal soigneusement usinés.

## UN 20 CYLINDRES EN V

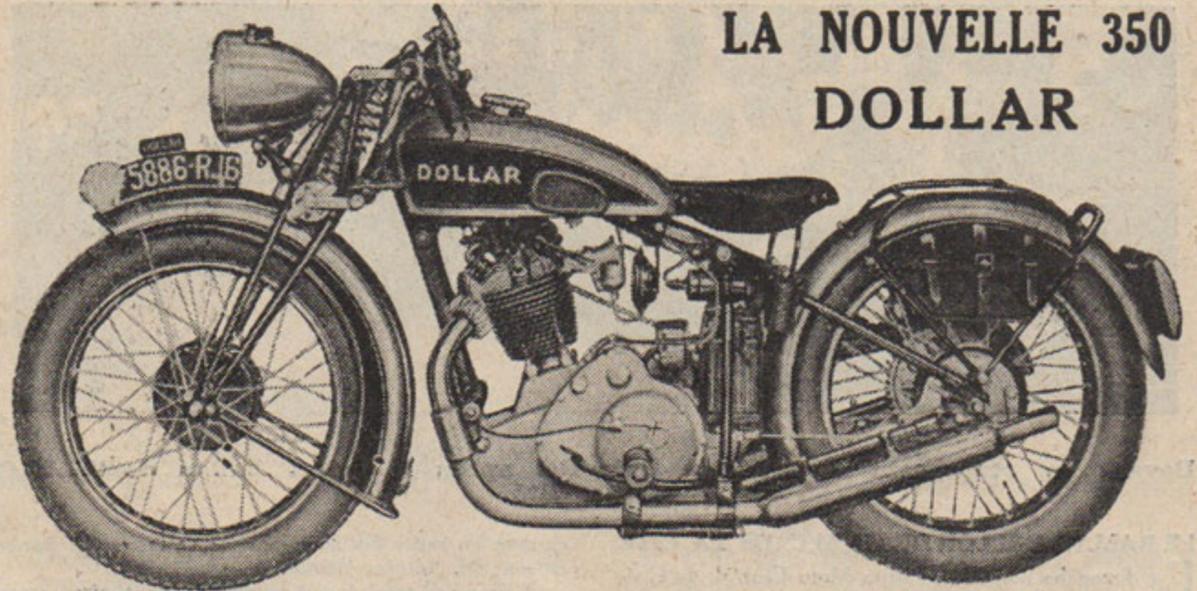


Serait-ce le moteur idéal pour l'avionnette 1935 que ce 20 cylindres photographié à l'improviste par un de nos collaborateurs, à l'occasion d'une visite à la Maison Speed. Une prime au premier lecteur qui l'identifiera.

Les dernières victoires des segments Amédée Bollée confirment encore leur supériorité.

Dans *Paris-Les Pyrénées-Paris*, les motos Peugeot de Pahin et de Narcy, étaient équipées de segments Amédée Bollée, de même que la Sarola de Berthier qui triompha au *Grand Prix d'Albi*, et que celle de Cora, 1<sup>er</sup> en 500 cmc. au *Grand Prix de Dieppe*.

Que ce soit en aviation, automobile ou moto, les segments Amédée Bollée triomphent grâce à leur excellente qualité et leur parfait usinage.



## LA NOUVELLE 350 DOLLAR

Voici la nouvelle 350 cmc. Dollar, bloc-moteur, culasse hémisphérique à culbuteurs, dont l'essai vient d'être effectué et sera publié dans le prochain numéro de « Moto Revue ».

Il faut noter que la maison Amédée Bollée ne fait qu'une qualité de segments, et que vous êtes assurés d'avoir sur votre machine les mêmes segments que ceux ayant remporté tant de lauriers:

## DÉPANNAGE NOCTURNE

ÉTANT lecteur au numéro, je tiens à vous signaler ce fait.

Étant parti avec ma 350 cmc. Motoconfort de Nonancourt vers 20 h. 30, en arrivant à Preux, la dynamo ne donne plus, recherches, rien, la courroie normale.

Je suis arrivé avec la batterie jusqu'à Versailles, nouvelles recherches, pareil; désespéré, je vais chercher un lampion.

A cette heure tardive, 23 heures, passe un jeune mécano de la maison Guerrier à Versailles, qui me demande à voir. Je le laisse faire, 10 minutes après la cause était trouvée et le mal réparé. Cause: courroie dédoublée et enroulée autour de l'axe de la dynamo qui obligeait la seconde partie à patiner.

Merci à cet employé qui pour toute rétribution n'accepta que la satisfaction d'avoir dépanné un motard.

H. BOURGEOIS, à Paris

## ON DIT QUE...

... Boura dont les succès sportifs en endurance tourisme et vitesse disent assez la compétence mécanique est, on le sait, installé au Parc Saint-Maur; il va prochainement à son actuel atelier de réparations adjoindre un magasin de vente, où figureront quelques excellentes marques sélectionnées par lui. Il sera donc de bon secours et d'excellent conseil pour les motocyclistes de cette région. Nous lui souhaitons le succès qu'il mérite en raison de sa valeur et de la sympathie qu'il s'est déjà attirée de toutes parts...

... Certaines motocyclettes étant équipées de réservoirs en crosse, sur lesquels les robinets réserve Otom ne peuvent laisser une marge suffisante, cette maison vient, pour lesdits réservoirs de réaliser une réserve spéciale qui sera fournie sur demande.

... La nouvelle Dollar dont l'essai vient d'être effectué en 350 cmc. serait également présentée en 500 cmc. au prochain Salon.

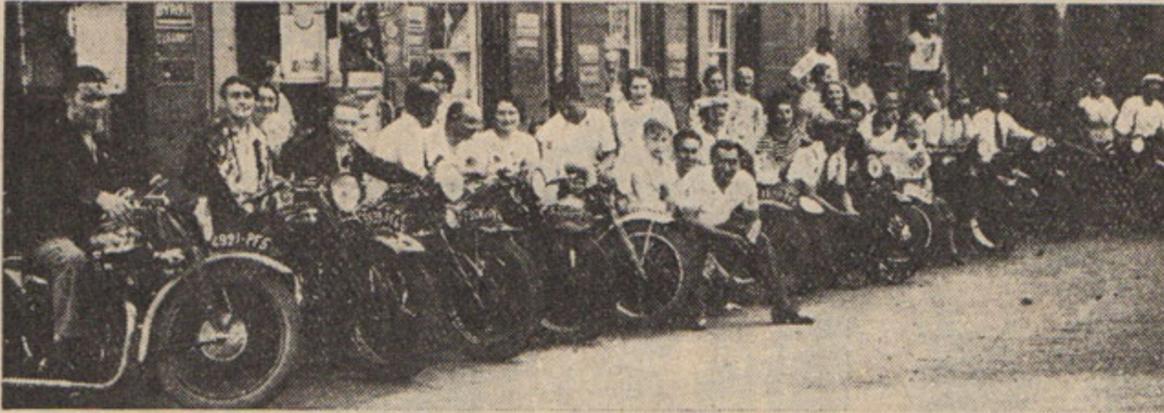
... La Georges Irat est désormais entrée dans la phase commerciale et les modèles définitifs, actuellement établis, sont livrables à la clientèle.

... La brigade motocycliste de Seine-et-Oise créée récemment et que *Moto Revue* a signalée dans son dernier numéro est équipée de Gnome et Rhône à culbuteurs, dont deux C.V.2 avec sidecars Bernardet.

## NOTRE BIBLIOTHÈQUE

- Quelques livres aux données techniques et pratiques
- "L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION"  
édité par l'Actualité Automobile  
Prix 15 fr., pour nos abonnés 13 fr. franco 1.50 en sus,
  - "COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN"  
Par R. Champly, ingénieur-mécanicien.  
Prix 27 fr. Franco 29 fr.
  - "ESSAIS, RÉGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS"  
Par R. Bardin, ingénieur. Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75
  - "TRAITÉ PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS."  
Par R. Bardin. Prix 27 fr. Franco 29 fr.
  - "LE CARBURATEUR."  
Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50
  - "LA MAGNÉTO A LA PORTÉE DE TOUT LE MONDE."  
Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50
  - "LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE"  
Par R. Champly. Prix 10 fr. Franco 11 fr. 50

# LES CLUBS



Devant le restaurant Arnaud, à Sain-Bel après le rallye ballon de l'A.M.C. de la Cité.

## LE RALLYE-BALLON DE L'A.M.C. DE LA CITÉ

Le dimanche 28 juillet, l'Auto Moto Club de la Cité, qui, sportivement parlant, est un des groupements les plus actifs de la région lyonnaise organisait dans la charmante petite ville de Sain-Bel, un rallye-ballon qui obtint un véritable succès.

Des motocyclistes de plusieurs clubs y participaient, notamment du M.C. de Tarare, et du M.C. Saint-Belois ; il y avait même un indépendant, venu de Paris et qui n'était autre que le signataire de ces lignes.

Bref, c'est à une cinquantaine de concurrents que le départ fut donné vers dix heures et demie. C'est à travers de drôles de chemins, montants, caillouteux et « virants » que la poursuite de la montgolfière nous entraîna ; finalement, elle atterrit après une demi heure environ dans les bois de la Croix-du-Banc ; ce fut Gallimart, du M.C. Sain-Belois, qui, le premier, mit la main dessus.

À midi, tout le monde se réunit de nouveau à Saint-Bel où chez Arnaud, nous pûmes apprécier les beautés de la cuisine lyonnaise en un repas de cinquante couverts. On pouvait y reconnaître : M. M. Chassagne, président de l'A.M.C.C. ; M. Joly, président d'honneur ; Savoye et Augier, vice-présidents ; Lénon, secrétaire général et Dumonteil, trésorier. C'est à eux que revient le mérite de cette organisation.

Le repas terminé, on prit la direction, toujours en groupe, de la Giraudière, où pendant que certains se livraient au plaisir de la danse, Despland, le spécialiste lyonnais de la moto d'occasion qui était venu se joindre à nous, nous fit admirer sa virtuosité, roulant sur deux roues, debout sur la selle, assis sur le guidon, etc. Les frères Reverchon, acrobates motocyclistes très connus dans le lyonnais, nous donnèrent aussi des aperçus de leur savoir-faire.

Ce fut certes, une journée empreinte d'une saine gaieté et de franche camaraderie qui, à mon gré, passa trop vite. Une chose est certaine, c'est qu'aux prochaines vacances, je ne manquerai certes pas de venir revoir les charmants camarades de l'A.M.C. de la Cité. PIEL.

### Le classement du rallye

1. Gallimart (M.C.S.B.) ; 2. Passeron (M.C.S.B.) ; 3. Meunier (M.C.Villefranche) ; 4. Antoine (M.C. Villefranche) ; 5. Perrin (M.C.S.B.) ; 6. Callier (M.C.S.B.) ; 7. Foret (Ind.) ; 8. Merluzzi (A.M.C.C.) ; 9. Thivin (M.C.T.) ; 10. Merle (A.M.C.C.) ; 11. Guyot (M.C.T.) ; 12. Lotte (Ind.) ; 13. Piel (Ind. Paris) ; 14. Alfonsi (A.M.C.C.).

### M.C. PARIS

#### Chaque Dimanche une sortie

DIMANCHE dernier, 35 membres du M.C. Paris ont reçu de la municipalité et du Comité des Fêtes de Sainte-Gauburge (Orne), un accueil des plus cordiaux et qui prouve que toutes les communes de France ne sont pas motophobes ; après un succulent et copieux déjeuner, puis un défilé en ville, 20 pilotes participèrent à un gymkhana organisé de main de maître ; gymkhana au cours duquel ils firent preuve de leur virtuosité coutumière, enlevant les deux premières places moto, et la première place voiture, sans préjudice de nombreuses places d'honneur. En résumé : une sortie comptant parmi les meilleures, et dont chacun gardera un excellent souvenir.

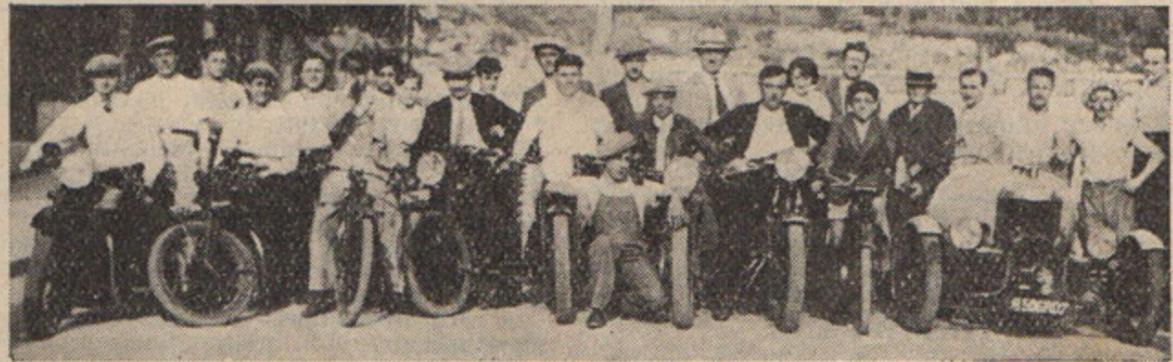
Dimanche 11, sortie sur Les Andelys-Château Gaillard. Rendez-vous Porte Maillot : 6 h. 45. Départ : 7 heures. Regroupement Pontoise.

### A L'AMICALE MOTOR CLUB DE GRASSE

Le groupement vient de procéder au renouvellement du conseil d'administration qui est composé comme suit : Président, docteur Bruel ; vice-président, comte Le Veneur ; secrétaire général, M. Gaby Maillan qui

cumule en outre les fonctions de trésorier ; trésorier-adjoint, M. Antoine Béraud.

Quelques discours furent prononcés et chaleureusement applaudis par l'assistance. Comme il était d'ailleurs à prévoir et vu la grande camaraderie qui règne au sein de ce club aucun changement ne fut apporté quant aux nominations ci-avant énoncées. Pour clôturer cette réunion annuelle, quelques flacons pétillants circulèrent sur les tables, traduisant ainsi une atmosphère de gaieté accompagnée de vœux de prospérité. NOEL.



Les vainqueurs du rallye ballon de la S.A.M. du Pré-St-Gervais.

### A.M.C. DE LA CITÉ

AINSI que tous les vendredis, les membres de l'Auto-Moto-Club de la Cité, l'actif groupement lyonnais, se sont réunis au siège, Café de la Cigogne, place du Pont. Après lecture du procès-verbal, par M. Lénon, secrétaire général, le sympathique président, M. Chassagne, procède à la lecture du classement du Rallye Ballon de Sain-Bel et les heureux lauréats reçoivent des bons qui leur permettront d'aller toucher les prix offerts par de généreux donateurs tels que MM. Despland, le spécialiste de la moto d'occasion et Dumonteil. Puis, on élabora une sortie camping et un concours de pêche pour le courant d'août.

### S. A. M. PRÉ SAINT-GERVAIS

LA S. A. M. organise pour le dimanche, 11 août une sortie sur Trilbardoux. Le départ aura lieu à neuf

heures très précises. Réunion au siège, 11, place de la Mairie, au Pré-Saint-Gervais. Le déjeuner se fera sur l'herbe. Nous espérons la présence de nombreux motocyclistes de nos amis.

LES membres présents à la dernière réunion générale ont procédé au renouvellement du bureau qui, dès lors, se présente comme suit :

Président d'honneur : M. Vaysse.

Président actif : M. Chrétien.

Vice-Présidents : MM. Perreau et Chicault.

Secrétaire : M. Guillerd.

Secrétaire-adjoint : M. Loffel.

Trésorier : M. Jourdain.

Trésorier adjoint : M. Aujard.

Capitaine de route : M. Millet.

Délégué à la propagande : M. Thomas.

Commission sportive : MM. Garnery et Tetu.

Puis eut lieu la distribution des prix aux concurrents du gymkhana. Malgré le grand nombre de concurrents, il fut attribué plusieurs prix à chacun d'eux.

### SPORTING-MOTO-CLUB PARISIEN

LA sortie du 4 août sur Seine-Port avait réuni un grand nombre de participants et les baigneurs ont pu se livrer à leur sport favori.

Le S.M.C.P. s'est fait un devoir de se faire représenter aux obsèques du regretté Directeur sportif du M.C. Clodoaldien, M. Roger Ciseau.

Sortie du 11 août, sur le barrage de Méricourt. Pique-nique. Départ 8 h. 30 précises Porte Maillot - Saint-Germain-en-Laye - Mantes (regroupement) avant la

côte de Rolleboise, tourner à droite pour le barrage de Méricourt.

### M. C. MANOLA

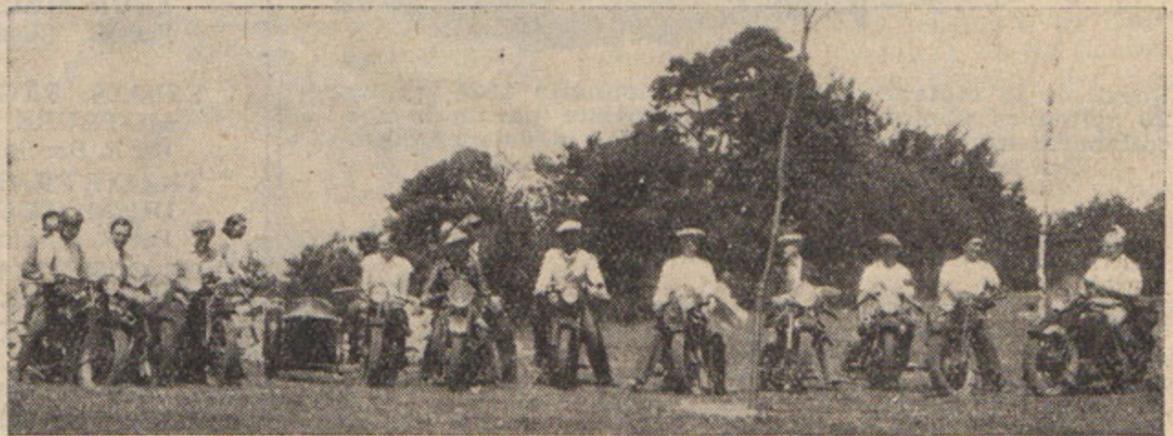
APRÈS avoir fait le compte rendu de notre sortie du 28 juillet, à Pierrefonds et aux Etangs de Saint-Pierre, nous fournissons quelques détails sur l'organisation de notre rallye-drapeau de dimanche prochain en forêt de Fontainebleau pour passer ensuite à l'établissement de notre calendrier mensuel.

11 août. — Mitry-Mouy. Départ Porte de Vincennes, à 8 heures.

15 août. — Visite de Rouen. Départ Porte Maillot, à 6 heures.

18 août. — Saint-Même. Départ Porte d'Orléans, à 8 h.

25 août. — Les Andelys. Départ Porte Maillot, 7 h. 1<sup>er</sup> septembre. — Orly-sur-Morin. Départ Pantin, 7 h.



En haut du col de la Croix du Banc, les 11 premiers du rallye ballon de l'A.M.C. de la Cité. Le 7<sup>e</sup> à partir de la gauche est le vainqueur, Gallimart du M.C. Sain-Bellois.

# QUESTIONS ET REponses

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Toutes les questions doivent être adressées à l'éditeur, *Moto Revue*, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>) et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

**?** Moto BSA 350 cmc. à culbuteurs Etoile Bleue 1934.

1° Désirerais connaître la pression des pneus avant et arrière, sachant que ceux-ci sont des 26 x 3,25, que la machine pèse 160 kilos environ. Pression des pneus avec une charge de 160 kg. + 70 = 230 kg. et la pression des pneus avec 160 + 50 = 280 kg.  
2° Ayant en ma possession un accumulateur « Voltor » de Saint-Etienne, je désirerais savoir la manière de le conserver, sans qu'il se détériore, voulant par la suite le reprendre car celui-ci est en bon état.

G. MARCHAL, à Paris.

**R** Gonflez vos pneus à 1.100 grammes à l'arrière et 900 grammes à l'avant environ.

Pour conserver votre accumulateur en état lorsqu'il ne sert pas, le mieux est de le confier à un électricien qui l'entretiendra.

**?** Lecteur assidu de *Moto Revue*, non abonné par suite de mes fréquents changements de résidence, je me permets en cette qualité de vous demander les renseignements suivants :

Possesseur d'une *San-Sou-Pap*, type S-1-25 A, 3 CV, 2 temps, n° d'ordre : 11455, sortie fin 1931 ou commencement 1932, je crois ? ? ?

1° N° du gicleur normal de son carburateur Amac, licence Amal, type D et la consommation normale du moteur, celui-ci étant en excellent état.

2° Le réglage de l'avance à l'allumage de son volant magnétique.

3° La bougie Eyquem 134 (n° 26) que j'y monte convient-elle ?

Sinon dans cette marque ou dans les autres quel type dois-je monter ?

4° Vitesse approximative du moteur en solo.

R. COCIRON, à Sainte-Radegonde.

**R** 1° Pour que nous puissions vous indiquer le N° du gicleur qui convient, il faudrait que nous sachions le N° du type de votre carburateur. D est, en effet, l'indication du type, mais ne donne aucune précision quant à la dimension du passage des gaz ;

2° Avance maximum à l'allumage : 8 mm.

3° La bougie que vous avez convient.

4° Vitesse approximative de la machine : 70 km. à l'heure.

**?** Etant lecteur assidu de votre journal, mais pas abonné, je viens vous demander si je pourrai avoir un renseignement au sujet d'un vélomoteur Peugeot 1 CV, cylindrée 99 cmc. 714. Voici ce qu'il y a : se mettant en route, il part très bien mais aussitôt que j'accélère le moteur ne tourne pas plus vite et n'a aucune vitesse, la manette des gaz mise au bout, il ne marche même pas à 15 kilomètres heure, en montant les côtes, le moteur s'arrête. Je viens vous demander ce que cela pourrait bien devenir.

MESSANNE, Le Mans.

**R** Il est probable que votre moteur manque d'avance à l'allumage.



Nous prions instamment nos lecteurs, de nous donner, dans leurs consultations techniques, le plus de détails précis possible. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un moteur : marque, cylindrée, distribution (deux temps, latérales, culbuteurs ou a.c.t.) type et année de construction.

Lorsqu'il s'agit d'un carburateur, le type de celui-ci. (L'Amac le porte inscrit sur la pipe de passage des gaz, près du collier ou de la bride de fixation selon les types, le Gurtner, sur la cuve.)

Lorsqu'il s'agit de bougies, indiquer le carburant généralement utilisé (essence tourisme, poids lourd ou super-carburants commerciaux, et même éventuellement essence benzol ou alcool) et le type de bougie actuel.

Employez le moins possible de formules de politesse et classez vos questions distinctement par numéros (1°, 2°, 3°, etc.)

Nous y gagnerons du temps... et vous aussi.

D'autre part, devant le nombre sans cesse croissant des demandes de renseignements émanant de lecteurs au numéro nous nous voyons dans l'OBLIGATION MOMENTANEE de réserver ces renseignements par correspondance à nos abonnés à qui nous les devons et à qui nous répondrons toujours avec plaisir.

**?** 1° Dans votre N° 639, j'ai lu que les Etablissements Cap vendaient de l'huile à bon compte, je voudrais savoir si l'on peut l'employer sans avoir d'ennuis avec le moteur. En ce moment, j'emploie Castrol XL pour ma Junior Gnome-Rhône.

2° L'avertisseur Forton vu son prix est-il de bonne qualité.

3° Sur ma moto au-dessus de 50 à l'heure, il se produit une trépidation qui déjà a fait percer deux fois mon réservoir. Comment la supprimer ?

E. LAVERGNE, à Limoges.

**R** Les huiles bon marché ne sont pas à recommander, non qu'elles soient de mauvaise qualité, mais parce que pour le même prix on en trouve d'excellentes et de très-mauvaises que seul un laboratoire très outillé peu différencier autrement qu'à l'usage, les huiles de marque présentent une réelle garantie.

L'avertisseur Forton est à tous points de vue satisfaisant.

Les vibrations que vous ressentez sont causées par l'équilibrage défectueux.

Si le fond de votre réservoir est en tôle unie, vous pourriez l'échanger contre le nouveau modèle dont le fond est nervuré ce qui a pour effet de le rendre plus rigide.

**?** Moto, Motobécane type B3, moteur 250 cmc. latérales N° 99.986.

Ayant acheté cette moto d'occasion, pourriez-vous me donner les renseignements ci-dessous :

1° Réglage de la distribution.

2° Allumage.

3° Bougie montée actuellement sur le moteur K.L.G.K 1 convient-elle ? si non par quel autre numéro ou marque la remplacer.

4° Réglage du carburateur équipant le moteur.

5° Ce moteur a un bon départ à froid généralement au premier coup de kick mais il n'en est pas de même à chaud, il ne part qu'au 15<sup>e</sup> ou 20<sup>e</sup> coup, comment y remédier ?

6° Qu'elle est la force de ce moteur lorsqu'il tourne à son maximum.

7° Pourriez-vous m'indiquer l'année de fabrication de cette machine. Numéro d'ordre dans la série du type 99.863.

MAUCOTEL, à Valence.

**R** 1° Calage de la distribution :

A.O.A. 7° ou 0,5 mm.

R.F.E. 10° ou 0,8 mm.

2° Avance à l'allumage 12 mm. à pleine avance.

3° La bougie K.L.G. K1 convient.

4° Pour que nous puissions vous indiquer le réglage du carburateur, il faudrait au moins que nous connaissions sa marque et son type.

5° Les départs difficiles à chaud proviennent vraisemblablement d'une position trop haute de l'aiguille, essayez de la baisser d'un cran. Si vous n'obtenez aucun résultat, mettez un volet d'un numéro au-dessous, c'est-à-dire moins échancré.

6° Puissance maximum de ce moteur 7 CV 1/2 .

7° Année de fabrication 1929 ou 1930.

**?** Je vous accuse réception de vos renseignements au sujet des essais des nouvelles Zundapp 4 cylindres et des nouvelles B.M.W. Mais je ne n'ai pas reçu les numéros relatifs au dernier salon de Berlin que je vous demandais de comprendre dans mon abonnement. Même défraîchis, veuillez s'il vous plaît me les envoyer.

Une chose qu'il m'a été impossible de trouver à Paris est un étui en caoutchouc, genre John Bull pour contenir la petite ampoule et la grosse du code pour Lucas ou Bosch. Et pourtant c'est très pratique. Il existe des étuis dans ce genre pour les bougies.

Les roues interchangeables commencent à se vulgariser. C'est très utile aux colonies. Mais une chose que les constructeurs devraient étudier est de couvrir et protéger le dessous du moteur, par une tôle ou autre moyen sans empêcher le refroidissement du carter.

Le chrome tient bien aux colonies, à condition qu'il soit très bien fait, chose assez rare...

A. THYOT, à Paris.

**R** Nous vous adressons le numéro que vous nous demandez.

Il n'existe pas d'étuis en caoutchouc, à notre connaissance, pour lampes de phares ; mais on trouve chez Mestre et Blatge, avenue de la Grande-Armée, des étuis métalliques comportant des ressorts.

Il existe déjà des constructeurs protégeant le dessous de leur moteur, tels que : Gnome et Rhône, B.S.A., Royal Enfield etc...

Nous sommes de votre avis en ce qui concerne le chrome qui n'est généralement pas assez soigné ; par exemple, les jantes sont presque toujours percées après chromage, ce qui donne naissance à des petites auréoles de rouille autour des têtes de rayons : ce qui est assez désagréable à constater.

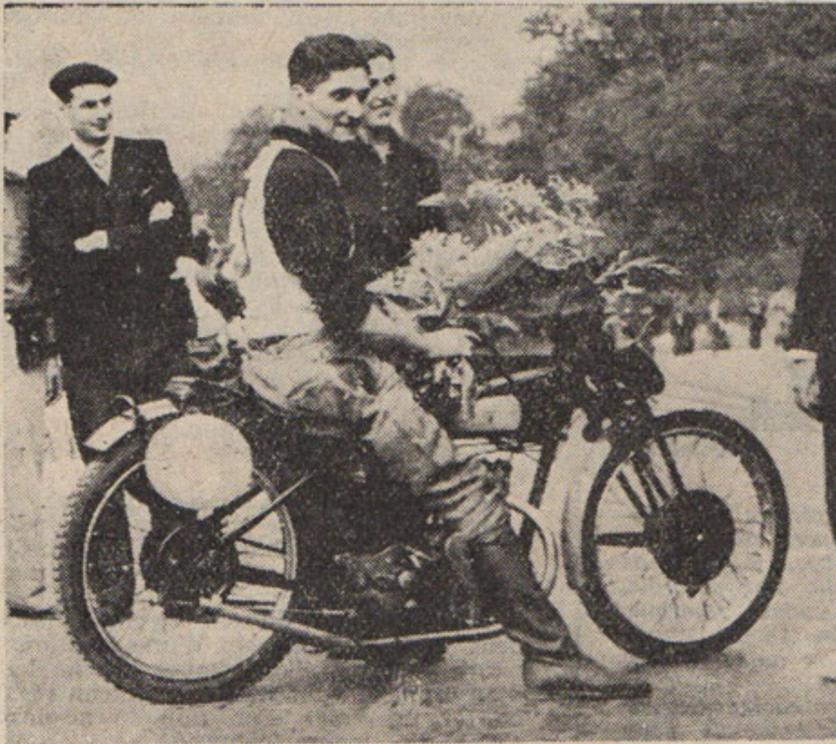
**?** Automoto type A-9, 4 CV, soupapes latérales, je voudrais savoir quel type de bougie Champion conviendra le mieux au moteur.

Ma moto est équipée par un éclairage Marchal et j'ai ma dynamo qui ne fournit pas de courant.

E. GIRARDOT, à La Courneuve.

**R** Puisque vous voulez monter une bougie Champion, employez une N° 8 spéciale.

# LE SPORT



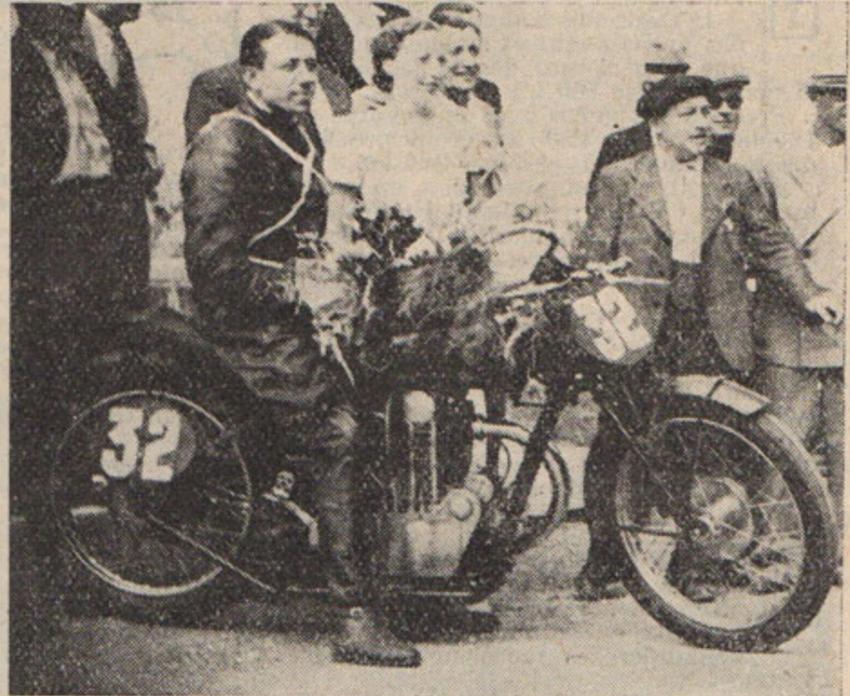
**Au Comminges :  
Barthe vainqueur sur  
Aquila des catégo-  
ries 250 et 175 cmc.  
(à gauche)**

## LE GYMKHANA DE SAINTE-GAUBURGE

La manifestation organisée par le Comité des Fêtes de cette ville avec le concours du Moto Club Aiglon, a remporté un gros succès. 2.000 personnes se pressaient sur la coquette place de la Gare pour applaudir la maîtrise des concurrents. Après un défilé impeccable dans les rues de la ville, où la magnifique tenue des sociétaires du M.C.P. fut vivement remarquée, les concurrents, pendant deux heures d'horloge, sous un soleil éclatant, disputèrent les épreuves avec un brio endiablé.

La participation d'un vieux Normand en sabots dans la catégorie voitures obtint un succès de fou rire sanctionné par de nombreux applaudissements.

La proclamation des résultats confirma la virtuosité des voitures parisiennes.



## LE GRAND PRIX DU COMMINGES

DISPUTÉ sur le circuit de Saint-Gaudens, le Grand Prix du Comminges a obtenu un très gros succès. En 175 et 250 cmc., on assiste à deux très belles victoires de Barthe, sur Aquila ; dans cette seconde catégorie, Patuelli fit encore une remarquable démonstration, avec une machine nettement moins vite cependant que celle de ses deux rivaux.

En 350, Loyer, en très grande forme, battit un Jeannin toujours égal à lui-même sur la toute récente Prester-Jonghi double a.c.t. qui décidément s'affirme comme une des machines les plus vites du moment.

En 500, on assista à une rude bagarre entre Charlier et Grizzly et celle-ci eut été encore plus passionnante si Cora, le grand crack lyonnais, n'avait pas été éliminé par une avarie mécanique.

### Résultats

175 cmc.

1. Barthe (Aquila), 110 km. 050 en 1 h. 4' 27" 2/5, moyenne : 102 km. 441 ; 2. Dubois (X.), en 1 h. 5' 28" 1/5 ; 3. Barde (Terrot), en 1 h. 5' 36" 2/5 ; 4. Segala (Benelli), à un tour ; 5. Meynardier (X.), à trois tours.

Meilleur tour, par Barthe, à la moyenne de 110 km.050.

250 cmc.

1. Barthe (Aquila), 110 km. 050, en 55' 45" 4/5, moy. 118 km. 411 ; 2. Flores (Aquila), 57' 36" 4/5 ; 3. Patuelli (X.), 1 h. 20".

Meilleur tour par Barthe, en 5' 28", moy. 120 km. 786.

**Au Comminges :  
Charlier, le grand  
crack de la F.N.  
vainqueur de la  
catégorie 500 cmc.  
à la moyenne de  
137 km. 919.**

350 cmc.

1. Loyer (X...), 130 km. 151 en 56' 9" 3/5, moyenne 129 km. 332 ; 2. Jeannin (Prester-Jonghi), 57' 30" 2/5 ; 3. Burnier (Norton), 57' 48" 4/5 ; 4. Balsa (Norton), 59' 4" ; 5. Naudon (X.), 59' 8" ; 6. Boetsch (Magnat-Debon), 1 h. 0' 10" 1/5 ; 7. Clermont (X.) à un tour ; 8. Lucas (X.), à un tour.

Meilleur tour par Loyer en 5' 1", moy. 131 km. 631.

500 cmc.

1. Charlier (F.N.), 121 km. 55, en 52' 39" 4/5, moy. 137 km. 919 ; 2. Grizzly (Saroléa), 53' 31" 1/5 ; 3. Lafon (Saroléa), 55' 5" 1/5 ; 4. Balsa (Norton), 56' 10" 3/5 ; 5. Massal (Saroléa), 56' 52" 4/5 ; 6. Padovani (Terrot), 57' 1/5.

Meilleur tour par Charlier, en 4' 41", moyenne : 140 km. 989.

### Victoires de Lodge sur toute la ligne

Il convient de remarquer que tous les vainqueurs de ce Grand Prix du Comminges avaient équipé leurs moteurs de bougies Lodge, la bougie qui tient.

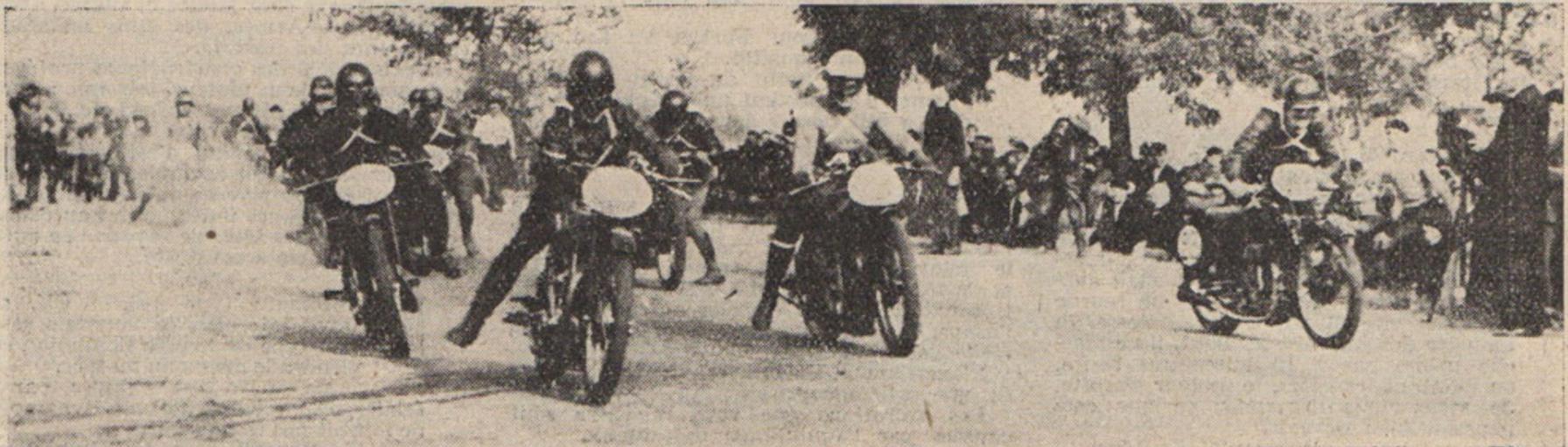
Sur les 50 engagés, la victoire pour les motos revint au sympathique Rouquette, président de la Commission touristique, suivi de Halhoute, le dépanneur du M.C.P. Dans les voitures, c'est le brave Maignol qui remporte la palme.

Cette victoire du M.C.P. fut chaleureusement applaudie par tous les sportifs concurrents et les organisateurs. Toujours sur la brèche le M.C.P. ne compte que des amis dans cette région normande et cette belle sortie ne fera que resserrer les liens si amicaux qui existent entre ce club et le Moto-Club Aiglon.

Aux places d'honneur, nous trouvons également l'aimable Président du Moto-Club Chartrain, M. Marceau Contraire et Lyonnal Lecomte.

Concurrents et organisateurs ont bien mérité du sport. Nos compliments à M. Dubu, maire de Sainte-Gauburge qui présida, avec sa bienveillance habituelle, aux opérations de contrôle et ne ménagea pas ses félicitations à tous.

Une mention toute spéciale à MM. Gibory et Par : qui



**Au Comminges : Le départ des motos 350 cmc. On reconnaît de gauche à droite : Grizzly, Boetsch, Balsa et Loyer qui gagnera.**

UN BON MOTOCYCLISTE EST TOUJOURS CORRECT AU GUIDON : LA CORRECTION EST LA CONFIRMATION DE L'HABILITÉ

furent la cheville ouvrière de cette journée ainsi qu'à MM. Voyer, Bonnet et Châtelais du Moto-Club Aiglon, qui, avec une courtoise autorité, dirigèrent les épreuves.

Un ban pour la sportive petite ville de Sainte-Gauburge.

## ÉPREUVES A VENIR

### IV<sup>e</sup> GRAND PRIX D'HYÈRES ET TROPHÉE MOTOCYCLISTE DE PROVENCE RÉUNIS 11 Août

QUELQUES jours nous séparent encore de ce grand event Auto-Motocycliste que le Moto Club d'Hyères organise le dimanche 11 août à l'intérieur même de la ville, avec la collaboration de l'Automobile Club du Var.

Mieux que de longs discours, la liste nous montre que la lutte sera chaude et que ce sera la première fois qu'une manifestation de ce genre réunira tous les as incontestés du sport et de la vitesse pure en motocyclisme et en automobilisme.

De plus, en dernière minute, nous apprenons la participation certaine de l'as lyonnais Despland, en sidecar 350. On voit qu'il y aura du spectacle !

**Catégorie 125 cmc.** — 1. Nougier (Magnat-Debon); 2. Suppo (X. Spécial); 3. X. (X.); 4. Jeanneret (Jeanneret Spécial); 7. Gausseran (X.); 9. Pellerin (A.M.B.); 11. Bacou (amateur).

**175 cmc.** — 1. Terigi (M.M.); 2. Bec (Magnat-Debon); 3. Yvan Goor (Benelli); 4. Bergalo (Ladetto Blatto); 7. Berthe (Aquila); 9. Bellagamba (M.M.); 11. Nougier (Magnat-Debon); 12. Braccini (Terrot); 13. Innicarb (Monet-Goyon); 14. Gassin (amateur); 15. Barde (Terrot); 16. Padovanni (Terrot); 18. Richardson (Terrot).

**250 cmc.** — 1. Bellagamba (X. Spécial); 2. Braccini (Terrot); 3. Boestch (Terrot); 4. Onda (Magnat-Debon); 7. Lafon (Rudge); 9. Sandri (S.M.); 11. Varrot (Rudge Stylson); 12. Padovanni (Terrot); 13. Barthe (Rudège).

**350 cmc.** — 1. Onda (Magnat-Debon); 2. Boestch (Terrot); 3. Garcia (M.C. Marseille); 4. Cora (X.); 7. Nitram (Saroléa); 9. Braccini (Terrot); 11. Bernard (Terrot); 12. Natray (M.C. Lyon); 13. Semonssu (M.C. Marseille); 14. Gassin (amateur); 15. Sandri (C.M.); 16. Post (M.C.H.); 18. Vassas (A.M.C. Gard).

**500 cmc.** — 1. Cora (Saroléa); 2. Brunello (Saroléa); 3. Boestch (Terrot); 4. Onda (Magnat-Debon); 7. Innicarb (Terrot); 9. Terigi (Sunbeam); 11. Lafon (Saroléa); 12. Sandri (C.M.); 13. Richardson (Norton); 14. Patuelli (Vélocette); 15. Berthier (X.); 16. Rizzo (M.C.A.);

18. Cresta (M.C.M.); 20. Mourrut (M.C.M.); 21. Padovanni (Terrot).

**Sidecars 350 cmc.** — 1. Despland (Koehler-Escoffier); 2. Groppo (Magnat-Debon).

**600 cmc.** — 1. Moschetto (Saroléa); 2. Amort (Gnome-Rhône); 3. Berthe (Rudge Imperial).

**1.000 cmc.** — 1. Amort (Bernardet Jap).

Avec de tels noms, inutiles à de longs commentaires.

Question organisation, tout est prêt, notons que des places de tribunes qui cette année seront à gradins et entièrement couvertes. Les spectateurs suivront plus de la moitié du parcours, les deux lignes droites, et trois virages, dont deux en épingles à cheveux.

Une tribune spéciale pour les correspondants de la presse sera aménagée pour leur faciliter leur tâche. De plus, le public sera renseigné par une installation modèle de hauts-parleurs, équipée par M. Rangier, du Lavandou.

Rien ne clochera et d'ores et déjà par les demandes de location de places qui affluent de tous côtés, les dirigeants du Moto Club d'Hyères enregistreront cette année encore un éclatant succès.

L'accès des spectateurs aura lieu uniquement par les entrées de l'avenue Gambetta et Edith-Cavell. Une passerelle située à mi-avenue Gambetta permettra à ceux-ci de passer d'un trottoir sur un autre.

La protection du circuit contre l'incendie sera aménagée par les Etablissements Fleury Legrand.

Pour la location et renseignements : Moto Club d'Hyères, bar Palace, avenue Gambetta.

### LE GRAND PRIX DE NICE

L'UNIQUE épreuve en circuit qu'organise annuellement le Moto Club de Nice et dont se sera le 15 août en nocturne la quatrième édition, semble atteindre un degré de succès, inégalé à ce jour.

La piste offerte aux concurrents parfaitement roulante, contourne les jardins Albert 1<sup>er</sup> pour emprunter tant à l'aller qu'au retour la belle ligne droite que présente le Quai des Etats-Unis, qui n'est d'ailleurs que le prolongement de la Promenade des Anglais. Cette boucle forme un total de 1.542 mètres et que les concurrents auront à couvrir durant de nombreux tours.

#### Les engagés

Quant aux engagements certains parvenus aux organisateurs et dont la liste n'est pas close, nous notons l'« as » du guidon, Boestch, qui est talonné depuis quelques temps par le prestigieux Onda. Ce dernier fera l'impossible pour inscrire son nom au palmarès de cette grande épreuve. Jeanneret et Calviéra se livreront sans aucun doute un beau duel et tenteront de se départager la suprématie.

Du côté des étrangers, les Italiens Riva, Nazzaro et Gobetti qui sont sélectionnés par la « Scuderia di Torino » ne manqueront pas de tenir la dragée haute à nos natio-

naux. Terigi, le valeureux champion de Sunbeam, qui vient de se classer premier aux grands prix de France, de l'U. M. F. et de Lorraine, pourrait parfaitement dire son mot dans la bagarre qui ne manquera pas d'attirer une foule qui aime le spectacle sportif. Voici d'ailleurs les premiers engagements :

**125 cmc.** — Nougier, Jeanneret, Calviéra.

**175 cmc.** — Terigi, Richardson, Barthe, Bergallo, Bec, Mariane, Boulanger, Douglas.

**250 cmc.** — Barthe, Lafon, Boulanger, Boetsch, Onda.

**350 cmc.** — Patuelli, Onda, Boetsch, Sandri, Brunier, Gobetti.

**500 cmc.** — Berthier, Lafon, Richardson, Boetsch, Brunello, Onda, Terigi, Riva, Nazzaro, Sandri.

## A L'ÉTRANGER

LE Grand Prix de Pescara se disputera le 14 août sur le parcours Pescara-Spaltore, Cappelle sul Tavo Montesilvano, Marina, Pescara (25 km. 800). Le pesage aura lieu la veille.

LE Grand Prix de Suède se courra le 11 août sur le circuit de Saxtorp. Ce circuit, de forme rectangulaire, mesure 14 km. 250 au tour. « Auto Union » aurait l'intention d'engager une équipe DKW en 250 et 500.

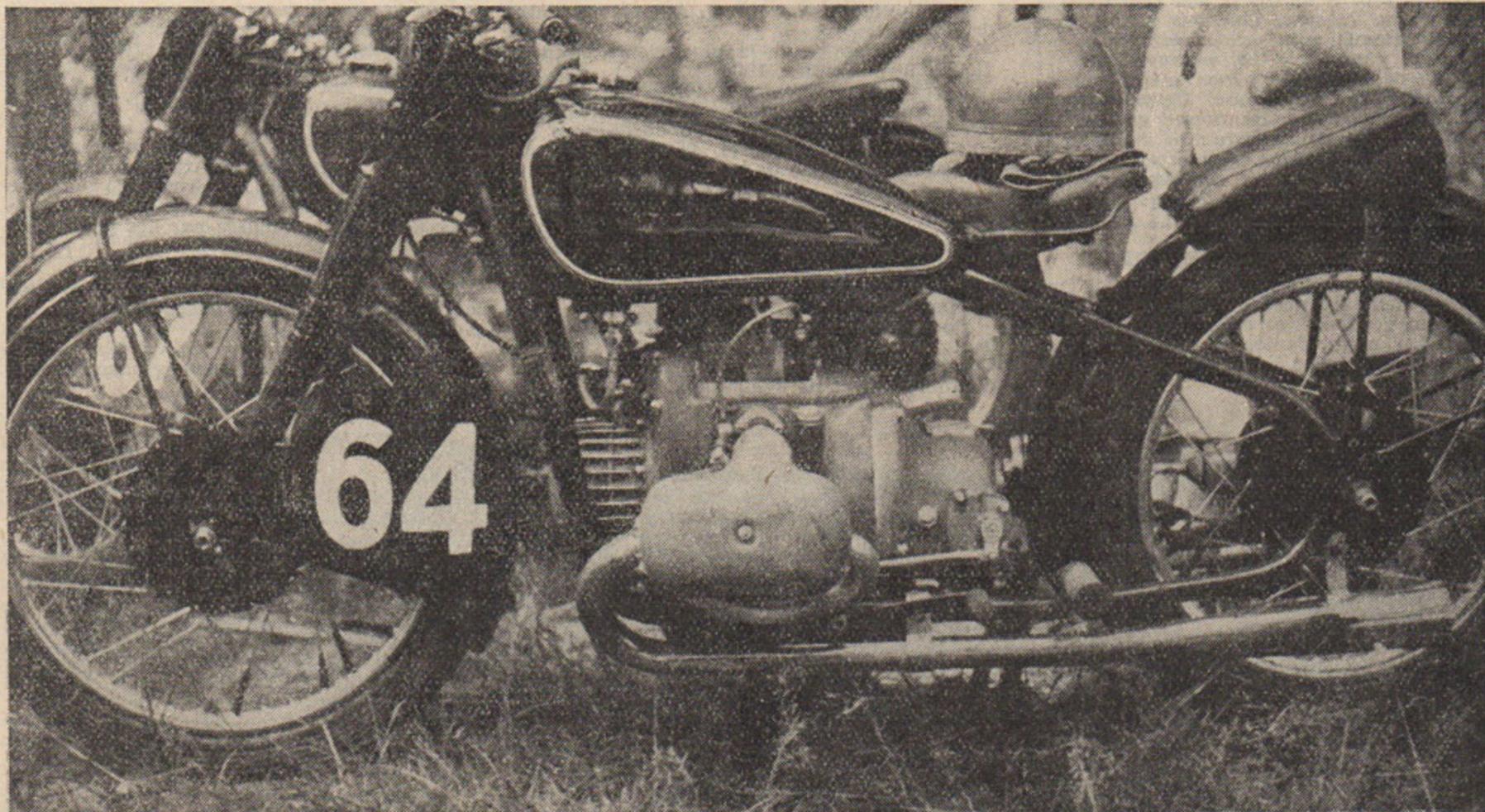
## ANGLETERRE

LE « Manx Grand Prix » dont le règlement vient de paraître, se disputera comme d'habitude sur 6 tours du circuit du TT (226,5 miles). Le 10 septembre, course des 250 et 350; le 12 septembre, course des 500. Les essais auront lieu à partir du 2 septembre.



LE circuit de Saint-Gall, qui se disputait le 21 juillet sur un circuit triangulaire, vit quelques belles performances. Retenons celle de Bizzozero qui, sur une 500 Rudge, fit le meilleur temps de la journée (moyenne 80 km. 738) terminant son dernier tour.... à pied !

POUR la neuvième fois, la course de côte de Weissenstein va mettre aux prises les meilleurs coureurs suisses.



La nouvelle 500 B.M.W. de course à compresseur. Remarquer que le cadre n'est plus en tôle emboutie, mais en tubes, que le moteur est un arbre à cames en tête et que la fourche est du nouveau type télescopique. On voit le compresseur à l'avant du bloc.

UN BON MOTOCYCLISTE A DE L'EXPERIENCE AVANT LES CINQ MILLE PREMIERS KILOMETRES, MOTO ET PILOTE SONT EN RODAGE

Le record de la côte appartient, depuis 1933, à Haenn (Motosacoche) en 4' 06,6". Konrad Dürr (Standart) est détenteur du record des sidecars en 4' 28,8".

D'après la liste des engagés, et pour peu que le ciel veuille se montrer clément, tout permet de croire que ces records seront mis à mal.



### GUZZI EN TÊTE aux CHAMPIONNATS D'ITALIE

Le 28 juillet, sur le Circuit du Montenero, sur un parcours de 250 km., a été disputée la Coupe de la Mer comptant pour le Championnat d'Italie. Tenni, Chiesa et Pigorini, respectivement sur Guzzi, Velocette et Guzzi, ont été les grands vainqueurs battant tous les records de l'épreuve.

#### Résultats :

Cat. 500 cmc. — 1. Tenni (Guzzi), en 3 h. 3' 21" (moyenne : 85 km. 076) ; 2. Aldrighetti (Guzzi), 3 h. 13' 4" ; 3. Bandini (Guzzi), 3 h. 18' 31" ; 4. Rossetti (Rondine), 3 h. 24' 44".

350 cmc. — 1. Chiesa (Velocette), 3 h. 26' 25" (moyenne : 75 km. 572) ; 2. Boccolini (Norton), 3 h. 26' 26" ; 3. Leonini (Norton), 3 h. 26' 55" ; 4. Secchi (Norton), 3 h. 39". etc.

250 cmc. — 1. Pigorini (Guzzi), 3 h. 13' 29" (moyenne : 80 km. 624) ; 2. Brusi (Guzzi), 3 h. 19' 31" ; 3. Ghersi (Guzzi), 3 h. 41' 41".

### QUELS SONT LES DÉFAUTS DE VOTRE MACHINE ?

Participez à notre referendum

Moto Revue a ouvert à tous ses lecteurs, un referendum (voir n° 642, p. 539) ayant pour but de créer un trait d'union entre l'usager et le constructeur, afin de favoriser le perfectionnement de la motocyclette.

Par l'intermédiaire de Moto Revue, qui transmettra les doléances des motocyclistes, ceux-ci pourront indiquer aux constructeurs les défauts qu'ils trouvent à leurs machines et leur suggérer, au besoin, les améliorations qui pourraient y être apportées pour pallier à ces défauts.

En compulsant les différentes lettres que nous leur transmettrons, les constructeurs pourront ainsi voir quel est le défaut le plus souvent reproché à chaque type et améliorer leur construction dans ce sens. Une fois de plus, Moto Revue aura fait œuvre utile.

Pour répondre au referendum, ne pas omettre de porter en haut et à gauche de l'enveloppe : Referendum Constructeurs et de mentionner en haut et à gauche de la lettre : la marque, la cylindrée, le type, l'année de construction et toutes les caractéristiques utiles de la machine dont il est question.

### MORT DE M. PIERRE TORDO

Le président du Moto Club de Nice, M. Tordo, vient de perdre son frère, Pierre, grand ami des sports et de la moto en particulier. En cette douloureuse circonstance, nous nous joignons à lui et prenons part à sa douleur.

### LES BREVETS MILITAIRES

Nous avons défini le thème des épreuves en vue du brevet militaire, épreuves qui se dérouleront prochainement, sous les auspices du Ministère de la Défense Nationale et de la F.M.B.

En attendant, des cours de lecture de cartes et d'orientation ont été organisés par les soins de l'autorité militaire. Cette initiative a remporté tout le succès qu'on pouvait en attendre.

Les dates des épreuves éliminatoires ont été fixées dans les différentes régions.

Pour les Deux Flandres, le 18 août, à 9 h. 30, à Ostende.

Pour Anvers-Limbourg, les épreuves pratiques réuniront le 1<sup>er</sup> septembre, les candidats en un circuit autour des forts d'Anvers.

Le comité organisateur de la région Namur-Hainaut, insiste sur ce que les militaires en activité de service peuvent obtenir des facilités de service pour se préparer aux épreuves du brevet. Enfin, les concurrents de la région liégeoise procéderont le 10 août à une reconnaissance du terrain ; l'épreuve préliminaire étant fixée au 15 août.

### A RENÉ MILHOUX,

#### LE CHALLENGE NOIR

René Milhoux a remporté la coupe Challenge Noir, mise en compétition par l'Auto Moto Club de Bruxelles, à l'occasion du Grand Prix de Belgique et attribuée au pilote le plus rapide de la catégorie 500 cc. Le grand club bruxellois a félicité le premier détenteur du trophée et a rappelé les sentiments d'amitié qui l'attachaient au regretté Erik Haps (Noir).

### LE RALLYE DE FLÉMALLE

Malgré le temps peu favorable, le Rallye de Flémalle a obtenu un succès appréciable. Dix clubs y participèrent. Les coupes furent attribuées comme suit :

Au club le plus éloigné : Moto Club de Deurne.

Au premier motocycliste ralliant le contrôle : M. Bruynsch de Deurne.

Au club le mieux représenté : Les Amis de Micheroux.

Au plus grand nombre de sidecars : U.M. Liégeoise.

Au club le plus méritant : Auto Moto Club de Chatelet.

Au propriétaire de la plus vieille moto : M. Léonard (Saroléa, 1904).

Après une intéressante visite en groupe aux grottes de Ramioul, chaque rallieman participa à une tombola bien dotée, puis le club organisateur fêta M. Halleux, le plus ancien motocycliste de la région.

### COLETTE A ÉTÉ FÊTÉ

Colette, l'excellent pilote de la F.N. qui s'est récemment classé brillant second de la catégorie 350 cmc., au Grand Prix de Belgique, a été officiellement reçu à Warsage, sa commune natale.

De nombreuses délégations des clubs liégeois et de l'Auto Club de Herve Vise feir, s'étaient associés à cette manifestation d'admiration et de sympathie.

Le lauréat fut reçu à l'hôtel de ville où il fut complimenté à souhait et où de nombreux cadeaux lui furent remis.

### RALLYE A MICHEROUX

A l'occasion de la fête communale, le Moto Club Micherontois organise le 15 août prochain, son troisième rallye national pour autos et motos. La formule consiste tout simplement à rallier le contrôle entre 9 h. 30 et 13 heures. De nombreux prix seront tirés au sort entre les participants individuels, tandis que des coupes seront attribuées au club le mieux représenté, au groupement amenant le plus de sidecars, et aux concurrents les plus éloignés.

Micheroux, situé dans l'admirable décor du Pays de Herve, est un endroit très pittoresque et d'un réel attrait touristique. En plus, les organisateurs de là-bas savent faire les choses très largement.

### LA COURSE DE COTE DE WAVRE N'AURA PAS LIEU CETTE ANNÉE

Raymond Hubin, l'animateur de l'Auto Moto Club de Wavre, nous annonce que la course nationale de côte, qui devait se dérouler le 25 août prochain, n'aurait pas lieu cette année.

Tout le monde regrettera cette décision qui nous prive d'une des épreuves majeures du calendrier.

### GYMKHANAS

— Dimanche, 18 août, l'Union Motor Dinant organise un gymkhana, doté de nombreux prix. Inscription chez M. Paul Macau, Anseremme.

— Le Dison Motor Club organise le 11 août, à 2 heures, un important gymkhana provincial.

### LE CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DE MOTOBALL

Cinq équipes se disputent le championnat de Belgique de Motoball. Ce sont Belœil, Bruges, Ath, Anvers et Bruxelles. Jusqu'à présent, Belœil a fait preuve de supériorité. Mais il est talonné par Bruges qui compte deux matches en moins et qui peut encore arriver à égalité avec lui. Le match décisif opposera du reste ces deux équipes le 18 août prochain. Le titre ne peut échapper à l'une ou à l'autre. Ath, Anvers et Bruxelles possèdent des équipes moins bien entraînées et d'une classe inférieure aux deux autres.

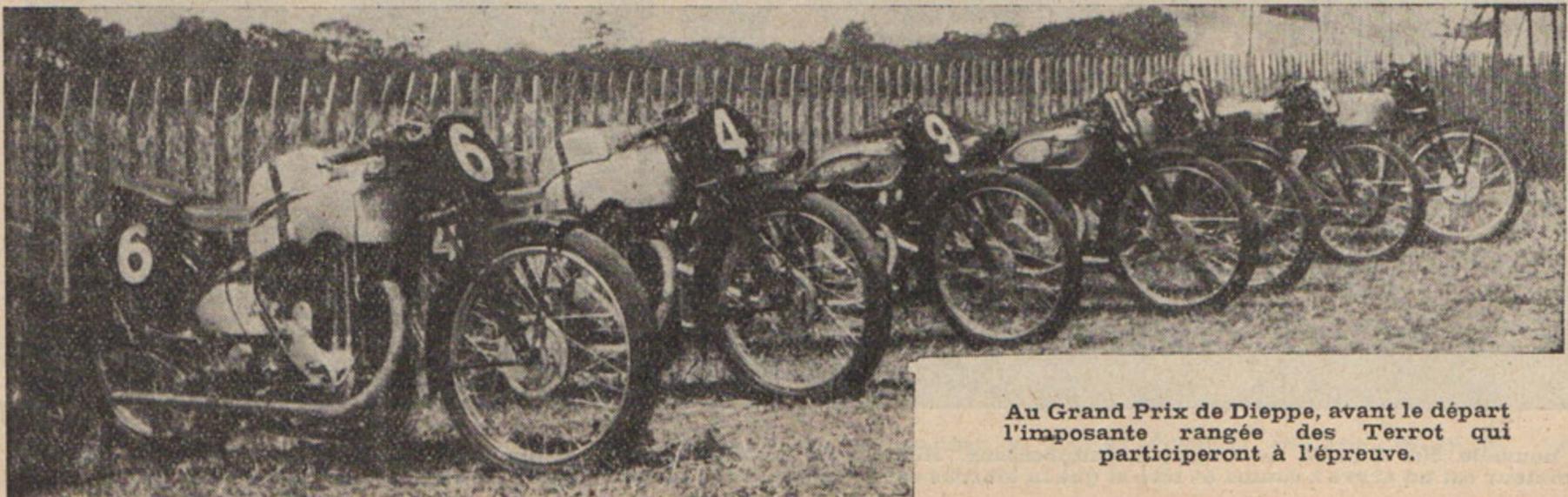
Au cours des matches récents, le M. C. Belœillois est allé battre l'Antwerp M. B. par le score net de 3 buts à 0. Et ce résultat fut acquis contre une défense anversoise très brillante.

Le Moto Club de Bruxelles a dû s'incliner contre le M. B. Club d'Ath qui l'emporte par 5 buts à 3. Ici, les Bruxellois jouèrent malheur puisque leur ligne d'avant fut le plus souvent immobilisée par des pannes de machines.

### PETITES NOUVELLES

— L'Union Motoriste Uccloise organise le 18 août la seconde journée de son championnat sportif.

— L'Auto Moto Club de Forest se déplacera le 18 août à Blankenberg pour sa neuvième sortie officielle.



Au Grand Prix de Dieppe, avant le départ l'imposante rangée des Terrot qui participeront à l'épreuve.

# 746 cmc. = 105 C.V.

Il ne s'agit pas d'un moteur de motocyclette, mais d'un quatre cylindres de voiturette. Toutefois n'oublions pas que cette cylindrée est une petite cylindrée et que des quatre cylindres de 500 cmc. apparaîtront sur les machines de course. La moto italienne Rondine a, par sa brillante victoire dans le Grand Prix de Tripoli, montré tout l'intérêt de cette formule. Il est regrettable qu'elle n'ait pas participé au T.T. et qu'on ne puisse ainsi établir une nette comparaison avec les machines anglaises. Nous reparlerons de cette machine en fin d'article.

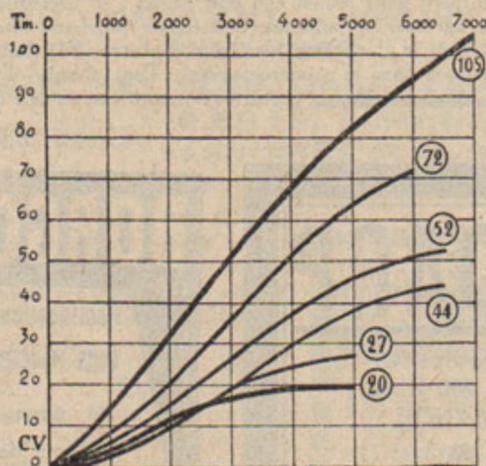
En 1930, un moteur M.G. 57x83 d'une cylindrée totale de 847 cmc. ne développait à un régime de 4.000 t.-m., considéré alors comme très élevé, qu'une vingtaine de CV. Ce moteur n'était pas suralimenté. C'était un quatre cylindres en ligne à quatre paliers. La courbe de puissance était assez plate : 8 CV à 1.500 t.-m., 12 CV à 2.000 t.-m., 17 CV à 3.000, 20 CV aux régimes compris entre 4 et 5.000 t.-m. Des modifications furent apportées à ce type.

La compression fut portée à 6,5 à 1, les pistons furent renforcés, la section des tubulures d'admission accrue, un plus gros carburateur monté, un radiateur d'huile permit d'abaisser la température du lubrifiant.

L'amélioration de la puissance spécifique était assez faible aux régimes inférieurs à 2.000 t.-m., mais à 3.000 t.-m., on atteignait 20 CV, à 4.000 t.-m. 24 CV, à 5.000 t.-m. 27 CV. Le carburant utilisé était de l'essence additionnée de 25 % de benzol.

En 1931, on réduisit la course à 73 mm., en conservant le même alésage, de manière à ramener la cylindrée à 746 cmc., de manière à pouvoir aligner la voiturette dans la catégorie 750 cmc. Le taux de compression fut considérablement élevé et porté à 9,5 à 1. Il fallut dès lors utiliser un carburant à forte teneur en benzol (80 %). Le réglage de la distribution fut complètement modifié : 15° P.M.H. d'avance et 55° P.M.B. de retard à l'admission, 50° P.M.B. d'avance et 20° de retard P.M.H. à l'échappement. Jusqu'à 3.000 t.-m. aucun gain notable sur le moteur précédent (il est vrai que la cylindrée était diminuée de 100 cmc. environ), mais au delà ce régime, la courbe de puissance montait rapidement : à 4.000 t.-m., 30 CV, à 4.500 t.-m., 34 CV, à 5.000 t.-m. 38 CV, à 6.000 t.-m., 42 CV et à 6.500 t.-m., on obtenait le maximum de puissance de 44 CV. Ainsi sans recourir à une alimentation sous pression on avait plus que doublé la puissance spécifique. Elle était de 58 CV au litre de cylindrée. Le système de graissage avait été amélioré de manière à faire circuler plus rapidement une huile mieux refroidie. La vitesse linéaire des pistons était d'un peu moins de 16 mètres à la seconde, alors que dans le moteur de 83 mm. de course, elle n'était que 12 m. par seconde.

Puis le compresseur allait permettre d'améliorer encore ces chiffres. On employa un Zoller tournant au 21/27 du régime du moteur. Le compresseur était entraîné par l'intermédiaire d'un joint flexible. Le régime de puissance maximale était toujours de 6.500 t.-m., mais la puissance maximale était portée à 52 CV, soit un gain de 8 CV. La pression d'alimen-



Graphique indiquant l'augmentation de puissance par rapport au régime.

tation n'était que de 0 kg. 8 au centimètre carré, le taux de compression avait été diminué et n'était que de 6 à 1. On croyait alors que la détonation était due avant tout à la compression moléculaire des gaz et c'est pourquoi quand on employait un compresseur on diminuait le taux de compression. Cette théorie est aujourd'hui attaquée. En fait, dans le cas de ce moteur, il s'agissait surtout de rétablir l'alimentation normale aux régimes élevés plutôt que de gaver le moteur.

En 1932, nouveau progrès. Les cotes des moteurs étaient restées inchangées. A un régime de 6.000 t.-m., c'est-à-dire plus faible que dans les deux moteurs précédents, la puissance atteignait 72 CV, c'est-à-dire 20 CV de plus que dans le modèle précédent. La pression de suralimentation avait été portée à 1 kg. 2 cm<sup>2</sup>; le taux de compression était de 6,4 à 1. A la vérité, la grosse difficulté était d'assurer un refroidissement énergétique et égal, surtout dans toute la partie haute du moteur. Sinon la distorsion et toutes ses graves conséquences était à craindre. On dut dessiner à nouveau toute la culasse en ménageant de larges passages à l'eau de refroidissement. On utilisa les bougies de 14 mm. Autre difficulté : trouver un joint qui ne claque pas. On utilisa une simple lame d'acier usinée avec le plus grand soin.

Le moteur de 1934, type Q est équipé d'un compresseur Zoller Mac Evoy. La pression de suralimentation est de 2 kg./cm<sup>2</sup>. Le taux de compression est de 6,4 à 1. On utilise un carburant à l'alcool. A 7.000 t.-m., la puissance développée est de 105 CV. Et à ce régime la courbe de puissance est encore ascendante.

La question est alors celle des forces d'inertie des pièces en mouvement. Si on peut sans surcharge de ces pièces, tourner plus vite encore, il est certain que cette puissance déjà remarquable pourra encore être dépassée.

Elle représente 127 CV au litre de cylindrée. Il y a une chose qui est digne d'être remarquée et qui donne à réfléchir. C'est que si nous examinons la courbe de puissance, nous voyons qu'à 2.000 t.-m., ce moteur développe 33 CV, alors que l'ancien moteur de 847 cmc. ne développait que 12 CV à ce régime. On peut en conclure que l'emploi du compresseur est avantageux à tous les régimes.

D'autre part, si on prend le cas des moteurs de voitures, nous constatons que la 1.100 Maserati des records a une

puissance de 140 CV, soit 127 CV au litre. Nous pouvons donc penser que le moteur de la moto Rondine doit donner environ 60 CV, alors qu'un monocylindre sans compresseur n'a pas encore dépassé 40 CV. Il est vrai que l'on est arrêté par l'adhérence.

L'emploi de plus gros pneus et d'une suspension arrière élastique deviennent indispensables avec les puissances actuelles. On sait que la Rondine a un moteur de 493 cmc. à quatre cylindres en ligne, refroidi par eau, et placé transversalement dans le cadre en acier embouti. Double arbre à cames. Celui d'admission entraîne la pompe à eau et un compte-tours. Le moteur est incliné. Le compresseur est immédiatement au-dessus du carter. Détail remarquable, l'allumage se fait par bobine. Le reste de la machine est tout à fait orthodoxe. Il y a là un effort pour donner à l'Italie la même position parmi les motocyclettes de course que celle assurée par Alfa Roméo et Maserati, à la construction automobile italienne.

## PARCI-PARLA

LES MOTOCYCLETTES  
IMMATRICULÉES AU MAROC  
PENDANT  
LE DEUXIÈME TRIMESTRE 1935

Centre de Casablanca. — B.S.A., 1 ; Dresch, 1 ; F.N., 2 ; Gillet Herstal, 4 ; Gnome-Rhône, 1 ; La Française, 1 ; Matchless, 1 ; Monet-Goyon, 1 ; N. Impérial, 4 ; Morton, 1 ; Peugeot, 3 ; Royal Enfield, 2 ; Terrot, 2 ; Triumph, 1 ; Ultima, 1 ; Total : 26 motos.

Centre de Rabat. — Terrot 2 ; Monet-Goyon, 1 ; Total : 3 motos.

Centre de Meknès. — Gillet Herstal, 3 ; Peugeot, 1 ; R. Enfield, 1 ; Terrot, 1. Total : 6 motos.

Centre de Fès. — Gillet Herstal, 1 ; Monet-Goyon, 1 ; R. Enfield, 2. Total : 4 motos.

Centre de Oujda. — Motosacoche, 1 ; Terrot, 1 ; Total : 2 motos.

Centre de Mazagan. — Monet-Goyon, 1. Total : 1 moto.

Centre de Marrakech. — Ariel, 1 ; Favor, 1 ; Monet-Goyon, 2 ; Peugeot, 1 ; R. Enfield, 1 ; Terrot, 2. Total : 8 motos.

Soit au total : 50 machines  
Par villes : Casa, 26 ; Marrakech, 8 ; Meknès, 6 ; Fès, 4 ; Rabat, 3 ; Oujda, 2 ; Mazagan, 1. Total : 50 motos.

Machines françaises : 24 ; anglaises : 15 ; belges : 10 ; suisses : 1.

Prix de l'essence, oscillant entre 4 fr. 50 et 5 francs à la côte (Rabat-Casa), en tous cas, prix moins élevé qu'en France.

### EN SUISSE

Effectif des véhicules à moteur  
en 1933 et 1934

Genre de véhicules	Fin Déc. 1933	Fin Sept. 1934	Accroissement absolu	%
Voitures automobiles	66.394	69.744	3.350	5,0
Autocars	1.304	1.487	183	14,0
Camions et camionnettes	18.366	18.828	462	2,5
Automobiles en tout	86.064	90.059	3.995	4,6
Tracteurs industriels	620	676	56	9,0
Motocyclettes	31.235	34.514	3.279	10,5
Véhicule à moteur en tout	117.919	125.249	7.330	6,3

La Suisse a compris tout l'intérêt de la moto, en face de frais de circulation excessifs (l'essence, l'huile, les assurances obligatoires pour ne citer que ceux là sont d'un tarif prohibitif). C'est le seul pays, à notre connaissance, où le rapport moto-voiture est si fort ; tout près de 1 à 2 (en France, environ 1 à 6 !)

D'un autre côté, le nombre considérable de côtes à fort pourcentage n'y est certainement pas étranger.

# nos petites annonces

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

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

## service permanent des occasions

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

## B. M. W. - ZUNDAPP

Stock complet des pièces détachées depuis 1927  
Livraison à domicile sous un rayon de 250 Kms  
- CATALOGUES ENVOYÉS SUR DEMANDE -

# LATSCHA

Agent Général pour la France

---

Agent Exclusif  
**F. N. GILLET-HERSTAL**  
avec Stock complet des pièces détachées

**Sides PRÉCISION BERNARDET**

**REPRISE TOUTES MOTOS**

**CRÉDIT UNIQUE**

# ATELIER

SPÉCIALISÉ

16, Rue Auguste-Bailly, 16  
à ASNIÈRES  
à 250 mètres de la gare  
Téléphone : Grésillons 17-93

## BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres  
TOUS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Roule  
Porte des Ternes  
NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55  
(2 lignes groupées)

### Pièces détachées pour Motos

## HARLEY-DAVIDSON Indian

Établi H. FILLIAT  
8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27  
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

Rudge 500 TT réplia 4 soup., 4 vit., ét. nf., mod. 33, tr. rap. 4.000 fr. Leblond, 44, rue Fessart (19°).

Solde vélom. Terrot écl. élec. débr. b. ét. 650 fr. Pour R. Gillet, roues sec. div. acc. Lucas, Clos fleuri, 14, r. du Tir, Maisons-Laffitte.

Tri-porteur 4 CV march. AR, bel. cais. Dollar 500, 2 tub., susp. AR, peu roul., repr. moto, 2, rue Duvergier (19°).

Peugeot P 107, écl. élec., klax. parf. ét. 1.700 fr. Georges, 10, r. Sedaine.

Motosacoche 350 CM mod. sport prés. unique. Px 2.500 fr. Belivacqua, 69, Gde-Rue, Longjumeau (S.-et-O.). Tél. : 11.

Sunbeam 5 CV, b. ét. 590 fr. Tesdou, 112 av. de Fontainebleau, Bicêtre, métro Porte Italie.

B.S.A. 5 CV Etoile Bleue 1935, b. eq. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

A profiter occ. intéres., bas px. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

Les Etabl. Revil anciennement Palais de la Moto vous informent que vous trouverez à leurs magasins un stock considérable de motos d'occasion, garanties sur factures et vendues à crédit aux meilleures conditions. Grandes facilités d'échanges, 82, avenue des Ternes, angle boul. Péreire.

Terrot, Motobécane, etc. nves ayt fait exposit., px tr. intéres., crédit, reprise, L. Lambert, 27, pl. Marché, Maux.

## REDRESSAGE CADRES - FOURCHES

Une seule adresse : POINARD  
2, r. Etienne-Dolet, KREMLIN-BICÊTRE (Seine)  
Téléph. Italie 05-52 — Notice franco

## DRESCH

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE  
MEILLEUR PRIX

Seule firme : 116, Boul. de Grenelle  
La Motte-Picquet

## TERROT

Concessionnaire Exclusif  
**J. LÉGER**  
TOUS MODÈLES EN MAGASIN  
Toutes Pièces détachées  
— Atelier Spécialisé —  
Ouvert les dimanches matin  
4, Gde-rue St-Maurice, Pont-Charenton  
Téléphone : Ent. 20-59

 **J. THEVENON**  
127-129, Av. Parmentier  
PARIS

FAIT AU PLUS JUSTE PRIX TOUTES  
LUNETTES A VERRE SIMPLES OU  
"BLINDÉS FLAMBO", pour L'ÉCOLE, le  
BUREAU, L'ATELIER, le SPECTACLE,  
la VILLE, le STADE, l'AIR & la ROUTE

## TERROT

Pour vendre, acheter, échanger  
consulter d'abord :

# A. DUBOIS

ex-Chef Service  
Réparation Monet-Goyon  
Recordman Bol d'Or 175 cmc.  
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
Tél. : Wagram 51-59

### MOTOS A VENDRE

Automouche Monet-Goyon 2 CV, 2 pl. b. ét. march. écl. élec. Cassaigne, 20, rue des Eglantiers, Clamart.

B.S.A. 350 culb., ét. méc. parf. 1.300 fr. Comte, 18, rue de Reuilly (12°).

Dollar 4 CV, dble tube, roulé 5.000 km., achet. 5.200 fr. A céder moitié val. 2.600 fr., essais volonté. Ecr. : E. Godé, Moulin-de-Bailleul, Neuville par Londinières (S.-I.).

F.N. 350 excel. ét., nomb. acc. a v. prix inter., cse ach. voit. F. Coucke, 5, rue Général-Lanrezac, Neuilly-sur-Seine.

F.N. 350 31 lat., écl. élec. tans., parf. ét. 1.200 fr., essais vol. Maître, 6, r. Braque-3°.

2 B.M.W. fin 34 lat. et culb. R. 16, 2 carburat., équip. 5.500 fr. et 6.500 fr. Terrot 350 luxe lat., écl. 1.850 fr. Peugeot 350 culb. écl. 1.850 fr. René Gillet nve 500, écl., 4 vit. à sold., etc. Agence Fiat, Reprise Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20°).

Dollar 500 cmc. culb., 5.000 km., impec. tte équip., cse dble empl. Sanson, 17, rue des Lyonnais (5°).

Même sans 1<sup>er</sup> vers. en 12 mois à 100 fr. net. 350 cmc. New-Map culb. 250 cmc. Peugeot 350 cmc. Peugeot, 5, r. E.-Allez (17°).

F.N. 4 CV M 70 C ét. nf. Px 2.200 fr. tel. Tissier. Odé 38-82. 9 à 12 et 2 à 6 h. p<sup>r</sup>.-v.

Gnome Junior 250 cmc., ét. nf. roulé 10.000 km. Delco, bas px. Vis. t.l.j. sauf dim. Desbar, 165, rue Marcadet (18°).

Gnome-Rhône D 4 500 cmc., culb. parf. ét. 2.600 fr. Locret, 25, rue du Donjon, Vincennes.

Vélocoteur Motobécane écl. ch. ch., b. ét. 350 fr. Besch, Juziers (S.-et-O.).

B.S.A. Etoile Bl. 33 sélec., 4 vit., tte eq., ess. vol. Grosjean, 9, r. André-del-Sarte-18°

Motobécane 250 lat., eq. course, 90 km. 1.500 fr., parf. ét. 16, avenue Gambetta, Maisons-Alfort.

Peugeot P 107, 350 lat., roues à broch., écl. Marchal, klax., tans., poign. et freins nvs, parf. ét. 11, r. du Plessis, Ermont (S.O.).

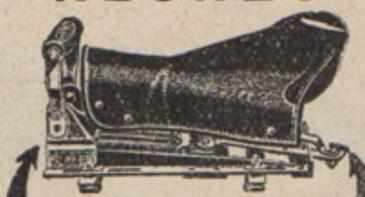
Peugeot P 105, culb. tr. b. ét., écl. élec. Charlier, 3, r. Visconti, Paris (6°).

Prester-Jonghi, 350 culb. eq. trop rap. rep. pte mach. Gorvest, 103, av. Gennevilliers, Colombes (Seine).

Royal Enfiels 350 culb. 2.600 fr. Peugeot 350 lat. 2.600 fr. Dollar 350 culb. 1.500 fr. Peugeot 175. 1.200 fr. Luzzy, 19, r. de Verdun, Suresnes (ap. 18 h., dim. mat.).

**VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX**  
dans votre ménage et faire plaisir à votre femme ?  
Faites monter de suite un

## RECREO



réglable immédiatement de 25 à 135 kilos  
IL EST SUPÉRIEUR au MEILLEUR

Frs : 290  
demandez-le à votre fournisseur habituel ou à  
BASTIDE, 56, bd de Clichy, PARIS

### SIDECARS

Motosacoche précis. 4 CV, mag. culb., 2 tubes, boîte Burman, mag. dyn. Bosch, mach. ét. de nf, ess. vol. Px à déb. vis. Garage Leroy, 28, av. Marceau, Courbevoie (Seine).

René Gillet 750 cmc. avec sid., vend ou éch. 350 cmc. culb. Usclade, r. des Cordeillers, Montferand (P.-de-D.).

René Gillet 750 side bi-pl. compt. 2.000 Bonnet, 22, r. Galopin, Aut. 52, desc. chemin Drancy.

Saroléa 500 culb. Delco, mod. 1935. Sturmev Archer 4 vit., écl. Bosch, compt. tans., side Vannod, port., roue, susp., frein, coffre, 3.508 km. 5.500 fr. Maierichard, 26, boul. Noël-Marc, Andresy. Tél. : 132.

Side Terrot 4 CV, New-Map, gd sport, chromé, parf. ét. tt. 3.000 fr. Touzet, 16, rue Chanzy (11°).

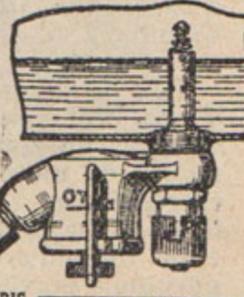
B.S.A. sidec. 6 CV, ét. nf. b. équip. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

Robinet réserve - Filtre et  
**TUBOTOM** la tubulure souple  
3 ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ

le robin. rés. : 13 f.  
le filtre . . . . 15 f.  
la tubulure souple  
tubotom . . . . 15 f.

**OTOM**  
215, Boul. St-Denis  
COURBEVOIE

Dépôt à  
Paris :  
Éts KAHN,  
9, rue Bédidor - PARIS



# ECOLE DE MOTO

Maison fondée en 1884

## G. AUGOYAT FILS

8, Avenue Dorian, 8  
PARIS (XII°)  
(Métro : Nation)

**VISITEZ NOTRE HALL: DEPREZ** 187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES  
(près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : Défense 07-32

(Ouvert dimanche toute la journée)

**PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHONE - RENÉ GILLET - MONET & GOYON**

Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS BUFFLIER - BERNARDET, etc...

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE  
ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS

OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOIS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES  
PNEUS - ACCESSOIRES

SUCCURSALES

PARIS, 7, Rue Meslay (3<sup>e</sup>)  
ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne

Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire GRATUITEMENT  
dans endroit clos.

**LA PLUS GRANDE  
LA PLUS BELLE EXPOSITION**

**TERROT-MONET-GOYON**  
Motoconfort, PRESTER Jonghi  
Royal Enfield - Side car Carpio  
Motos et side occasions  
Liste 1 fr. poste.

CRÉDIT : 300 fr. comptant!

**STOCKISTE OFFICIEL**  
des Pièces détachées  
**MOTOBÉCANE - TERROT**  
Pignons et Pièces STAUB  
Pistons - Soupapes  
**SOUBITEZ - NOVI - AMAC**  
**RENOLD - BRAMPTON - V.W.**  
Fournitures de suite toutes pièces accessoires

VENTE AU DÉTAIL  
et aux Motoristes - AGENTS

**MOTO - BASTILLE**  
6, Boul. Richard-Lenoir  
PARIS (XI<sup>e</sup>) Roq. 29-28  
Ouvert le Dimanche matin

Bernardet cède prix intér. nombr. occ. révisées de sa marque en tous modèles provenant de reprises et échanges contre mod. 1935. 5, rue des Bruyères, Bourg-la-Reine (Seine).

3 sidecars à enlev. avant 15 août, René Gillet 1.000 cmc. F.N. 500, parf. ét. Motobécane 500 tout chromé, cme nf. Px à débat. 98, av. d'Orléans (14<sup>e</sup>).

1.250 fr. sides nfs 1 pl. 1/2, mont. compr. V. W., 5, rue Franklin, Prés St-Gervais (S.).

**VOITURES ET CYCLECARS**

Renault K.Z. 3, très bon état, à vendre pour cause vacances terminées. S'adr. garage, 36, rue Boïnod, Paris (18<sup>e</sup>). Demandez M. Christophe.

C 6 F 31 Familiale grand tourisme, toute équipée, très bon état. S'adresser au Bar de la Mairie, 70, rue du Mont-Cenis, Paris (18<sup>e</sup>).

Part. vend Morgan Darmont, parf. ét., écl. élec. pare-br., pneu nf, roues flasquées, acc. Voir garage Chesneau, 4 bis, r. Staël-15<sup>e</sup> Rosengart 5 CV, coupé 2-3 pl., parf. ét. 2.900 fr., repr. moto. Café, 31, r. du Pressoir (20<sup>e</sup>).

2 cyclecars Sima Violet 5 CV, ét. nf. à vend ou éch. ctre motos. Usclade, rue des Cordeliers, Montferand (P.-de-D.).

Cycl. 6 cv. mot. Train, 2 cyl. 1.000 à eau, cme nf. écl. code, chas. surb., bel. ligne. 1.800 fr. Rancillac, 102, r. Duhesme Paris (18<sup>e</sup>).

Villard 4 CV, ét. de march., carros. sport à vend. 750 fr. S'adr. 20, r. Félix-Faure, Vincennes. Vis. sam. apr.-m. t.l.j. de 7 à 9 h.

Peugeot 201 cond. intér., parf. ét. B.S.A., 1, rue des Acacias, Paris.

**Souvenez-vous !...**  
que vous pouvez partir en vacances avec une voiture confortable au lieu de votre moto qui vous sera reprise au mieux si supplément il y a 12 mois de crédit. Disponibles : Sandford, Amilcar, Rosengart, quelques C.I. à la Voiture Sport, 5, rue Emile-Allez (17<sup>e</sup>).

**ON DÉSIRE ACHETER**

Sandford écr. détails et prix ou voir P. Barbot, 51, r. Parmentier, Montreuil (S.).  
Achète au mieux motos mod. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

**ÉCHANGES**

Ravat 250 cmc. ou Motobécane 100 cmc. eq. comp. ctre T.S.F. pick-up. Lepas, 11, rue Kléber, Paray-Vieille Poste (S.-O.).  
Moto Marc 350 cmc. culb., sup. entier. eq. ctre cycl. ou voit. 5 à 6 CV maxim. P. Gallée, 52, Gde-Rue, St-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).

Avec la malle  
**G. Frémont**  
plus d'ennuis  
pour les bagages  
légère, stable, résistante, imperméable.  
Demandez notice et renseignements aux  
Établissements  
**Frémont**  
86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10<sup>e</sup>)  
Tél. - Provence 32-72

**TERROT**  
Tous accessoires et pièces détachées  
Reprises et Réparations  
toutes marques  
CRÉDIT  
**HALL DE LA MOTO**  
20, Rue Rebeval - PARIS-19<sup>e</sup>  
Ouvert le Dimanche matin (Métro : Belleville)

  
**MONNERET,** 106, Av. Aristide-Briand  
MONTRouGE (Seine)  
vous en fournira un neuf pour  
Largeur 35 cm. : 25 frs Largeur 29 cm. : 22 frs  
Vélocycle : 16 frs

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

**AGENT DIRECT**

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT  
MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR  
GILLET-HERSTAL,  
Vente de toutes marques neuves  
Occasions de machines RÉVISÉES  
Atelier de réparations

**STOCKISTE OFFICIEL**  
des pièces  
détachées **MOTOBÉCANE**  
**NOVI - SOUBITEZ**  
**GURTNER - AMAC**  
Chaines RENOLD - BRAMPTON  
Accessoires V.W.  
Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles  
Réalésages

**VENTE AU DÉTAIL**  
ET AUX MOTORISTES  
ET AGENTS  
EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS  
Métro : OBLIGADO Téléphone : ETO 54-81  
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

**MAGNETOS NEUVES** 65 frs  
toutes marques, depuis  
**DYNAMOS simple débit**  
**SOUBITEZ** ..... 90 frs  
**DYNAMOS double débit**  
**FRANCE SOUBITEZ..** 105 frs  
**DYNAMOS MARCHAL**  
double débit..... 130 frs  
**MAGNETOS DYNAMOS**  
**LUCAS et FRANCE ..** 250 frs  
**ACCUS neufs HUITRIC,**  
**T.E.M., etc.....** 85 frs  
Échange Standard  
**ETS LATRASSE**  
23, Rue D<sup>r</sup> E. Roux - CLICHY (Seine)

**Établissements REVIL**  
Anciennement  
**PALAIS  
DE LA MOTO**  
le plus grand stock de PARIS  
de MOTOS d'OCCASION  
ÉCHANGE - CRÉDIT

82, avenue des Ternes, PARIS  
(angle boulevard Péreire)

**RÉPARATIONS**  
MISE AU POINT - TOUTES MARQUES  
Pour tous vos travaux consultez le spécialiste  
**DARSIN**  
37 bis, r. de Montreuil, PARIS-XI<sup>e</sup>  
2<sup>e</sup> cour à gauche - Dorlan 72-50  
PRIX MODÉRÉS - Garage p<sup>r</sup> voitures et motos

**PIÈCES HARLEY**  
pour  
Catalogue gratis - Prix sans concurrence  
Bougie spéciale "SLITDORF" Prix: 25 fr.  
Établissements Pierre PSALTY  
80, Avenue des Ternes - PARIS

Cabriolet sport 7 CV culb. écl. démar., bas px ou ctre side 350, 500. Haegelen, 10, r. du 11-Novembre, Drancy Blanc-Mesnil (Seine).

**DIVERS**

Machine à écrire à vendre. Reeves, 36, rue de Vouillé, Paris (15<sup>e</sup>).

Tout p. R. Gillet, ttes pièces, détach. nf et occ., roues sec., chas. sup. mont. grat. 2, rue Duvergier (19<sup>e</sup>).

Motards comm. vos meub. chez Boinard, artis.-ébén., 71, fg St-Antoine.

Compt Jaeger, cost. cuir, casq. Géno, sac. caval. Barbot, 51, r. Parmentier, Montreuil (Seine).

Toutes les chaînes, tous les pneus à des prix économiques incomparables. Dalbiac, 1, rue Jardins Saint-Paul, Paris (4<sup>e</sup>).

**DERNIÈRE HEURE**

Dollar culb. 350 cmc., t.-s. régl. pf. ét., 2.500. Letant, 24, av. la Liberté, Charenton.  
Peugeot 1.500 cmc. crse, mot. Bugatti nf 6.000. Braun, 25, r. Paul-Bert, Boulogne (Seine).

Gnome 500 cmc., culb., b. eq., parf. ét., 2.400. Braun, 25, r. Paul-Bert, Boulogne (Seine).

Magnat-Debon t. B. L.G. 4 CV, val. 1.800 et poste Intégral 7 l., type 1935 neuf, gar. 1 an, val. 2.300 fr. éch. ctre mot. 5 CV, culb. réc. Sabourin, Tauché (Deux-Sèvres).

F.N. 500 tr. bon ét., 2.000 fr. Oblé Ibis, r. de Clamart, Billancourt, après 3 h.

Gnome-Rhône 350 culb. C.M.2, ét. nf, écl. t.-s., pn. nf., 2.700 fr. assur. payée. Rotin, 205, r. Et.-Marcel, Montreuil-s-Bois.

Gnome-Rhône D 3, side Belgian impéc. 2.800 fr. Grandelaude, 16, r. Hermel (18<sup>e</sup>).

Norton inter 1.933 culas. br., 4 vit. tr. rap. Serpaud, 32, r. Ern.-Legouvé, Nantes.

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

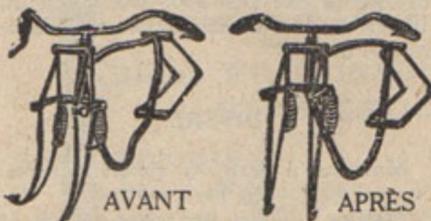
# F. TOUTIN

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.  
MOTOCONFORT - SOYER  
GILLET-HERSTAL - DAX  
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION  
Comptant, crédit, reprises, occasions  
Ateliers avec outillage moderne

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

ACCU **Huitric**  
28 - rue St Grégoire  
NEUILLY-sur-SEINE



AVANT APRES

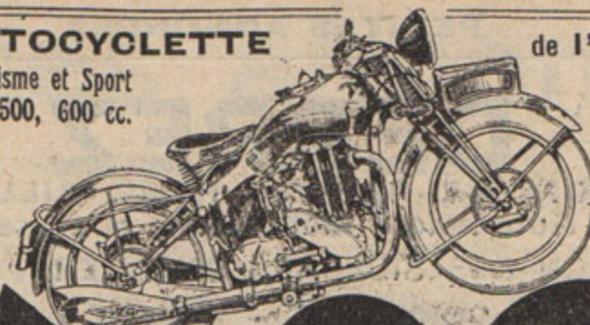
**CLINIQUE DES CADRES**  
Réservoirs et Roues  
Téléphone: Péreire 20-68  
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois  
Ne pas confondre, bien noter n° 16

**PNEUS**  
BAISSE DE PRIX  
GRAND CHOIX TOUTES MARQUES  
TOUTES DIMENSIONS à des prix  
défilant toute concurrence.  
Nous consulter avant tout achat  
Expédition en province  
**RÉGNIER**  
16, Av. Porte-Clignancourt - PARIS  
- ouvert le dimanche -

**DRESCH - MOTOS**  
PIÈCES détachées  
Expédition par retour  
Vente, Échange, Occasions Garanties  
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)  
Ouvert de 8 h. 19 h. 30 et dim. matin.

## La MOTOCYCLETTE de l'ÉLITE

Grand Tourisme et Sport  
250, 350, 500, 600 cc.



# MGCC

MARCEL GUIGUET  
CORBELIN ISÈRE

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

Le nouveau segment "Lumière" pour motos  
**BIRA**  
Record du Monde de l'heure en Side 600 & 1000 c.c. sur GNOME & RHONE pilotée par AMORT  
Agents pour le Midi, l'Espagne et l'Afrique du Nord  
E. FÈGE & BOURCHANIN  
7, Rue Bonjour - Romans (Drôme)  
Etablissements BI-RA à VALRÉAS (Vaucluse)  
Pub. G. S.

NEUVES **FN** OCCASIONS  
**RÉPARATIONS**  
PIÈCES DÉTACHÉES  
Achat - Éch. contre voiture  
**BRIQUET**  
Spécialiste  
24, Rue Henri-Poincaré - PAR.S-20°  
Tél.: Ménil. 49-43

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

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODÈLES 1935 & D'OCCASION  
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
Agence officielle 22, rue Picpus PARIS (12°)

**V&W** POUR VOS VACANCES  
ÉQUIPEZ VOTRE MOTO  
d'un porte-bagage arrière V. et W. n° 14 et d'une mallette n° 25.  
EN VENTE: chez tous les Agents  
Catalogue franco.  
Établ. V et W, 5, rue Franklin  
**LE PRÉ-ST-GERVAIS**  
(Seine)

## LES DOCKS

### DU PNEU

387, Rue de Vaugirard  
VAUG. 41-42 PARIS-XV'

à 150 mètres de la Porte de Versailles, vous rappellent que leurs prix sont toujours très avantageux.

Pneus moto 25 x 3,00. 47 frs  
Pneus moto 26 x 3,50. 59 frs  
Pneus vélo 27 x 4,00. 65 frs  
Pneus vélo..... 10 frs  
Boyaux..... 19 frs 50  
Bottes genre pompier 35 frs la paire.

DEMANDEZ nos TARIFS

## SILENCIEUX WILMAN

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

La Société **DRESCHMOTOR** présente

les **Motos**

### DRESCH

116, Boulevard de Grenelle  
(La Motte-Piquet) SUFFREN 47-91  
Seule firme officielle des Pièces détachées DRESCH d'origine

La 500 supersport 4.200 fr.  
culbuteurs 1934  
toute équipée, 130 km. à l'heure

Des prix sensationnels:  
350 cm3, cardan, toute équipée 2.900 fr.  
500 cm3, cardan latéral, toute équipée 3.300 fr.

## ROYAL-ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine  
Comptant - Crédit - Échange  
Agence générale France:  
**Etablis. Pierre PSALTY**  
80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS

## ALGY

Agences GNOME-RHONE, MOTOBÉCAN, MOTOCONFORT, MONET-GOYON, KOEHLER-ESCOFFIER  
Reprise et mise au point. Pistons et Réalésage  
Réparations ttes marques - 12, rue de Villeneuve  
ALFORTVILLE - Ent. 19-23 Ouv. t. l. j. Dim. et F

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

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

## Abonnements

	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.			
Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.



# Plus il fait Beau Plus vous roulez

... Plus la température monte et plus votre moteur a besoin d'être protégé. Si la viscosité de l'huile baisse au fur et à mesure que vous totalisez les kilomètres, il vient un moment où il y a disproportion entre le danger couru par votre moteur et la sécurité qui lui est assurée par l'huile. De plus, une huile dont la fluidité augmente rapidement avec l'élévation de température est la cause d'une consommation excessive. La dilution, ainsi d'ailleurs que l'altération générale, s'en trouvent grandement facilitées. Concluez vous-même. Les KERVOLINE EQUI-VISQUEUSES conservent une viscosité pratiquement constante dans les limites de variations de température du moteur. Elles constituent ainsi un élément de sécurité invariable, et par suite d'économie. Encore une fois, concluez vous-même et faites le plein avec KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE.



# KERVOLINE

*Demandez-la à votre  
garagiste.*



Établ. QUERVEL-FRÈRES  
S. A., 25 à 37, rue du Port  
AUBERVILLIERS (Seine)

*il faut l'avoir lu le*

# VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



12, Rue de Cléry  
PARIS-2°

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

*Envol franco 11 fr. 75*