

23^e ANNÉE N° 650

24 AOUT 1935

Marseille Bordighera et retour à vélomoteur.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} — 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73-32

4 LIGNES GROUPEES

C/C POSTAL 297-87

RÉDACTION

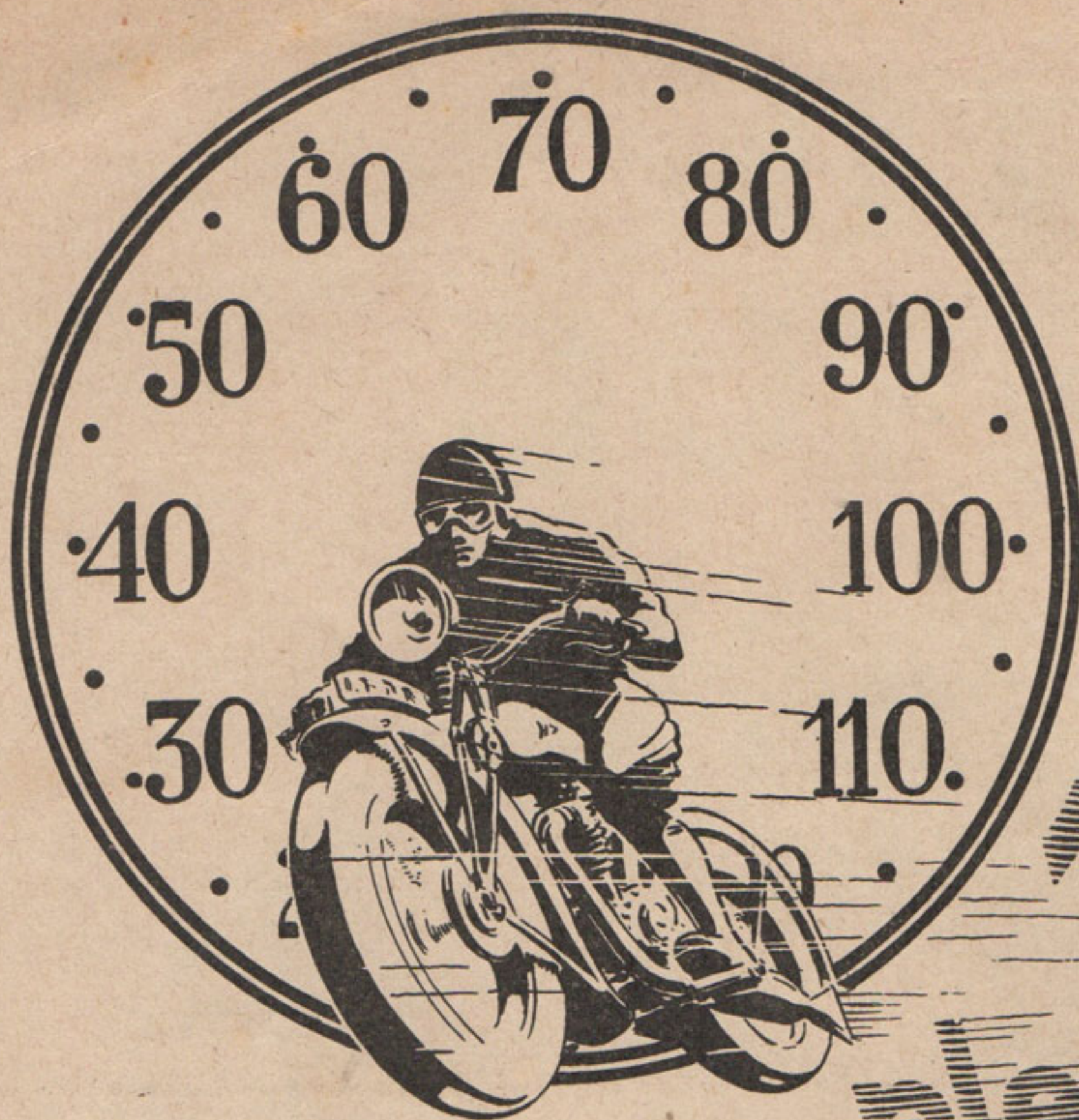
ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

Dans le Jura, à trois kilomètres de Saint-Claude,
lieu touristique très fréquenté et comprenant plusieurs chutes d'eau, se trouve le Cirque des Foules.
Cette jolie photographie a été prise depuis la G-C. 124.



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.

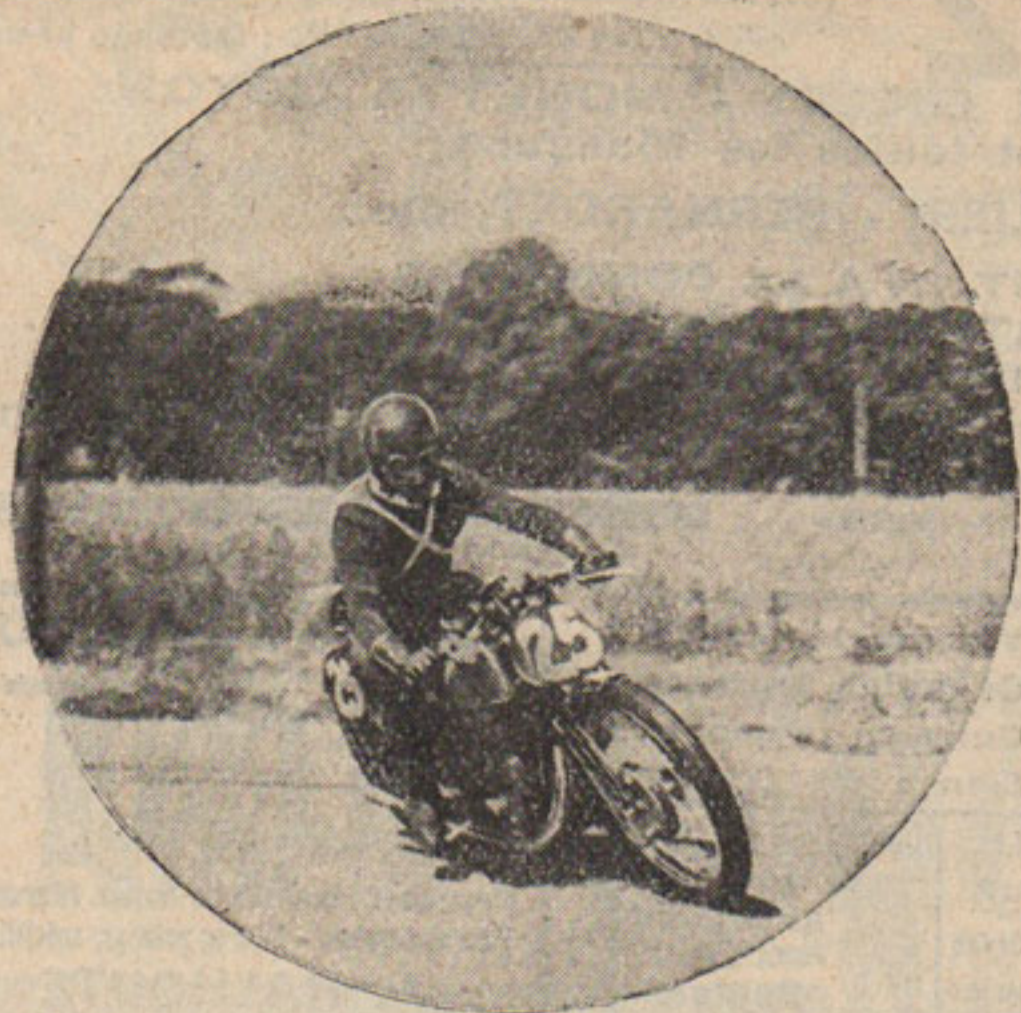
POUR
 MOTOS
 ET
 MOTEURS
 POUSSÉS



CHEZ VOTRE
 MOTORISTE

BABYTEX

TEXACO-AIRPLANE



DANS LES ÉPREUVES DES CHAMPIONNATS DE FRANCE

GRAND PRIX DE L'U. M. F.

1^{er} catégorie 250 : JEANNIN

GRAND PRIX DE DIEPPE

avec une seule machine dans chaque catégorie

1^{er} catégorie 250 : JEANNIN

2^e catégorie 350 : JEANNIN

CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR

1^{er} catégorie 250 : JEANNIN

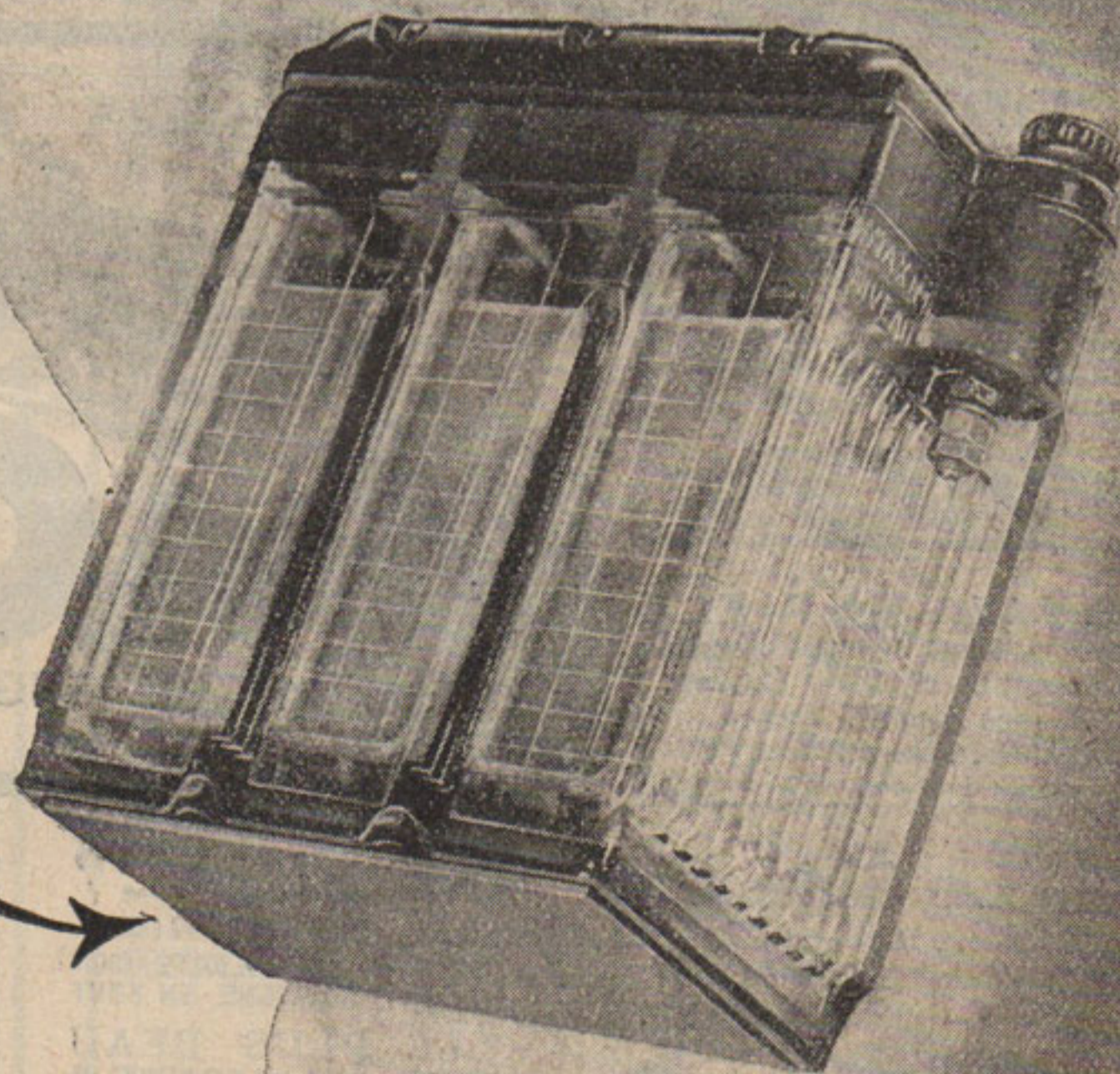
PRESTER
Jonghi

La plus rapide et la plus sûre
des motocyclettes de série

EICHEL Frères
CONSTRUCTEURS
COURBEVOIE (Seine)

Fulmen-moto
la plus durable

FULMEN a été le premier constructeur à réaliser la batterie en bac verre pour moto. Spécialement étudiée, pour être à l'épreuve des trépidations, la Fulmen-Moto 1935 possède un nouveau perfectionnement : **une base souple** constituée par un épais tapis de caoutchouc, en partie encastrée dans le bac, lui assurant une fixation sûre sans serrage excessif de la sangle. La batterie est ainsi



CONFORTABLEMENT CALÉE

VISITEZ NOTRE HALL:

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES

(près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : Défense 07-02

(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^e)
 ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne
 Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire GRATUITEMENT
 dans endroit clos.

**LES DOCKS
 DU PNEU**

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

à 150 mètres
 de la Porte de
 Versailles, vous
 rappelez 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
 Boyau..... 19 frs 50
 Bottes genre pompier 35 frs
 la paire.

DEMANDEZ
 nos TARIFS

THE MOTORIST
 41, AV. des TERNES, 28, Rue des Acacias Gants de CUIR

<p>SEATLESS PANTALON DE MOTO Protection absolue Depuis 59 fr.</p>	<p>CANADIENNE 115 Fr.</p> <p>Article soigné à</p> <p>145 Fr.</p> <p>CUIR 3/4 150 Fr.</p>	<p>CASQUE protecteur renforcé depuis</p> <p>59 Fr.</p>	<p>CULOTTES DE MOTO en Drill américain depuis 55 fr. Bedford-Cord depuis 99 fr.</p>
<p>Sacoches Angaises Doublé tt cuir NEUVES La paire 35 fr.</p>	<p>BOTTES Aviateur RUSSIA tous genres depuis</p> <p>99 Fr.</p>	<p>CUISSARDS IMPERMÉABLES 1^{er} CHOIX La paire 20 Fr.</p>	

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier expédié franco avec le catal. complet 300 gr. 50 p. contre 5 Fr. en timbres-poste remboursables par UN BON DE REMISE

SAINT-PAUL MOTOS

TERROT

Reprise et réparations toutes Marques
 Tous accessoires - Mise au point par spécialistes

A. HALHOUTE

19, Rue Charles-V - PARIS
 Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51
 Permanence du M. C. de Paris

**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^e) Roq. 29-28
 Ouvert le Dimanche matin

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

Faites un **ESSAI** et achetez
 l'Incomparable **SIDE CAR**

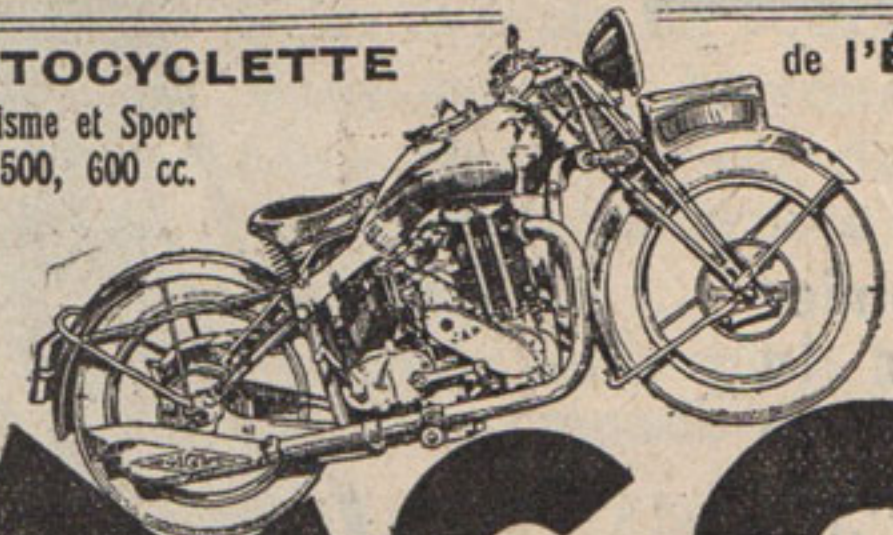
PRÉCISION

1^{er} Ex æquo
 ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX
 PARIS-NICE

chez le spécialiste

CHARRIÈRE - Rue Aristide-Bergès, GRENOBLE

La **MOTOCYCLETTE** de l'ÉLITE
 Grand Tourisme et Sport
 250, 350, 500, 600 cc.



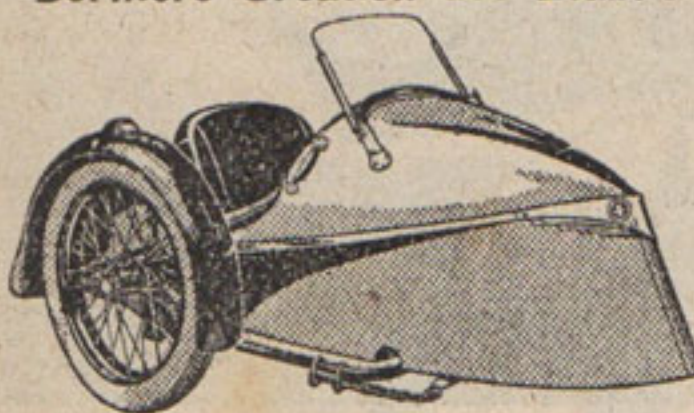
MGC

MARCEL GUIGUET et C^{ie}
 CORBELIN ISÈRE

Avec la malle
G. Frémont
 plus d'ennuis
 pour les bagages
 légère, stable, résis-
 tante. Imperméable.
 Demandez notice et
 renseignements aux
 Etablissements
Frémont
 86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10^e)
 Tél.: Provence 32-72

Le Side Car "IMPÉRIAL"
 Dernière Création des Établissements MARMONNIER
 SON FINI, SA SOLIDITÉ, SON
 CONFORT, SA LIGNE, EN FONT
**"LE PLUS BEAU
 SIDE DU MONDE"**
 Ressorts "Silentbloc" - Pare-brise
 amovible glace "Sécurité"

21bis, r. Martin-Combret
 LYON-VILLEURBANNE
 CATALOGUE FRANCO



MARCOU à AMBÉRIEU-en-BUGEY (Ain)

FRANCE-CUIR
 FABRICANTS SPÉCIALISTES
 61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI^e

Ouvert le Samedi
 après-midi

Tous sommes FABRICANTS
 visitez nos ATELIERS.
 Liasse échantillon,
 GRATUIT sur demande

 **170** CUIR Frs

 **TOILE 69F**
SUÉDINE 98F
CUIR 115 Frs

AU GRAND PRIX DE NICE

LAFON remporte la première place du Classement Général sur **SAROLEA** 500 cmc.
 RICHARDSON se classe 1^{er} sur **TERROT** 175 cmc.
 Et naturellement avec des segments traités **Amédée BOLLÉE**.

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

PUYBELLE N° 252

SAKER fabrique tout ce qui concerne la **MOTOCYCLETTE**

Tous les Accessoires
 Toutes Pièces Détachées pour tous Moteurs
 Boîtes de vitesses - Carburateurs
 Tous les Pistons, Axes et Segments
 Ressorts - Tous les Pignons - Soupapes
EMBIELLAGES - RÉALÉSAGES

MAISON LA PLUS IMPORTANTE
 - ouverte le Samedi après-midi -

Métro: **CHAMPERRET** (à 500 mètres) Autobus: **BY - EG - U** (Anatole-France)

SAKER 86, rue Marius-Aufan
LEVALLOIS-PERRET

pour le **CAMPING**

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

PLUS de CREVAISONS
BLOCFUITE
 REND LES PNEUS INCREVABLES

jamais de crevaisons avec...
Blocfuite
 MARQUE DÉPOSÉE

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, à l'autodrome de Montlhéry, en présence de MM. les 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^e - Wagram 44-38

Une Nouveauté !
 Projecteur profilé aérodynamique pour **véломoteurs**
 — Fabrication sans égale —

"LUXOR"

Entièrement en laiton chromé, diam. 130 mm. Commutateur breveté, pour éclairage route et lampe veilleuse.

Livré avec colliers pour guidon ou tubes de fourches.

N°5290
 Prix de vente imposé : (sans ampoules) **45 frs**

TRAIZET & C^{ie} - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19^e

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

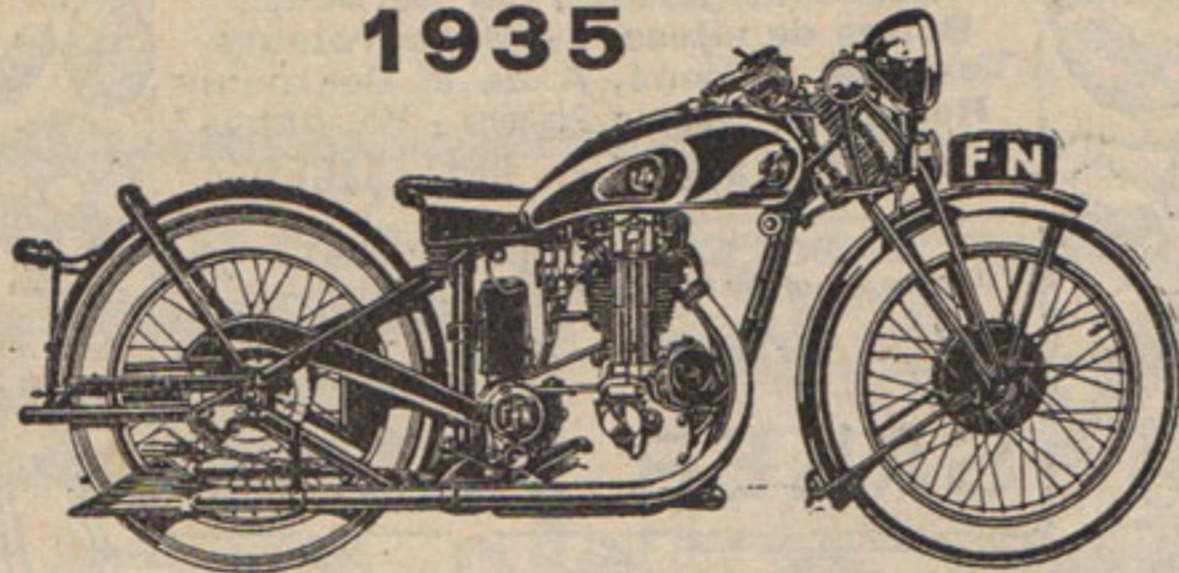
Moteurs Aubier et Dunne SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) Téléphone 123



FABRIQUE NATIONALE

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

NOUVELLES SÉRIES
1935



La 500 cmc. - Supersport

GRAND PRIX DU COMMINGES 1935

Une seule machine engagée se classe

1

ÈRE

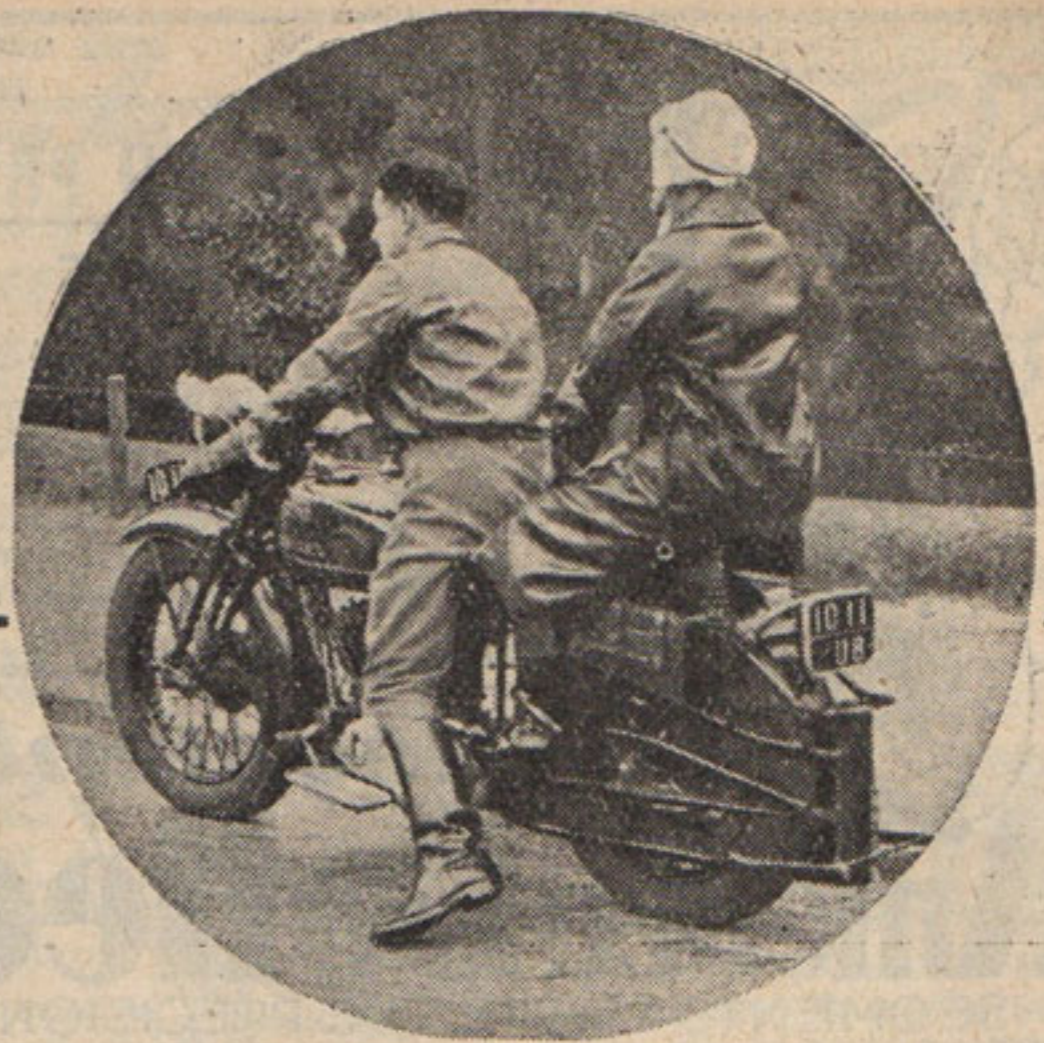
en 500 cc.

avec

CHARLIER

Moyenne : **137 km. 900**

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^{IE}

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

LAMPE A AMPOULE SELECTIVE DISPERSIVE JAUNE
GRANILUX A.S.



TOUTES LAMPES
POUR MOTOS
ET AUTOS

LAMPE YVEL

11^{BIS} ET 12 RUE TORICELLI, PARIS.

RC Seine 246881-B

B.S.A.

**LA MEILLEURE
MOTOCYCLETTE**

Découpez et envoyez-nous
ce bon AUJOURD'HUI

B.S.A.

25, Rue Duret, PARIS-16^e

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.



MOTO REVUE

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

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
FRANCE & COLONIES 45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, 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		

VANDALISME

NOUS nous plaignons de n'avoir plus de touristes en France, mais il faut bien avouer que nous faisons tout ce qu'il faut pour les chasser. Aux gourmands, la plupart de nos hôtels n'offrent qu'une nourriture fade, monotone et pou ainsi dire industrielle. Il y a quelques exceptions heureusement, mais il faut connaître à l'avance ces bons petits coins ou avoir la chance de tomber dessus. Quant aux vrais touristes, à ceux qu'intéresse surtout la belle nature ou les merveilleux monuments que nous a légués le passé, nous leur présentons un pays que certains vandales se plaisent à enlaidir.

Nous croyons que dans cette course à la laideur, les sociétés d'électrification remportent sans contestation le premier prix.

Transformateurs et pylônes sont invariablement placés là où ils gâtent le plus sûrement un paysage. Y a-t-il un beau monument, il est entouré d'un réseau de fils de cuivre comme une mouche dans une toile d'araignée. Les potences iront toujours s'accrocher aux vieilles maisons, et nous connaissons le cas d'une admirable maison ancienne dont certaines sculptures ont été abattues sans aucune nécessité, par une sorte de jeu imbécile. On nomme des fonctionnaires au tourisme, mais ils ne semblent pas être pris d'une activité dévorante; il y a des sociétés historiques mais elles se sont endormies dans la poussière; il y a des syndicats d'initiative mais ils s'occupent plutôt d'organiser des fêtes que de protéger la beauté de leurs pays. Les sociétés d'électrification ont d'ailleurs une telle puissance qu'elles ne prêtent pas la moindre attention aux rares réclamations qui sont formulées.

Chez les services routiers nous constatons une haine

systématique de l'arbre. De splendides allées ont ainsi disparu. Où sont les beaux arbres qui bordaient la route de Chantilly entre Sarcelles et Ecoen. C'est encore un miracle que ces massacreurs tolèrent ceux qui abritent la fontaine de Champlatreux. Où sont les arbres de la route de Viarmes à la Croix Verte. Ils viennent d'être abattus. Les services routiers auraient montré un peu plus d'intelligence et de goût en refaisant cette route infecte. Nous connaissons l'antienne : les arbres sont dangereux, ils causent des accidents.

Mais les routes sont-elles des autodromes et devons-nous pour quelques imprudents et quelques maladroits, être condamnés à rouler dans un désert. Il y a d'autres mesures beaucoup plus urgentes. Qu'a-t-on fait pour la suppression des passages à niveau qui font tous les jours des victimes, pour l'aménagement des carrefours où se produisent tant de carambolages ? A peu près rien. Cela serait beaucoup plus utile, à notre sécurité que la destruction des arbres. La seule excuse serait l'élargissement des routes, mais encore, faudrait-il que les arbres fussent remplacés et ce sont nos petits-neveux qui profiteront de leur ombre. Mais il est temps que le sabotage organisé de nos routes cesse. Si l'été il faut faire des centaines de kilomètres

sous un soleil ardent, sur une route dépourvue d'ombre et de fraîcheur, avec de loin en loin un poste à essence et un bistrot, on aura beaucoup plus de plaisir à prendre le train.

Combien d'autres choses seraient à relever, constructions hideuses et inutiles, vieux monuments abandonnés. Certes, notre pays n'est pas seul à souffrir de ce manque de goût. Mais nous nous sommes toujours piqués d'aimer la beauté et de la protéger, mais nous nous appliquons à faire le contraire. Ce n'est pas en défigurant notre pays que nous le ferons admirer.

SOMMAIRE

N° 650

du 24 août 1935

Informations	726
La suspension arrière, par J. PIVOIN	727
Marseille Bordighera et retour à vélomoteur, par Mlle Jacqueline DAUBAN....	728
Tribune libre	730
La distribution, par H.-P. BORES- TROKE	732
Questions et réponses	738
Cyclecars, Cyclecars, Cyclecars ! par MAX END	740
Vers l'essai scientifique des motocyclettes	742
L'effort routier en Italie	743
Clubs	744
Des précisions sur la Saturnia.	745
Le Sport	746
Le Luxembourg pittoresque, par G. DETAILLE	748
La lumière jaune, par L. GAR- NIER.	749

INFORMATIONS



Six sportifs, membres du Moto Club Saint-Cyprien de Toulouse ont escaladé le Pic du Midi. Les voici photographiés aux Laquets.

LES CONTRAVENTIONS EN JUIN

JUIN bat le record mensuel des contraventions pour 1935. En effet, pour ce seul mois, la Préfecture de police en a transmis 6.791 au parquet. En voici le détail : 34 pour défaut d'avertisseur (à des cyclistes !!); 82 pour échappement libre; 864 pour défaut d'éclairage (66 pour les cyclistes); 1 pour défaut d'estampille; 23 pour freins bruyants; 51 pour fumées; 3 pour éblouissement; 224 pour numéros minéralogiques défectueux; 2 pour défaut de pare-boue; 54 pour défaut de carte rose; 440 pour manque de plaques d'identité (118 pour les cyclistes); 53 pour défaut de plaque de tare; 137 pour défaut de rétroviseur, etc...

PAULOT VEND SON MATÉRIEL

AVANT été victime d'un accident qui le met dans l'impossibilité de continuer à courir, Paulot met en vente tout son matériel de dirt track. Les intéressés peuvent écrire à :
M^r Paul MUGNIER,
12, rue de Bagnolet, à Vincennes
(Seine).

CHROME ET NICKEL SUR LES MOTOS ALLEMANDES

JUSQU'ICI, les motos allemandes ne comportaient qu'assez peu de pièces chromées ou nickelées. Elles en auront vraisemblablement un peu plus dans l'avenir, car la loi sur les métaux précieux vient d'être abrogée.

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.

EN TUNISIE

ON n'est guère motocycliste en Tunisie. Jugez plutôt : en 1928, 1.704 motos; en 1931, 2.689; en 1933, 2.935. Enfin, en 1934, la dernière statistique accuse une regression considérable qui nous rapproche du chiffre de 1928 : 1734.

LE DERNIER OLYMPIA SHOW

IL est probable que ce sera, cette année, la dernière fois que le salon anglais de la moto se tiendra à l'Olympia. En effet, on est en train de construire un édifice qui portera le nom d'Earl's Court, où aura lieu le salon de 1937.

Ne faites les frais d'une lettre pour nous demander une adresse qu'après vous être assuré que celle-ci ne figure pas dans les pages d'annonces : le plus souvent vous l'y trouverez et économiserez ainsi temps et argent.

HENNE EN IRLANDE

ERNST HENNE vient de partir pour Cork afin d'examiner la route où il va tenter de battre son propre record.

Si la Bayerische Motoren Werke arrive à mettre tout à fait au point la nouvelle A.C.T., Henne fera vraisemblablement sa tentative en septembre.

IMPERIA NE CONSTRUIT PLUS

LA marque allemande Imperia, en raison, dit-elle, de l'insuccès commercial de ses modèles de course, vient d'arrêter sa production.

ATTENTION AUX SILENCIEUX

M. Langeron vient de signer une nouvelle ordonnance qui ne va pas manquer d'avoir pour conséquence de nous extirper encore un peu plus d'argent. En voici la teneur :

Article 1^{er}. Indépendamment des procès-verbaux qui pourront être dressés pour infraction à l'ordonnance de police du 20 février 1931, quiconque utilisera une motocyclette émettant des bruits anormaux et persistants, de nature à troubler le repos ou la tranquillité des habitants, pourra être requis d'avoir, dans un délai de huit jours, à justifier auprès du service compétent à la préfecture de police, que sa machine est munie d'un silencieux efficace. En cas de récidive, la motocyclette sera, aux frais du propriétaire, et en vue d'un retrait éventuel de la circulation, envoyée à la fourrière et retenue le temps nécessaire à la vérification des organes et du moteur par les soins d'un expert désigné par le préfet de police.

Article 2. Les dispositions qui précèdent entreront en application à dater du 10 octobre prochain.

Attention, amis, tâchez d'être silencieux; tant pis si quelques chevaux en crèvent. Sinon, gare à votre porte-monnaie !

UN DÉCALAMINANT A BON COMPTE

NOUS rappelons à tous nos lecteurs que nos nouveaux abonnés d'un an ont droit, gratuitement, à une boîte de pastilles « Décalaminine », superlubrifiantes, anti-détonnantes et décalaminantes. Les réclamer à la caisse en versant le montant de l'abonnement. Pour recevoir franco la boîte de pastilles Décalaminine, joindre au montant de l'abonnement 1 fr. 50 en timbre poste, pour frais.

A NOS CORRESPONDANTS

RÉPÉTONS encore une fois que toute la correspondance quelle qu'elle soit, doit être écrite sur un seul côté des feuilles. Ceci pour faciliter notre travail d'imprimerie en cas d'insertion.

Dorénavant nous ne tiendrons aucun compte des envois qui ne satisferont pas à cette condition.

LA SUSPENSION ARRIÈRE

Voici plusieurs fois que la suspension AR, tantôt reprise, tantôt délaissée par les constructeurs, vient de se montrer d'une façon tangible, absolument favorable en course.

Cette réapparition est probante et sans avoir vu le T.T. à 127 km.-h. de moyenne, il est possible à beaucoup d'avoir vu Andreino à 180 passés, sur des cadres à suspension AR.

Qu'on le veuille ou non les faits sont là.

Et, une fois de plus, la démonstration des avantages apportés par un perfectionnement, fait en course, aura sa répercussion sur les machines de tourisme et seulement sur une grande ligne, à partir de cette occasion.

Il est évident que la roue AR doit suivre avec souplesse les dénivellations de la route, pour éviter les perturbations que nous connaissons dans les mauvais passages avec les cadres rigides, surtout depuis que nos moteurs s'avèrent vraiment puissants, même en tourisme ; que nos machines deviennent rapides et ne tolèrent plus des cadres à suspension sommaire.

D'ailleurs, il n'y a pas lieu de désespérer : les exemplaires à suspension AR que nous voyons en service pour le tourisme et qui donnent entière satisfaction se multiplieront au grand bonheur de l'usager, car, comme disent les heureux possesseurs de ces machines : « C'est une véritable joie que de conduire une moto à suspension AR. »

Voyons comment se montre nécessaire le besoin de cette suspension, que nous décelons tous quand le bitume ondulé commence à faire entamer à la machine les entrechats qui arrivent à faire couper les gaz au pilote le plus cramponné à sa machine. Les perturbations sont là, flagrantes, maintenant avant d'affirmer que la suspension AR est nécessaire et sera adoptée, voici des assertions et des preuves. Cette suspension donne donc à la roue cette liberté de suivre le profil de la route et donne les effets suivants :

1° Augmentation de la tenue de route et de la sécurité ;

2° Augmentation non moins appréciable du confort ;

3° Ces deux effets alliés en créent un autre : une énorme amélioration de la moyenne avec un même moteur.

Tout d'abord, ayant consulté des usagers, leur avis vient corroborer celui de l'essayeur.

L'impression de sécurité est si grande, — même avec des pneus que l'on avait proclamé *urbi et orbi* comme absolument impropres à la moto (23x4) — que les gaz peuvent être laissés ouverts en toutes circonstances, que les phénomènes de dérapages en virage sont ignorés, que les secousses si désagréables sont non moins ignorées. Et cela n'est rien, direz-vous ?

Pour croiser une voiture, sur le bas-côté souvent mauvais d'une route, la suspension AR permet de laisser la machine courir, de même que sur les passages de pavés, ou de bitume en « tôle ondulée gros module » qui, qu'on le veuille ou non, font incessamment couper et baisser la moyenne avec un cadre rigide.

Un autre avantage qui découle directement des premiers est que, conduisant sans secousses, sans souffrance, sans fatigue, le pilote a cette quiétude d'esprit qui permet de tout voir ; il sait

qu'il n'encaissera pas à ce passage défectueux et cette sérénité que lui apporte cette solution accroit encore la sécurité.

Enfin, il est un fait, petit d'apparence qui apporte lui aussi sa preuve sur la nécessité de la suspension intégrale : les considérations fort justes sur les pneus et encore dans un dernier numéro de *Moto Revue*, se joignent pour porter tous les soins de gonflage au pneu AR. Celui-ci supporte très mal et la machine aussi, un gonflage un peu trop fort ou même légèrement insuffisant ; quant au pneu AV, le nombre de coups de pompe qu'on lui donne dans la vie d'une machine est bien vite compté. Mais la roue AV est reliée à la machine par une fourche élastique. Souvent ce pneu AV n'est pas à la pression correcte, souvent il est trop gonflé ; d'ailleurs, avec lui

seul, le gonflomètre serait encore à construire. Il peut, évidemment, crever comme son frère, le pneu AR, mais on colle une rustine et on regonfle sans inquiétude en regardant s'il est à peu près rond, s'il n'est pas trop infléchi et puis... en route... la fourche continue son débattement sur lequel nous nous reposons et l'arrière continue gentiment à nous faire sentir que nous reposons directement sur l'axe. Pourtant que de précautions ne nécessite-t-il pas, que de recommandations doctorales quant à son gonflage ; c'est lui qui fait le plus dur travail et c'est lui qui se passe de suspension... l'arrière.

Bientôt, espérons-le, les suspensions AR vont se montrer, comme champignons après l'orage et nous aurons le plaisir de constater une amélioration de plus, répandue sur l'engin déjà ami et incomparable qu'est la moto.

J. PIVOIN.

Assurance obligatoire... ou fonds de garantie ?

A quelle sauce allons-nous être mangés ? Car le Gouvernement, malgré la reconnaissance qu'il devrait avoir aux automobilistes qui alimentent son budget, reste résolument autophobe. L'essence paie des taxes ineptes, on y déverse le trop plein d'alcool, une voiture neuve rapporte beaucoup plus à l'Etat qu'au constructeur et à l'agent réuni. L'application de l'article 1384 nous fait condamner d'office par des tribunaux qui ne nous aiment guère. Et voici que se précisent les menaces de l'assurance obligatoire et du fonds de garantie. Y a-t-il tant d'automobilistes non assurés ? Nous croyons et nous pouvons en parler en connaissance de cause, que le nombre en est infime. En général quand la victime (ou soi disant telle) d'un accident d'automobile n'a pas touché les indemnités qui lui ont été allouées par les tribunaux, c'est que l'auteur de l'accident était assuré à une compagnie véreuse.

Et si la question de l'assurance obligatoire ou du fonds de garantie revient sur le tapis, c'est à tous les escrocs de l'assurance que nous le devons. Un fonds de garantie pourrait être constitué, mais il n'aurait pas besoin d'être considérable, car très rares seraient les cas où il aurait à jouer. Et il faudrait édicter des peines très sévères contre les conducteurs non assurés. Il n'y a aucune raison pour que les bons paient pour les mauvais.

Entre deux maux, assurances obligatoires et fonds de garantie, il nous semble que ce dernier est moins dangereux. Il est en effet à craindre que l'Etat mette la main sur les assurances, puisqu'il se mêlera des rapports entre les assurances et les automobilistes et également entre les victimes des accidents et les assurances. Intervenant dans toutes ces questions, il n'y a aucun doute que l'Etat soit entraîné à gérer les assurances. Or nous savons tous ce que peut être la gestion de l'Etat. Le fonds de garantie est moins dangereux, mais à la condition que les fonds ne soient pas versés au budget général et ne servent pas au gaspillage et à la dilapidation. Il est évident d'autre part que les automobilistes ne sont pas seuls auteurs d'accidents et que les autres usagers de la route qui peuvent être cause d'accidents, soient également astreints à l'alimenter et dans des conditions identiques.

Ne peuvent-ils eux aussi contracter des assurances ?

Actuellement la Chambre des Députés, paraît adhérer plutôt au principe du fonds de garantie. Il est vrai que, selon son habitude, elle peut changer d'avis pour des raisons mystérieuses. Quant au Sénat il voudrait l'assurance obligatoire. Que résultera-t-il de tout cela ? Probablement quelque solution hybride qui ne sera, ni l'assurance obligatoire, ni le fonds de garantie, quelque mesure étrange dont toute raison, tout sens pratique seront exclus, où la politique électorale fera un étrange cocktail avec les intérêts des victimes et la haine du progrès.

Au moment où nous mettons sous presse nous lisons dans un journal de Tchécoslovaquie :

L'assurance automobile obligatoire

Le Recueil des Lois a promulgué la nouvelle loi tchécoslovaque sur la circulation sur les routes ; elle porte la date du 26 mars 1935. L'art. 56 de cette loi dispose que chaque propriétaire d'une automobile, devra, soit contracter avec une Compagnie autorisée à souscrire ce genre d'affaires dans le pays une assurance Responsabilité civile et dommages à la propriété, soit constituer et maintenir un dépôt dont le montant sera fixé par décret.

Les montants des assurances ne dépasseront pas les limites suivantes : 1) pour blessures causées à une personne : 100.000 couronnes ; 2) pour un seul accident : motocyclettes, 150.000 cour. ; automobiles et camions : 350.000 cour. ; autobus : 800.000 cour., dommages à la propriété : 50.000 cour.

Les automobilistes seront tenus de présenter, sur réquisition des autorités compétentes, soit le reçu de primes de leur compagnie d'assurances, soit le récépissé d'un dépôt de garantie.

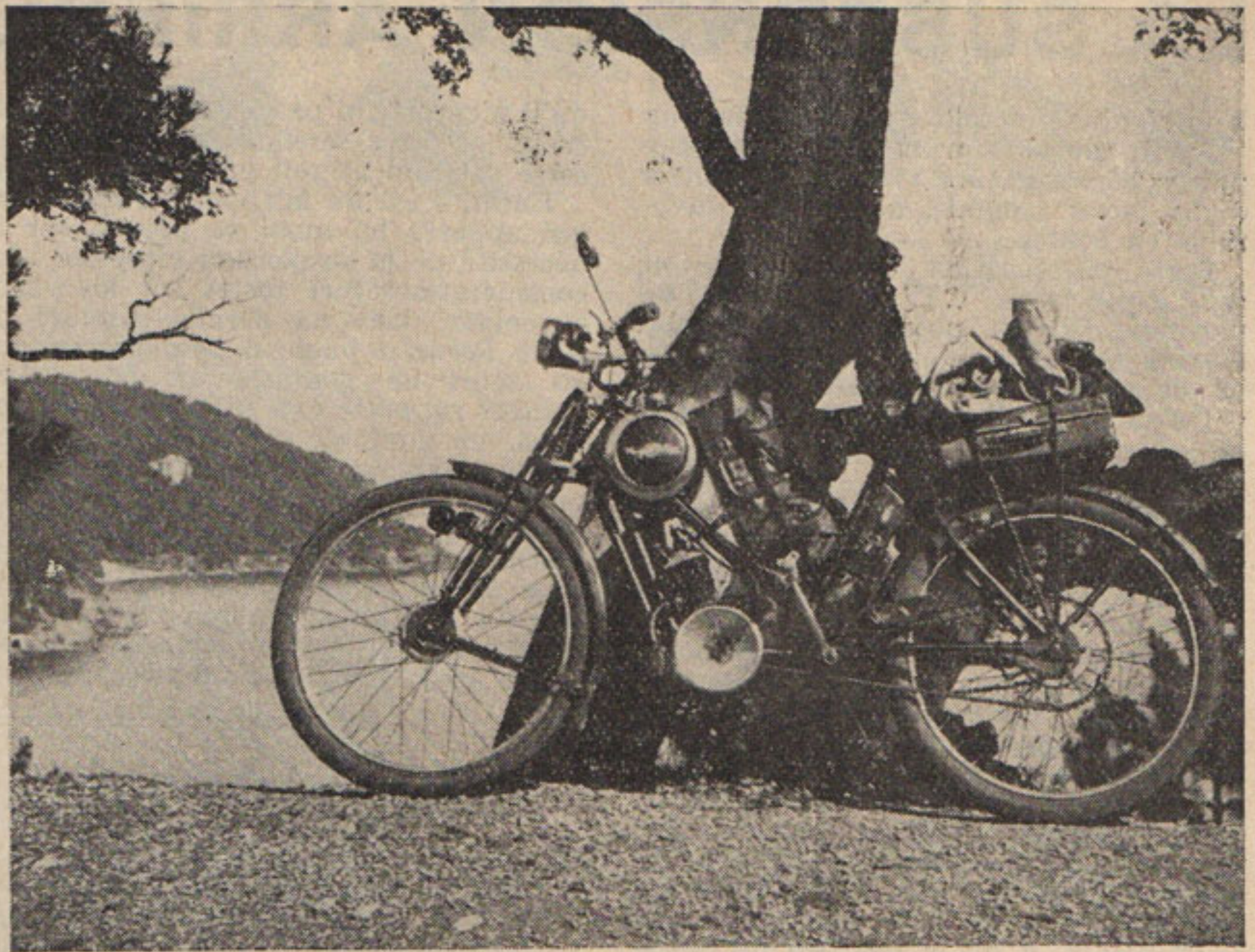
La nouvelle loi institue un « Fonds de secours pour accidents causés par des automobilistes ». Les Compagnies d'assurances devront verser à ce fonds 1 % de leurs primes provenant de l'assurance contre la Responsabilité civile. Les ressources de ce fonds serviront à indemniser les victimes des accidents dont l'auteur n'a pas été identifié ou n'était pas assuré malgré les dispositions de la loi.

Une nouvelle randonnée en vélomoteur, effectuée par une femme, qui prouve une fois de plus que le tourisme sur ces petits engins, si sûrs et si maniables, est chose fort réalisable et ne constitue pas un tour de force.

MARSEILLE- BORDIGHERA ET RETOUR A VELOMOTEUR

par

Mlle Jacqueline DAUBAN



MAIS pourquoi pas ? répondis-je à plusieurs de mes amis stupéfaits de me voir faire un pareil projet. Ce n'est pas parce que l'avion, la micheline, l'auto ont donné aux voyageurs confort et vitesse qu'il faut délaisser les petits engins à deux roues à vitesse limitée, ou ne s'en servir que pour les courtes distances.

C'est ainsi que le vendredi 7 juin, j'enfourchai mon petit Magnat-Debon, faisant fi des critiques de mon entourage.

Je ne quittai Marseille qu'à 6 heures du soir, projetant de coucher aux Arcs, à 108 km. A 35 de moyenne, c'était l'affaire de trois heures et quart.

A partir de 19 heures, la circulation moins intense, et la carburation meilleure du fait de la fraîcheur, me permirent de marcher à une allure régulière, relativement rapide, puisque à 19 h. 55 j'avais couvert les 63 km. qui séparent Brignoles de Marseille, malgré la sortie de la ville à l'heure où les véhicules jalonnent les rues.

A Brignoles, courte halte, et à 20 h. 5, départ. Plus que 45 km. pour atteindre ma première étape !

Il faisait encore grand jour, étant donné l'époque que nous traversions, et le ciel sans nuages qui est toujours celui de la Provence.

A Flassans, le crépuscule commença à tomber ; j'allumai mon petit phare sans attendre la nuit, afin de m'assurer de son bon fonctionnement.

Je traversai Le Luc au son aigu de ma petite corne ; les indigènes assis sur le seuil de leur porte, profitant de la fraîcheur des soirées d'été, me regardaient d'un air ébahi : Pensez donc, une femme toute seule, la nuit, sur les grandes routes ! Ils devaient sûrement me prendre pour une folle, mais qu'importe !

Malgré la nuit complètement tombée, je roulai pleins gaz, non seulement pour atteindre rapidement mon but, mais pour augmenter la puissance de mon phare.

J'allai si vite que, traversant un passage à niveau aux rails très en relief, une violente secousse m'obligea à ralentir, mais trop tard, le dégât était fait : mon porte-bagages, trop faible pour supporter les deux petites valises que j'y avais arrimées, ne tenait plus que par une vis !

Je continuai quand même ma route, mais à une allure plus modérée, une main sur le guidon, et l'autre maintenant mes bagages. Cette position devenant fatigante, et mon porte-bagages de plus en plus branlant, au bout de 3 km. je stoppai, décidée à arrêter

une auto qui me transporterait mon paquetage au village voisin, Vidauban, dont j'étais à 4 km.

Plusieurs voitures de tourisme passèrent sans daigner répondre à mon appel. Le temps passait, j'étais seule sur la route, en pleine nuit. Loin de m'inquiéter, je goûtai le charme de la fraîcheur et de la solitude.

Enfin, une camionnette s'arrêta ; son chauffeur, un très aimable vidaubanais, m'offrit ses services :

— Voilà, lui dis-je : Je ne suis pas en panne de moteur, j'ai simplement un ennui de cadre, mon porte-bagages ne tient plus.

— Enlevons-le complètement, me dit-il ; je vous le transporte à Vidauban où j'habite. Vous venez de loin, comme ça ?

— De Marseille. Je vais à Nice et à Bordighera. Ce soir, je compte coucher aux Arcs.

— Bigre ! Vous avez du courage ; mais vous feriez mieux de vous arrêter à Vidauban où vous feriez réparer votre porte-bagages... Alors, je pars, et vous me retrouvez à l'entrée du village.

— Entendu.

Quelques minutes après j'étais au lieu dit : Je pris possession de mon matériel, me l'attachais solidement sur le dos à l'aide de mes sandows, et repartis.

Les Arcs (ville) : 7 km. ; c'était l'affaire de vingt minutes, en marchant lentement à cause des 6 kilos que j'avais sur le dos.

Ces arrêts, ces derniers kilomètres au ralenti m'avaient fait perdre une demi-heure, aussi, n'est-ce qu'à 9 h. 45 que j'atteignis Les Arcs, au lieu de 9 h. 15, comme je l'avais projeté.

Le lendemain matin, je courus chez le mécanicien chargé de réparer mon faible tansad. Ce fut assez long, aussi je ne quittai Les Arcs qu'à 8 h. 30.

Je fis un crochet par Draguignan, où je rendis visite à des amis qui me retinrent à déjeuner. Je ne quittai cette ville qu'à 3 heures ; une heure après, j'étais à Fréjus. Là, je fis une halte pour visiter les arènes et y prendre quelques clichés.

Il faisait une chaleur tropicale, et, comme rien ne me pressait, après avoir traversé Saint-Raphaël, je fis escale à Agay pour prendre un bain. Je ne quittai cette plage qu'à 5 heures. Je fis toute la « Corniche d'Or », à une allure relativement lente, non seulement à cause des nombreux virages et de la circulation très intense, la veille de Pentecôte, mais pour admirer le paysage qui se déroulait sous mes yeux. Entre Miramar et Théoule, je ne pus résister à la tentation de m'arrêter pour prendre une

photo des roches rouges bordant la mer, très calme ce jour-là, et à laquelle le soleil donnait des reflets d'argent.

A quelques kilomètres de La Napoule, la route devient si étroite, et les virages si nombreux, qu'un écriteau indique qu'il est interdit de doubler. Le petit vélomoteur se trouvait en tête d'une longue file d'autos, presque toutes voitures puissantes et de grand luxe, qui étaient condamnées à faire du 30 à l'heure derrière lui ! Quand la route redevint large, elles me dépassèrent, et leurs chauffeurs accompagnèrent leur coup de klaxon d'un salut, pendant que les passagers se retournaient pour voir si ce conducteur aux cheveux ébouriffés, vêtu d'un short et d'une chemise Lacoste était vraiment une femme.

A 6 h. 30 j'étais à Cannes. Là, je vérifiai ma quantité d'essence, car, n'ayant fait le plein depuis Marseille, c'est-à-dire 200 km., il se pouvait que mon réservoir fût vide. Mais non ! il en restait encore un bon litre !

A 7 heures, je quittais Cannes, et à 7 h. 55, j'étais sur la Promenade des Anglais.

Mon premier soin fut d'aller garer et faire le plein d'essence. Bien que mon réservoir contienne 4 litres, on ne put en mettre que 3. J'avais donc consommé 3 litres d'essence pour faire 235 km.

Le lendemain matin, je mettais le cap sur Bordighera. Je pris la route de la moyenne Corniche et de la Turbie, réservant celle du littoral pour le retour : La baie de Villefranche, le Cap Ferrat, Beaulieu défilèrent sous mes yeux. Je m'arrêtai plusieurs fois pour prendre des clichés, si bien que je mis presque une heure pour atteindre le sommet de la Turbie (500 m. d'altitude). Là, nouvel arrêt pour jouir de la vue unique qui s'offre aux regards. De droite à gauche, se succédaient la Principauté et le port de Monaco, Monte-Carlo-Beach, le Cap Martin, et plus loin, Menton et la côte italienne.

Au lieu de gagner Menton directement, je redescendis sur Monte-Carlo par une route en lacets qui, en 3 km., fait une dénivellation de 500 mètres.

A Menton, je m'entendis appeler ; coup de frein, débrayage : c'était une connaissance marseillaise !

A la frontière, perte de temps considérable pour le visa du passeport et du tryptique. Douaniers et touristes me regardaient comme une bête curieuse, et chacun de faire sa réflexion !

Mon fidèle petit véhicule montrera ainsi aux Marseillais incrédules les plombs fixés par la douane, et ils verront que le plus simple des engins mécaniques, un cheval, un cylindre, aucun changement de vitesse, même monté par une femme, est capable de faire du tourisme, sinon avec rapidité, du moins avec continuité.

La Riviera italienne est, comme vous le savez, beaucoup moins jolie que la Riviera française, aussi ne m'attardai-je pas en contemplation. A Vintimille, de nombreux Italiens endimanchés me regardèrent avec surprise.

A Bordighera, je me reposai à une terrasse de café, non pas que je fusse fatiguée des trépidations et du manque de confort de mon vélomoteur, mais simplement exténuée de chaleur. Depuis Monte-Carlo, le soleil qui, au début de la matinée était blafard, s'était mis à chauffer terriblement, et l'arrêt était aussi utile pour le refroidissement de mon moteur que pour moi-même.

A 10 h. 30 je quittai la petite ville italienne, sans arrêt jusqu'à Nice où j'arrivais pour déjeuner.

Je laissai ma machine au repos, et l'enfourchai le mardi matin à 6 h. 30 pour le retour à Marseille.

Jusqu'à Saint-Raphaël, je suivis le même itinéraire qu'à l'aller ; là, bifurquant à gauche, je me rendis à Saint-Aygulf, 8 km. plus loin, ayant décidé de suivre la côte jusqu'à Toulon.

A 9 heures, j'étais sur la plage de Saint-Aygulf, ayant fait 84 km. en deux heures et demie. Un bon bain eut raison de ma fatigue, et, comme je ne comptais arriver à Marseille qu'à la nuit tombante, je prolongeais mon repos sur la plage toute la matinée.

De midi à une heure, je me rendis à Saint-Tropez, 28 km., avec une courte halte à Sainte-Maxime. Le soleil chauffait terriblement, et me laissa d'ailleurs son empreinte.

Sous le brûlant soleil du Midi, en maillot et en short, le plaisir de rouler est décuplé.

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

Après m'être promenée dans Saint-Tropez, je transportai mes pénates sur la plage où, après un long bain, je déjeunais.

A 3 heures, je mis le cap sur Hyères, choisissant pour m'y rendre, la plus longue des deux routes y conduisant, afin de suivre la côte intégralement. J'adoptai la tenue la plus décolletée pour conduire : short et maillot de bain, mais, malgré le déplacement d'air, je sentai mon dos griller à petit feu. Cavalaire, Cavalière, Le Lavandou se succédèrent, et je stoppai plusieurs fois pour mieux admirer le paysage, et m'en fixer le souvenir par des photos.

A 5 h. 30, j'étais à Hyères où, par précaution, je fis mettre 2 litres de mélange dans mon réservoir.

La traversée de Toulon, à l'heure de la sortie des usines, ralentit ma marche, et les rues mal pavées me faisaient faire des bonds sur ma selle inconfortable. Enfin, à 6 h. 30, j'avais repris la route goudronnée.

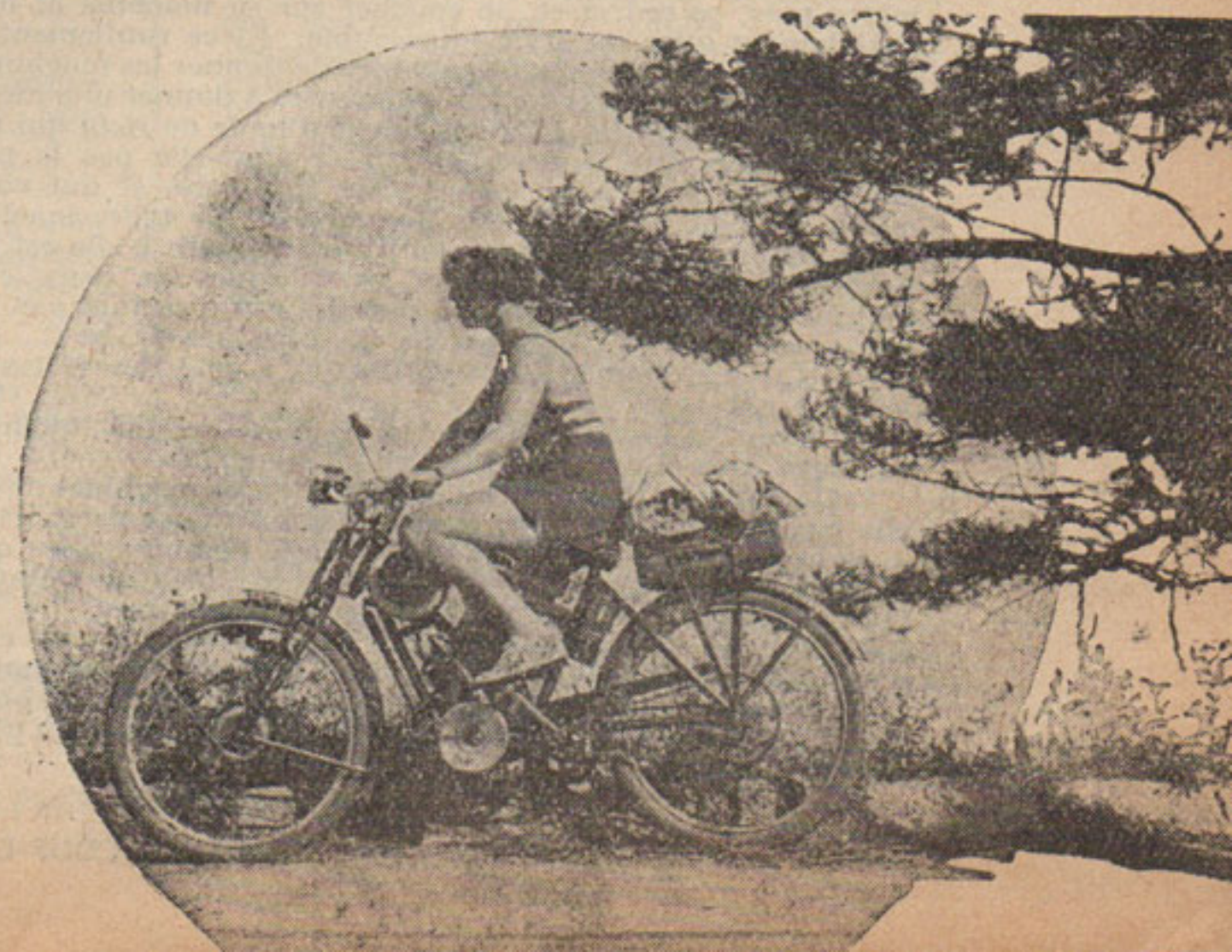
Marseille : 63 km. ! Mon voyage touchait à sa fin.

A 8 h. 30, j'arrivais au garage, après avoir fait 230 km. depuis le matin.

Evidemment, c'est du tourisme au ralenti, et, pour ceux qui ne l'ont pas fait, le récit de cette randonnée peut paraître monotone. Mais, quel plaisir de raconter à mes amis ce voyage qui, sauf l'incident du porte-bagages, s'est effectué sans difficulté !

Si mon petit vélomoteur ne fait qu'une moyenne de 30, il ne la quitte pas, et cette allure régulière m'a permis de faire 600 km. en quatre jours, pour la modeste somme de 18 fr. 75, puisque je n'ai consommé que 7 litres 1/2 d'essence. Si ce n'est pas un record de vitesse, c'est un record d'économie !

Jacqueline DAUBAN.



TRIBUNE LIBRE

Moto Revue

Étant une tribune libre, nous insérerons dans cette page, sans prendre parti, toutes les lettres présentant un intérêt quelconque, toutes les suggestions, communications ou doléances de nos abonnés ou lecteurs au numéro. Nos lecteurs peuvent communiquer entre-eux par l'intermédiaire de nos colonnes. Moto Revue est non seulement le journal technique et sportif du motocycliste, mais encore le trait d'union entre tous ceux qui pratiquent la moto ou le cyclecar sous quelque forme que ce soit.

Notre but est : **Rendre service.**

IL FAUT QUE LA COURSE VIVE

PAR un décret. Toujours par des décrets ! Il faut croire que c'est la mode du jour. Ces messieurs du Ministère de l'Intérieur, avec leur commission ont décrété qu'il n'y aurait plus de courses automobile et motocycliste, soit en circuit sur route ou en course de côte, sauf toutefois à titre extrêmement exceptionnel.

Quand même, on y va un peu fort. Il est vrai que lorsqu'on a de mauvaises idées, on finit souvent par les exécuter. Quand même c'est le comble de tout !

Comme exemples on a donné Château-Thierry, Orléans et à présent on pourra nous donner Sézanne et Hyères. Il est vrai qu'au fond un accident en course est souvent désastreux. Mais pour les supprimer, ou du moins les raréfier il y a, je crois, d'autres moyens que de tuer la course d'un seul coup.

Notez que c'est souvent le service d'ordre qui en est cause. A Hyères, que faisait ce commissaire sur la piste ? s'il n'y avait pas été, l'accident n'aurait pas eu lieu, et Brunello ne serait pas mort (ni le commissaire avec, d'ailleurs) ! On n'a pas idée de se mettre sur la route lorsque les coureurs s'entraînent.

Un autre exemple dont j'ai été témoin lorsque notre belle course de côte de la Mothe-Sainte-Héraye existait (alors que de nombreux as y participaient). Alors que Perrotin, le champion de Terrot s'élançait en ligne droite après la sortie du virage, plusieurs personnes étaient à même de traverser la route, et un très grave accident a été évité grâce au grand sang froid de Perrotin. Il y avait bien des gendarmes pour le service d'ordre, mais ils étaient là je crois, pour la forme.

N'empêche que le service d'ordre après cet incident prit quelque chose « pour son rhume ».

Donc pour supprimer les accidents, à mon avis, il ne faut pas tuer la course, car elle est nécessaire. Au contraire, il faut la protéger et la soutenir. Car mieux celle-ci sera organisée plus le succès sera grand et les risques d'accidents moins élevés. Et puis, croyez-vous que ces messieurs qui roulent dans leurs 20 à 40 CV comprennent l'intérêt de la course ! Non. Et soyez certains qu'avec leurs monstres ils font beaucoup plus de victimes en un jour que la course en plusieurs années. Ils ne connaissent ni virage, ni carrefour, ni agglomération, ni rien. Postez-vous à un point dangereux d'une grande route et vous verrez. On ferait bien de leur mettre un décret à eux aussi. Quoique je sois de l'avis que la vitesse n'empêche pas la prudence. Mais eux, ils sont les maîtres, et l'argent paye tout.

C'est comme la femme de ce préfet qui avait à moitié écrasé un piéton et qui ne voulait même pas mettre sa voiture à la disposition du médecin pour conduire le blessé à l'hôpital. Elle ne voulait pas prêter sa voiture par crainte de la salir. Je parle de préfet, car c'est un préfet qui a interdit le circuit de Bourges.

Non, ces messieurs ne comprennent pas l'intérêt de la course et le plaisir qu'on a de voir un coureur prendre un virage au centimètre près, se redresser, se coucher sur sa machine et bondir irrésistiblement avec un style impeccable. Et ce ronflement déchirant de tonnerre que seules sont capables de donner les machines de race. A mon avis les paroles sont impuissantes à donner une idée de la joie et de l'effet ressentis. Et cette odeur d'huile de ricin qui flotte dans l'air une fois que le raçer est passé n'est-elle pas le parfum des sportifs qui procure en soi un effet trop rare, et qui vous montre qu'on est rien à côté de tels hommes sur de telles machines.

La course n'est-elle pas aussi un laboratoire ? elle est la base du progrès. Elle permet de classer les marques en deux clans : les marques qui font de la course et celles qui n'en font pas. Comparez.

Quelles sont en voitures les qualités des B. N. C., des M. G., Bugatti, Alfa, Roméo, Derby, Tracta, à côté des voitures de série les plus cotées.

En moto les Norton, Velocette, B. S. A. Prester-Jonghi : quoique, en moto, nos constructeurs sont plus sportifs.

Cette énumération faite au hasard chez les machines de race, n'est-elle pas un exemple de la qualité des machines de sport.

Je la fais sans parti pris et considère néanmoins les qualités des machines de séries qui sont actuellement bien au point, mais qui nous procurent beaucoup moins de joies sportives.

Il faut que la course existe car la supprimer est un crime, et ce n'est pas à cause de quelques idées plus ou moins mal jugées de ces messieurs donnant suite à des actes plus ou moins bien réfléchis que nous, coureurs et sportifs on doit nous atteindre au plus profond de notre amour.

Car soyez certain chers amis coureurs, s'il y a des profanes et des gens qui vous prennent pour des fous ou des fortes têtes, il y en a d'autres qui vous aiment.

Car moi, je vous considère comme des gens d'une essence supérieure et dans la peau desquels je voudrais être, car mon admiration pour vous est sans bornes. Et il y en a d'autres.

Vive les coureurs, vive les machines de race, vive la course !

G. BOITEAU, à Brieuil-sur-Chizé.

A PROPOS DE LA CAMPAGNE CONTRE LE BRUIT

Une belle initiative
de l'Amicale Motocycliste de France

L'Amicale Motocycliste de France
nous demande d'insérer ce qui suit :

IL n'est question depuis quelque temps que de la campagne de la Préfecture de police contre les bruits d'échappement des motos.

Nous sommes entièrement d'accord avec cette campagne. Mais nous élevons la protestation de tous les motocyclistes contre la façon dont pratiquement, ce but louable — la tranquillité des habitants — doit être atteint.

Voici les raisons de notre attitude :

Le bruit d'échappement, s'il peut satisfaire quelques motards, rares d'ailleurs, qui aiment à se faire une réputation de « chercheurs » ne convient vraiment pas à la majorité des motocyclistes, et c'est pourquoi, si de nombreuses motos ont un échappement désagréable à nos oreilles, ce n'est réellement pas la faute de leurs cavaliers.

Nous n'approuvons pas la façon dont les pouvoirs publics répriment les abus de motos bruyantes, parce que cette répression s'exerce uniquement sur... les motocyclistes, responsables d'utiliser sur leur engin le silencieux livré avec la machine.

On fait retomber sur la tête de nos amis, l'erreur commise par d'autres. En effet, ou bien le constructeur ne livre pas les machines conformes à celles réceptionnées au service des Mines, ou bien le service des Mines est responsable d'avoir réceptionné un modèle dont les exemplaires livrés à la clientèle sont sujets à ennui pour leurs propriétaires.

Et c'est si vrai, que, au cours de sa dernière réunion, la Chambre Syndicale Nationale des Constructeurs du cycle et du motocycle vient de mettre à l'étude un projet tendant à « accroître dans la plus large mesure le silence mécanique des machines étant entendu que le bruit de l'échappement sera l'objet de soins particuliers ».

On termine donc là, par où on aurait dû commencer !

Il n'y a de notre part, parti pris contre qui que ce soit, mais défenseurs des intérêts des motocyclistes, nous nous devons de signaler cette anomalie, qui constituerait, si elle persistait, une véritable brimade, inadmissible, contre les motocyclistes, et contre laquelle nous protestons en tant qu'association, mais demandons à tous les motocyclistes et automobilistes — qui constituent la vache à lait du budget — ce qu'il ne faudrait pas oublier, de se joindre à nous et faire en sorte que nous ne soyons plus les déshérités de la route, mais des usagers, qui paient ce droit très cher — à qui justice doit être enfin rendue.

Nous demandons par conséquent à tous les motocyclistes groupés ou non, aux clubs, d'appuyer l'action de l'Amicale Motocycliste, de venir signer les listes de pétition que l'A.M.F. tient à la disposition de tous ceux qui, exposés demain, à voir leur engin saisi et conduit en fourrière, paieront des frais pour lesquels ils ne sont nullement responsables.

Il faut que nous élevions notre voix et que cette dernière soit suffisamment puissante pour montrer aux services compétents de la Préfecture que la voie dans laquelle ils se sont engagés n'est pas la bonne.

Est-il un motocycliste que cette campagne puisse laisser indifférent ? Nous ne le pensons pas ; et c'est pourquoi, nous faisons un appel aux individuels et aux dirigeants de clubs à joindre leur voix à la notre.

Nous serons entendus, nous en sommes persuadés. Les pétitions peuvent être signées tous les soirs de 18 h. 30 à 20 h. au siège central 35, rue Sibuet, Paris (12^e) et à la réunion hebdomadaire, à 21 h. tous les mardis, salle Ferrié, angle des rues Montmartre, J.-J.-Rousseau et Etienne-Marcel.

LE BUREAU DE L'AMICALE

P.-S. — Nous demandons aux clubs qui ne peuvent se déplacer, d'adresser une demande de listes de pétition que nous nous ferons un plaisir de leur envoyer.

UN CAS UNIQUE

Je tiens à vous signaler un cas d'obligeance qui est presque unique. J'étais parti le 3 août en direction d'Evreux, quand à Saint-Germain ma moto, une Monet-Goyon super sport 175, refusant de partir, je fis appel à l'agent de cette marque M. Sauret, qui me fit le démontage du volant, la panne provenant de l'allumage, c'était la bobine intérieure qui était en mauvais état ; n'ayant pas ce modèle en magasin, il se dérangea pour téléphoner à Paris pour avoir cette pièce ; comme il ne savait pas le temps que cela demanderait, il me proposait de prendre une de ses motos personnelles pour que je puisse continuer ma route, et c'est ce que je fis. Je suis revenu chercher ma machine trois jours après ; tout cela pour une somme plus que minime ; je tenais à avertir mes camarades motocyclistes de l'obligeance de M. Sauret.

A. MOREL, à Paris.

UN BEAU GESTE DE MONET-GOYON

Je viens vous demander quelques lignes. Ayant acheté il y a quelque temps une Monet-Goyon L. S. 5, au cours d'une randonnée j'ai eu la désagréable surprise de voir mon support d'accus cassé et les accus perdus naturellement. Eh bien, la maison non seulement m'a envoyé un autre support très bien conçu mais avec, un accus neuf pour presque rien, et je serais heureux de faire connaître ce beau geste à mes amis motocyclistes.

P. BEAUMONT, à Nouzilly.

LA GRANDE FAMILLE

PAR l'intermédiaire de tes annonces, j'ai acheté d'occasion, il y a dix-huit mois, un tablier cuir « Le Sapeur », et il y a quelques semaines des jambières Seatless.

Je tiens à te dire que j'ai été particulièrement satisfait de la façon dont se sont comportés les vendeurs qui pour un prix modique m'ont fourni des articles en un état tout à fait convenable, confirmant ce que tu as déjà dit : « que les lecteurs de *Moto Revue* formaient une grande famille » et j'ajouterai... qui s'entend.

G. PICQUET, à Rouen.

LA QUESTION DES CASSIS

C'EST sous ce titre que « l'Union Républicaine » passe la prose suivante. Nous ne voudrions pas en ôter une seule ligne, pour que vous tous, amis lecteurs, puissiez vous payer (gratuitement) la même pinte de bon sang que nous même, à la lecture de ce « monument d'inconscience ».

Notre collaborateur correspondant, M. Devilhers, de Châlons-sur-Marne, qui nous communique ledit article, y répond d'ailleurs de façon péremptoire.

LA QUESTION DES CASSIS

Il ne s'agit pas de la liqueur renommée qui fait l'objet d'un grand commerce à Dijon, mais seulement de ces petits fossés qui coupent malencontreusement les rues ou les routes. Les véhicules, en les traversant, sautent légèrement quand ils passent lentement, mais les secousses sont plus désagréables quand le passage est rapide.

Dans les villes, les cassis sont rares maintenant, il en existe encore sur quelques routes. Mais, depuis le développement de la circulation automobile, on les supprime presque partout, à grands frais même.

Eh bien ! voilà que, maintenant, on en demande le rétablissement, au moins dans les communes rurales ! C'est le Conseil d'arrondissement de Vitry qui vient d'émettre un vœu en ce sens et ce n'est pas la première fois que nous avons à enregistrer une telle proposition.

Depuis que les automobiles se sont multipliées, que les conducteurs qui, en principe, doivent être maîtres de leur voiture c'est-à-dire en mesure de l'arrêter devant un obstacle surgissant devant eux, les accidents sont de plus en plus nombreux et le chiffre des morts croît en conséquence.

La folie de l'époque, c'est la vitesse. Il faut toujours aller plus rapidement, et cela, le plus souvent, sans nécessité aucune ; les constructeurs s'ingénient à perfectionner les machines ou automobiles de façon à obtenir une vitesse toujours plus vertigineuse. On fabrique des voitures dites aérodynamiques, fort incommodes, mais qui brûlent les kilomètres, et trop souvent démolissent tout sur leur passage, choses et gens.

Il est vrai que, la plupart du temps, les conducteurs sont assurés. Aussi se soucient-ils peu des accidents qui les laissent eux, intacts ; quant aux morts, on paiera pour eux une pension...

Il faudra tout de même se décider à fixer un maximum de vitesse que l'on ne devra pas dépasser, et nous n'innoverons pas en la circonstance, car d'autres pays ont déjà pris cette mesure et les automobilistes ne s'en portent pas plus mal... tandis que les victimes sont moins nombreuses.

Quelle utilité peut-on trouver à rouler sur une route à plus de cent kilomètres à l'heure ? La plupart du temps, on ne circule à cette vitesse que par gloire ; on veut pouvoir dire que l'on a été plus vite que son voisin dont la voiture, d'une marque différente, a mis une demi-heure de plus pour aller de Paris à Bordeaux.

Et notez que le conducteur — improprement appelé chauffeur — se fatigue plus en roulant à très grande vitesse et que ceux qui se trouvent dans la voiture ne voient rien ou presque, qu'ils ne prennent pas l'air puisqu'ils sont encaqués dans leur boîte roulante. Et l'on prétend pourtant que l'on circule pour prendre l'air !

Or, à grande vitesse, les recontres, si fréquentes, sont désastreuses ou mortelles. La traversée des villages est toujours dangereuse, surtout pour les habitants, grands et

petits, et c'est pourquoi le Conseil d'arrondissement de Vitry demande que, dans les communes, on refasse des cassis pour que les automobilistes soient obligés de ralentir.

Les motocyclettes sont fort dangereuses aussi. Le conducteur, souvent couché sur sa machine, ne voit rien devant lui et va donner en plein contre le piéton ou le véhicule qu'il rencontre.

On n'arrivera à freiner les excès de vitesse que par un dispositif mécanique empêchant la machine de donner une vitesse supérieure à quarante ou cinquante kilo mètres à l'heure.

Le cassis aurait l'avantage d'obliger les automobilistes à traverser un peu moins vite les villages, car, malgré les pneus, on éprouve quand même une secousse désagréable en passant sur le cassis. D'autre part, on en saurait imposer l'installation de ces sortes de herses qu'emploient les douaniers pour faire arrêter les voitures, trop pressées de passer la barrière, et qui coupent les bandages des roues.

Les gros camions, dont la vitesse est soi-disant réglementée, vont beaucoup trop vite. Les freins n'arrivent pas toujours à arrêter ces masses de quinze ou vingt tonnes qui marchent à plus de quarante à l'heure et défoncent tout sur leur passage ou ébranlent les maisons.

Les routes, d'ailleurs, n'ont pas été prévues pour la circulation de pareils véhicules.

L'entretien des chemins de fer et des routes coûte plusieurs milliards par an et il faut choisir entre les voies ferrées construites pour des poids lourds rapides et les routes qu'on ne peut parvenir à entretenir de façon suffisante parce que trop onéreuse.

Le régime du laisser-faire a trop duré ; nous avons besoin d'une réglementation plus sévère pour la circulation générale et la sécurité.

Que l'on établisse donc des cassis sur les routes dans les villes et les communes, mais surtout qu'on limite sérieusement la vitesse et le poids des véhicules. Surtout qu'il y ait des sanctions sévères contre les contrevenants. Car enfin la sécurité des citoyens ne doit pas être négligée et la vie humaine est une chose respectable.

ALIQUIS.

Je redemande encore aujourd'hui l'hospitalité de votre revue pour re...commencer à vous signaler que, publiée par le même journal, une nouvelle ineptie est parue au sujet des cassis et... des motocyclistes. Le signataire anonyme ou pseudonyme reconnaît dans son premier paragraphe que les cassis coupent malencontreusement la route, mais par la suite vous allez voir combien de fois il change de côté.

Comme lui, je me demande pourquoi les ingénieurs s'ingénient à perfectionner les automobiles et les machines, en effet sans cela nous ne lirions pas cet article imprimé, mais écrit sur parchemin six mois après son éclosion.

Les voitures aérodynamiques brûlent les kilomètres et démolissent tout sur leur passage ; en effet, aujourd'hui il n'est pas rare de faire 50 ou 100 kilomètres sans plus rien trouver sur le bord de la route, plus d'arbres, fauchés!!! plus de maisons, démolies!!! par l'aérodynamisme.

Réglemtons la vitesse. En effet quelle utilité de rouler à cent à l'heure pendant que l'on peut marcher ou même s'asseoir.

Quant à savoir si ceux qui sont dans la voiture prennent l'air nous nous en moquons, nous, motocyclistes, avec nos motocyclettes dangereuses mais certainement confortables, puisque nous nous couchons dessus pour rentrer dans les piétons ou les véhicules que nous rencontrons.

En effet, pour arriver à freiner l'excès de vitesse il faut un dispositif mécanique empêchant, une vitesse supérieure aux 50 ou 40 km. préconisés à cette allure plus d'accident plus d'aérodynamisme l'idéal quoi !

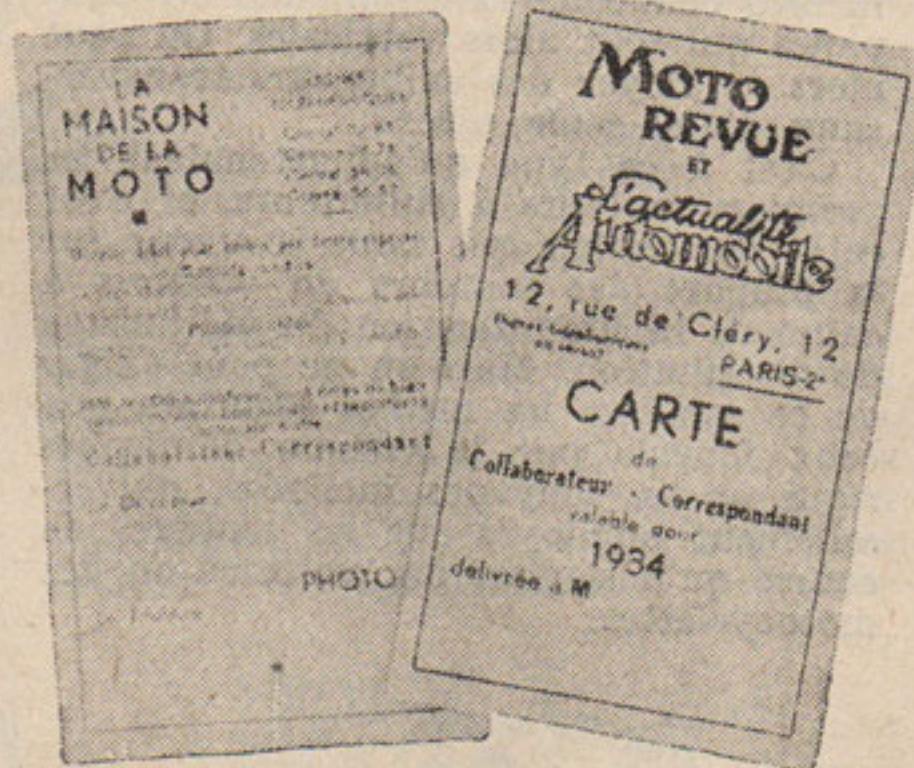
Si le signataire embrassait un peuplier à cette allure ou même à moitié de cette allure, il verrait que c'est encore trop vite, alors cinq à l'heure et nous pourrions nous en tirer dans tous les cas.

Quant à l'avantage des cassis, le seul que je voie est celui du mécanicien ou du médecin qui pourraient l'un et l'autre s'installer à proximité d'un bon petit cassis, (pas de la liqueur de Dijon, non plus), bien préparé sur une route nationale et très passagère.

L'entretien des routes et des chemins de fer coûtent plusieurs milliards, mais l'un paie largement son entretien si tous les impôts qu'il paie étaient affectés à celui-ci, tandis que l'autre... ne nous intéresse pas, puisqu'il n'a pas de cassis mais... des passages à niveau.

Comme Aliquis je suis d'avis que le régime du laisser faire a trop duré mais... pour faire cesser les abus ralentir les fous, les imprudents, il faut toucher les coupables et laisser les autres usagers rouler comme ils le veulent, en trottinette, en moto ou... en boîte roulante si vous voulez.

Conclusion, ce n'est pas en créant des choses appelées à provoquer des accidents qu'il faut punir les fautifs, mais en créant une police de la route, mais une police moderne, avec des agents ou des gendarmes modernes et, n'en déplaise à Aliquis, surtout donner à tous ces agents des motos modernes.

Devenez notre
Collaborateur - Correspondant

A NOS AMIS

Si vous avez des suggestions dont profiteront nos camarades motocyclistes.

Faites-nous en part.

Si vous avez des idées personnelles sur des cas spéciaux et que vous recherchez des critiques.

Faites-nous en part.

Si vous pensez qu'un article dont vous avez mûri les lignes principales est susceptible d'intéresser nos camarades.

Faites-nous en part.

N'hésitez pas, car si vous êtes plus pratiquant que littéraire, notre rédaction modifiera votre texte, de même que nos dessinateurs reprendront vos croquis sommaires.

Faites-nous en part

Et vous recevrez notre carte de collaborateur-correspondant.

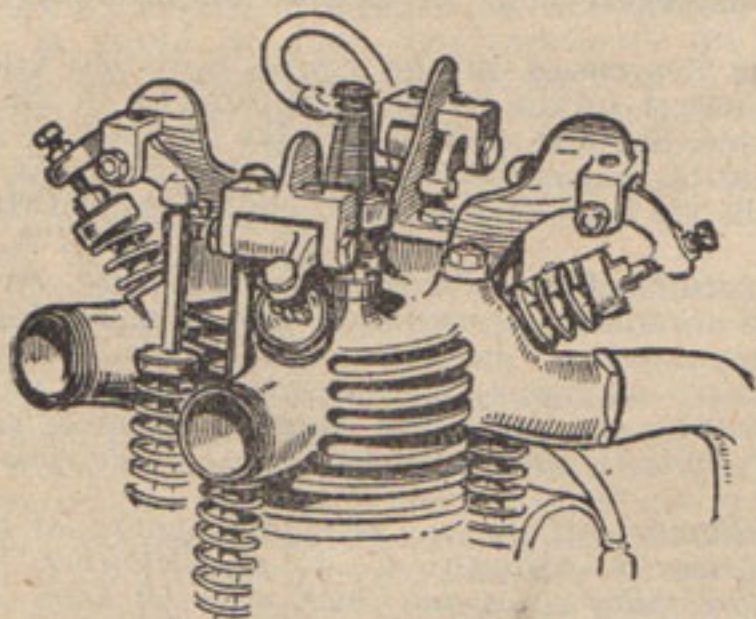
De la discussion jaillit la lumière

DISTRIBUTIONS

A PROPOS DE DEUX SYSTEMES

Culbuteurs ou arbres à cames en tête

Si nous examinons les machines de course actuelles, nous pouvons constater que la culasse hémisphérique et les soupapes en tête sont universellement employées. Certes on peut construire des moteurs à soupapes latérales beaucoup plus puissants, à cylindrée égale, que ceux actuellement en usage, mais on ne peut espérer qu'ils puissent en course rivaliser avec les moteurs à soupapes en tête. Les soupapes latérales peuvent présenter des avantages pratiques : silence,



Les premières distributions pour culbuteurs étaient trop frêles et donnaient des mécomptes. Voici un moteur cependant remarquable pour l'époque, l'Alcyon à quatre soupapes radiales du Tourist Trophy de 1912.

simplicité d'entretien, sécurité, moindre encombrement ; mais dès que nous nous plaçons au point de vue de la puissance spécifique, les soupapes en tête ont un net avantage.

Avec les règlements actuels à la cylindrée, nous devons avant tout chercher à élever le plus possible la puissance spécifique, et par conséquent nous sommes nécessairement amenés à utiliser des soupapes en tête. La culasse hémisphérique l'emporte sous ce rapport : pour un taux de compression déterminé, elle réduit au minimum la surface des parois, et ainsi elle réduit au minimum l'absorption de chaleur par les parois d'où meilleur rendement thermique, et moindre échauffement de la culasse et du cylindre. La culasse hémisphérique favorise également la turbulence dont on connaît les avantages : mélange homogène, multiplication des points d'explosion, propagation plus régulière de la flamme. La détonation est souvent due à ce qu'une partie des gaz est en stagnation en présence de points chauds ; grâce à la turbulence, les gaz sont constamment en mouvement et l'échauffement anormal de certaines parties de la masse gazeuse en contact avec les parois chaudes n'est par conséquent pas possible.

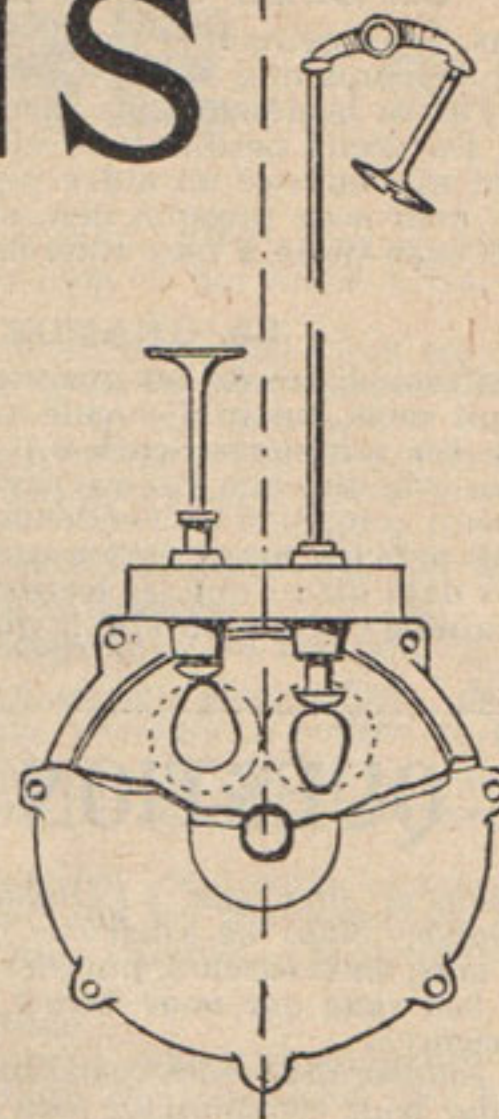
Ce n'est pas, en effet, à cause de l'élévation de pression, mais à cause de l'élévation de température que les gaz détonent : l'élévation de pression est, il est vrai, cause d'une élévation de température, mais il y a d'autres facteurs comme la température initiale des gaz

au début de la course de compression, la température des parois et particulièrement la présence de points chauds. Bref, la culasse hémisphérique permet l'emploi de taux de compression plus élevés et on sait quelle importance cela présente pour le rendement thermique et la puissance spécifique. Un autre avantage, non moins important, c'est le trajet plus direct des gaz à l'admission et à l'échappement, ce qui améliore nettement l'alimentation. C'est d'ailleurs surtout pour cette raison que sur beaucoup de moteurs de course la tubulure d'admission est inclinée. Si on renonçait aux taux de compression et aux régimes très élevés, on pourrait établir des moteurs à culasse hémisphérique et à soupapes en tête qui seraient beaucoup plus souples que les moteurs d'aujourd'hui. C'est ce que fit naguère Matchless et on peut regretter que l'on n'ait pas persévéré dans cette voie. Sur de tels moteurs, on aurait pu réduire notablement le décalage des temps, ce qui donnerait une extrême souplesse de marche et obtenir aussi un refroidissement excellent. Le moteur à culasse hémisphérique est bien moins sujet à la distorsion que le moteur à soupapes latérales.

L'emploi de la culasse hémisphérique entraîne celui des soupapes en tête inclinées. Certes une culasse en tête plate facilite beaucoup la commande des soupapes qui sont alors verticales. On peut alors employer des culbuteurs transversaux d'une seule pièce.

C'est à ce type qu'appartenaient les premiers moteurs à culbuteurs, et c'est cette disposition que nous trouvons sur la plupart des moteurs de voitures à cause de la simplification du mécanisme de distribution. Mais on ne peut exiger de ce système les mêmes résultats que ceux fournis par la culasse hémisphérique et les soupapes inclinées, universellement employés sur les moteurs de course qu'il s'agisse des voitures ou des motocyclettes.

Quoique certains moteurs à soupapes latérales, tels que le 350 Prester-Jonghi ci-contre, aient une puissance considérable, pour la compétition, ce type ne peut prétendre à atteindre le même rendement qu'un moteur à soupapes en tête.



Pour les modèles commerciaux, les culbuteurs ont un gros avantage, c'est que, ainsi que le montre le croquis ci-dessus, toute la partie inférieure du moteur peut être la même que celui du latérales correspondant.

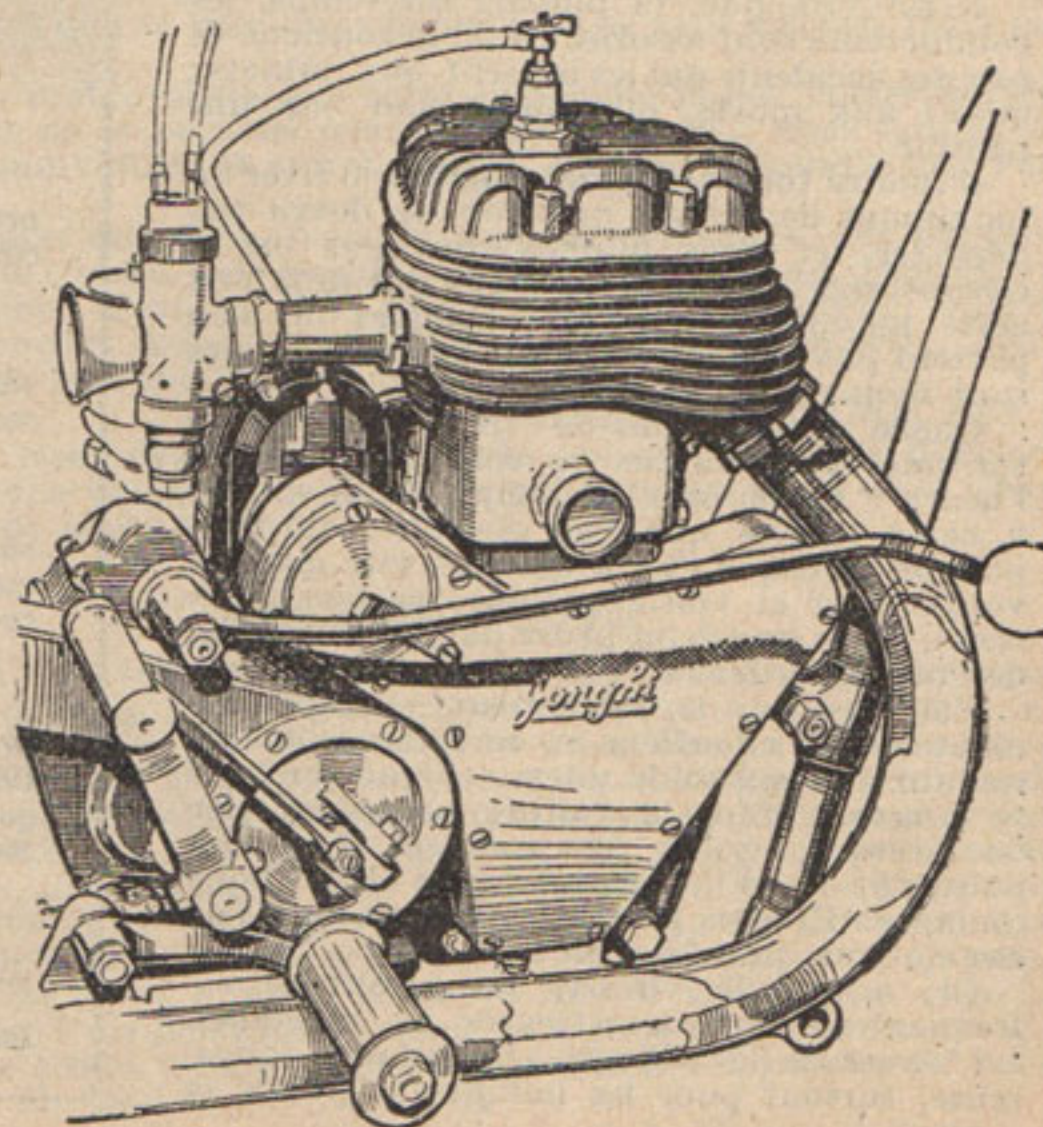
Commande des soupapes en tête

Nous pouvons distinguer deux modes de commande des soupapes en tête : 1° la commande par tiges et culbuteurs ; 2° l'arbre ou les arbres à cames en tête :

Si nous considérons les machines de série, la première commande est de loin la plus répandue.

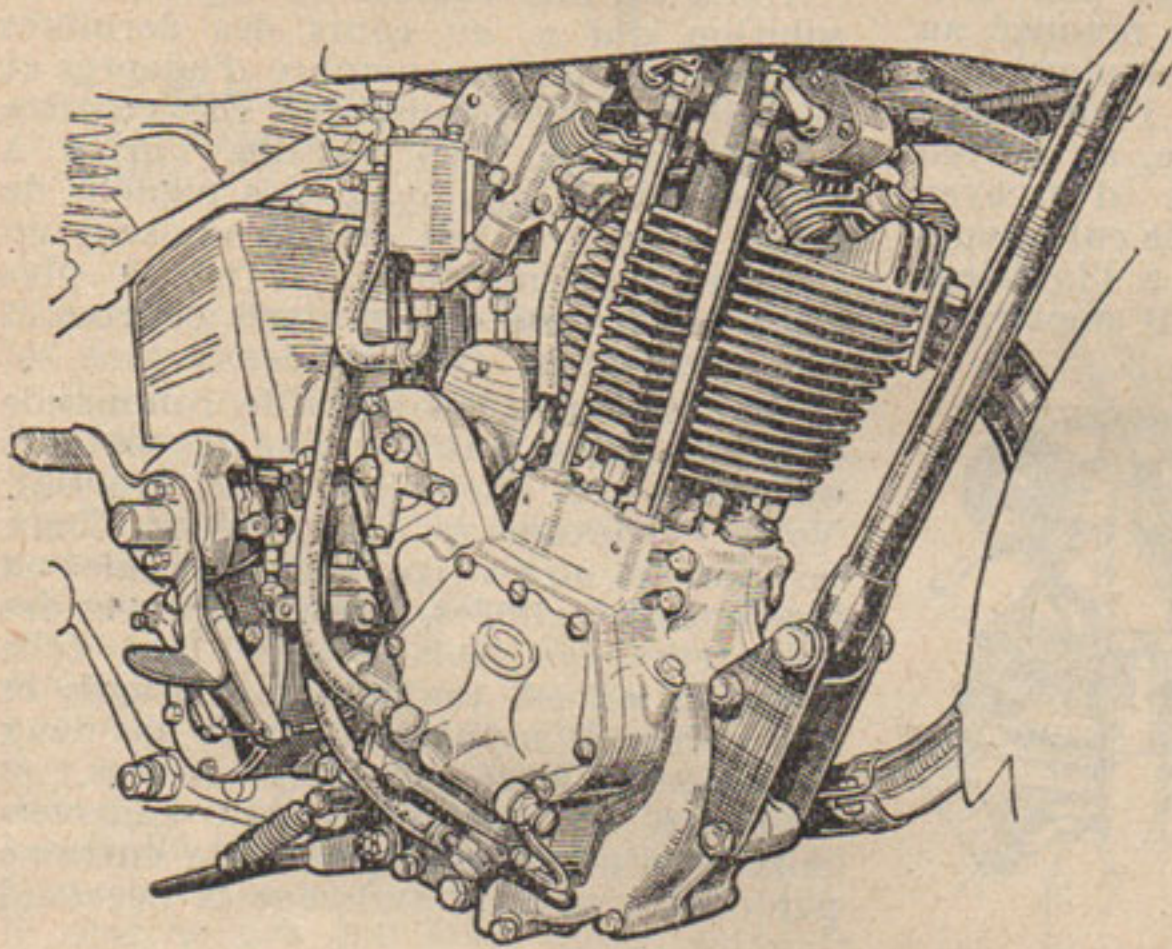
Le gros avantage, c'est que cette solution est plus économique et aussi d'une réalisation plus aisée.

On peut par exemple utiliser le même carter et la même disposition des pignons, des cames et des linguets que pour un moteur à soupapes latérales, les cames seules ayant un profil différent, encore n'est-ce pas toujours nécessaire. On peut fort bien, selon une tendance actuelle faire attaquer directement le poussoir par la came. Cette disposition détermine d'ailleurs le profil de la came, et ce profil



est très progressif d'où résulte une attaque très douce de la soupape. Cela ne convient pas, par contre, aux moteurs de course. On peut également conserver les poussoirs réglables. En ce qui concerne les parties hautes de la commande, le graissage des roulements des axes de culbuteurs est très facile et on peut même se contenter de graisseurs à billes dans lesquels on introduit périodiquement un peu d'huile. Le bâti qui supporte les axes de culbuteurs est de petites dimensions ; il laisse la culasse bien dégagée et ne gêne pas le refroidissement.

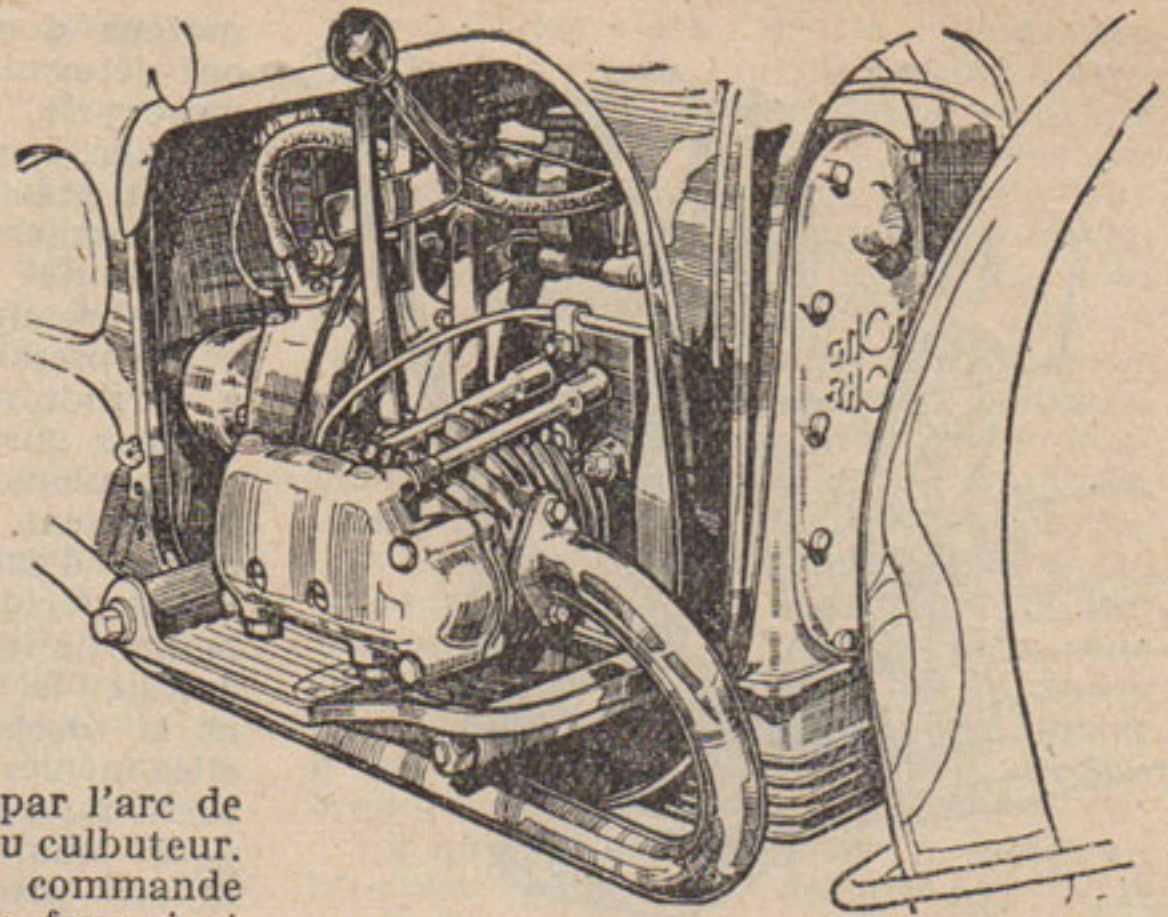
Mais la commande par tringles et culbuteurs n'a pas que des avantages. Elle avait à l'origine de graves défauts auxquels on a progressivement remédié. Prenons par exemple un moteur culbuté de 1913 ou 1914. Il est à culasse plate et à soupapes verticales, les tiges de culbuteurs et leurs rotules, sont à nu. Les culbuteurs sont simplement enfilés sur un axe en acier cémenté, supporté par une colonnette. Tout d'abord la forme de culasse est assez défectueuse, elle dé-



borde sur le cylindre. Les soupapes sont proches des parois latérales de la culasse et elles sont ainsi partiellement masquées, mais c'est une nécessité si nous voulons avoir des soupapes d'assez grand diamètre et de plus si la soupape se rompait à la mortaise de la clavette, elle était retenue par le rebord inférieur de la culasse et ne risquait pas de tomber dans le cylindre. C'était une éventualité à envisager, car nous n'avions pour fabriquer les soupapes que l'acier au nickel et non pas les merveilleux aciers spéciaux dont nous disposons actuellement.

Certains motocyclistes montaient même à l'intérieur de la culasse des griffes pour empêcher la chute de la soupape, mais ces griffes étaient portées à une température extrêmement élevée et provoquaient de l'auto-allumage. Le graissage des deux rotules de chaque tige était un problème insoluble. L'huile n'y restait pas ou se mélangeait avec la poussière pour former un abrasif. Le graissage des culbuteurs n'était pas meilleur. Il y avait bien au-dessus du culbuteur un trou de graissage, mais le peu d'huile qu'on pouvait faire pénétrer s'enfuyait rapidement. Tout cela se traduisait par une usure très rapide et après une étape un peu longue, un réglage était nécessaire. Les remplacements étaient fréquents, ainsi que les grippages d'axe. Les rotules se creusaient rapidement. Il faut évidemment deux rotules à cause des déplacements de la

Un type de moteur à culbuteurs à distribution intégralement enclose : le Gnome-Rhône 500 cmc., bicylindre flat-twin, type CV. 2.



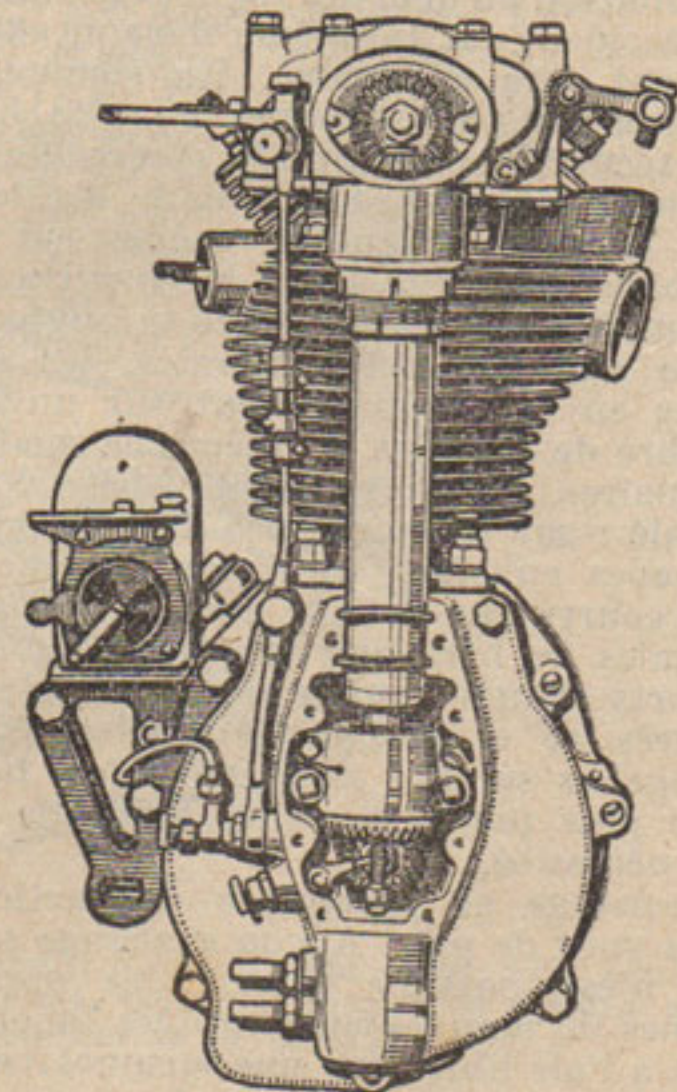
rotule supérieure provoqués par l'arc de cercle que décrit l'extrémité du culbuteur. Ajoutons que les tiges de commande manquaient de rigidité et se faussaient aisément. Quand cela se produisait, le fléchissement augmentait rapidement et bientôt le dispositif de réglage était insuf-

tants donnait des ennuis fréquents, s'usait et lâchait.

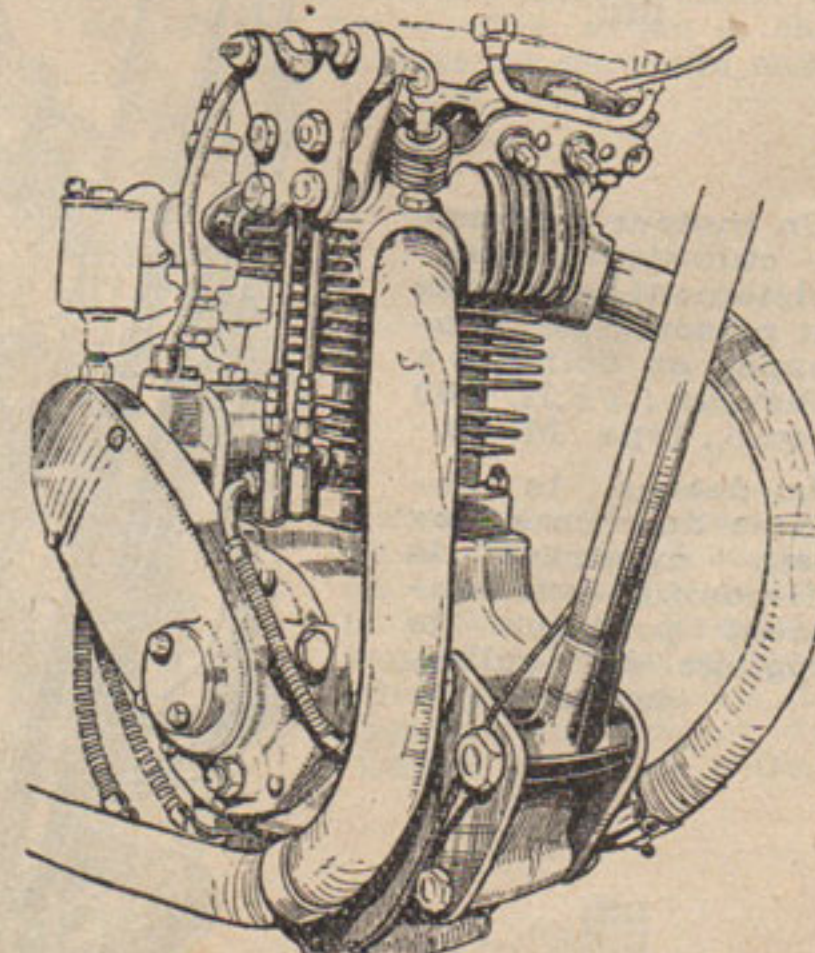
L'énumération de tous ces défauts des distributions primitives nous fait sentir toute l'importance des progrès réalisés.

Ne nous occupons pas ici des avantages de la culasse hémisphérique et des soupapes inclinées, puisque nous les avons mentionnés plus haut, mais limitons-nous

Pour la course, où les démontages nécessités par la mise au point sont fréquents et où on n'effectue jamais de longs parcours sans lubrifier abondamment, des culbuteurs non enfermés peuvent être intéressants. Voici le Saroléa 500 cmc, monotube, type Grégoire.



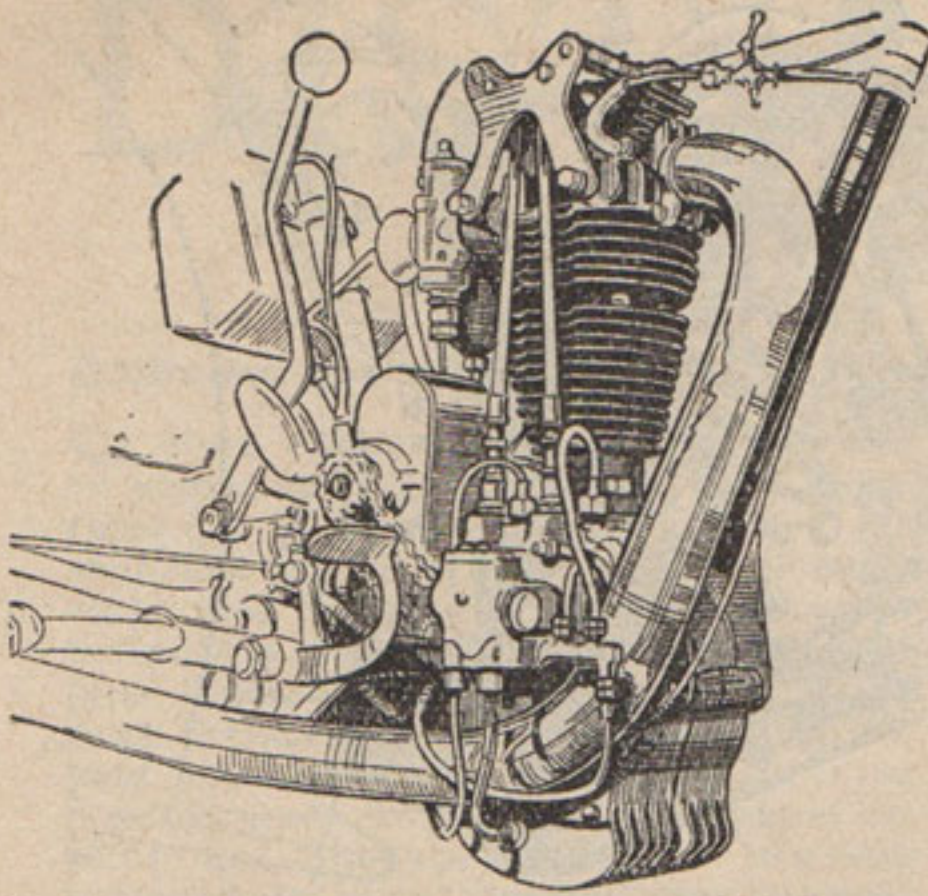
Dispositif classique d'entraînement d'un arbre à cames en tête par arbre vertical et pignons d'angles : l'N.S.U. de course.



Malgré l'apparente complication de certaines distributions par culbuteurs, celle-ci ne donne actuellement aucun ennui : le Rudge à quatre soupapes radiales.

à la commande des soupapes. Les imperfections auxquelles il fallait remédier étaient les suivantes : fragilité, manque de protection, graissage insuffisant, inertie de la distribution.

Nous avons à notre disposition des matériaux qu'on ignorait il y a un quart de siècle. Pour les soupapes, nous trouvons parmi les aciers ternaires et particulièrement parmi ceux au chrome nickel, des aciers d'une résistance incroyable même à chaud. Nous n'employons plus pour maintenir la coupelle du ressort une clavette plate traversant une mortaise pratiquée dans la queue de la soupape qu'elle affaiblissait considérablement. Les demi-clavettes coniques sont infiniment plus sûres, d'autant qu'elles serrent la soupape sur toute leur hauteur et ne



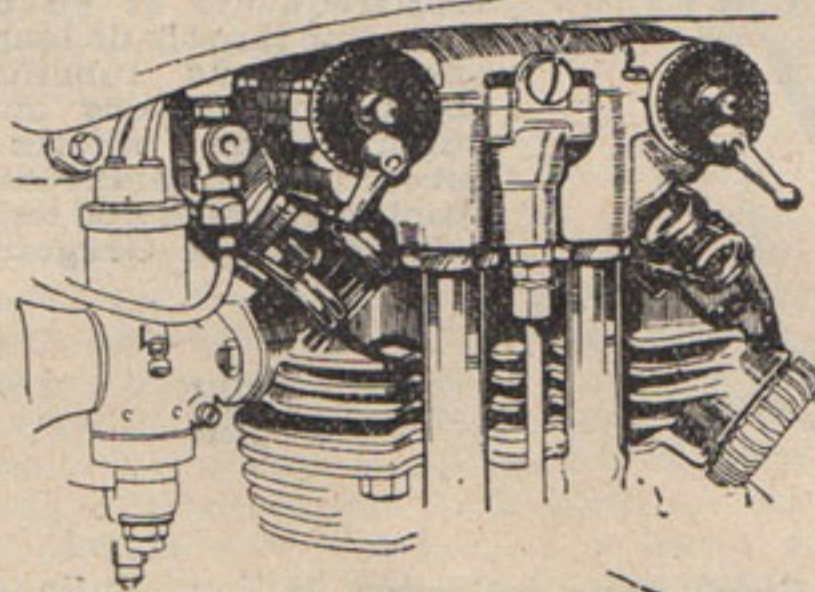
Type de moteur de course à culbuteurs il y a cinq ou six ans : l'Alcyon 175 cmc. qui fut très rapide pour son époque.

buttent pas seulement contre l'épaulement. Depuis bien des années, nous n'avons jamais eu un ennui de soupapes. Il est bien arrivé qu'en course une soupape tombe dans le cylindre, mais seulement à la suite d'un affollement de la distribution au delà des régimes normaux. Cet accident est lui-même devenu extrêmement rare en course. En somme, la distribution par soupapes en tête offre une sécurité aussi grande que celle par soupapes latérales. Elle semble d'ailleurs être la plus répandue, même sur les machines de série. Dans la construction automobile elle-même restée si longtemps fidèle aux soupapes latérales, les soupapes en tête apparaissent sur un bon nombre de modèles, et même de modèles populaires. Un autre point mérite d'être signalé : sur les anciennes distribution à soupapes en tête, les ressorts beaucoup plus courts que dans le cas des soupapes latérales se brisaient fréquemment. Les ressorts comme tout le reste ont fait des progrès et si périodiquement nous les changeons sur nos machines, c'est beaucoup plus par une vieille habitude que par nécessité.

Graissage et protection des articulations vont de pair. Aucun graissage satisfait n'est possible quand des organes animés de mouvements rapides fonctionnent à l'air libre. Sur une locomotive, les organes ne sont pas protégés parce que les grandes roues de ces machines n'atteignent pas un régime très élevé (300 t.-m environ), que les surfaces frottantes sont largement calculées et qu'il n'y a pas beaucoup de poussière. Et puis la disposition des organes est en grande partie fixée par la tradition. S'il était possible de les enclorre et d'établir un graissage par circulation, cela serait certainement préférable. Sur un véhicule routier, il faut empêcher la poussière et la boue de pénétrer. Il y a bien eu au début de l'automobile quelques moteurs à régime lent, dont les organes fonctionnaient à l'air libre, celui de la Benz particulièrement. Nous nous souvenons également d'une voiture de course américaine, conduite par Barnay Oldfield et dont les bielles étaient au passage graissées par des mèches imprégnées d'huile. Mais ce n'étaient que des exceptions. Le vieux Daimler, si remarquable pour son temps, n'avait-il pas un carter. Et quand de Dion Bouton eurent le courage de construire un moteur à régime rapide, et un

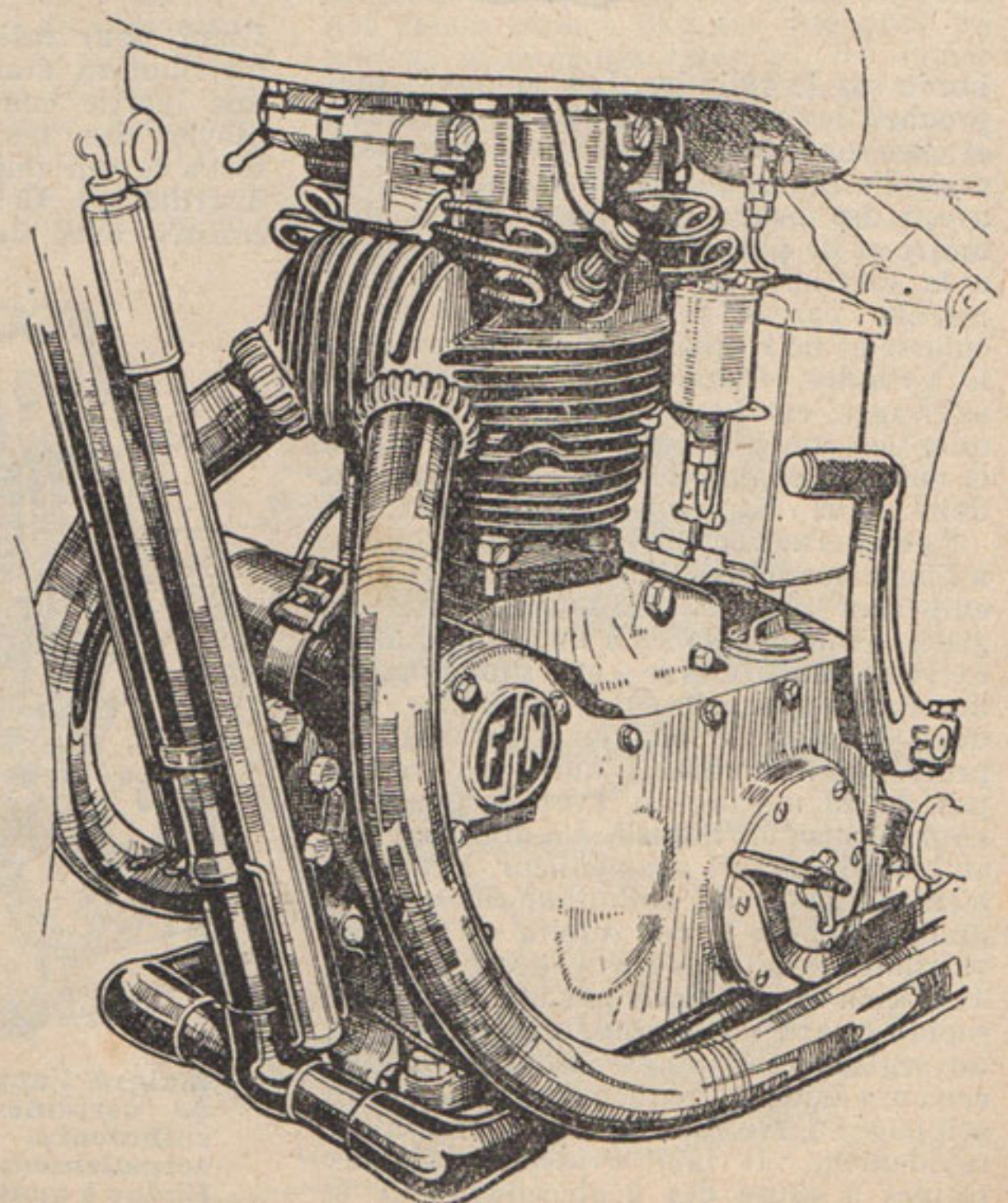
moteur dont les dispositions générales ont déterminé la tradition du moteur de motocycle, ils utilisèrent un carter étanche. Les pignons et la came de distribution étaient également sous carter. Sur les premiers moteurs à culbuteurs, les rotules des tiges de commande étaient à l'air libre ainsi que les axes de culbuteurs.

Un premier perfectionnement consista à introduire dans les axes creux des mèches gorgées d'huile. Puis on utilisa des roulements à galets ou à billes qui réduisaient les frottements et avaient besoin d'un graissage moins abondant. On se décida enfin à enfermer ces roulements dans des boîtiers étanches, ce qui évitait la pénétration des poussières et la sortie de l'huile. Enfin, les tiges elles-mêmes furent enfermées dans des cache-poussières. On comptait d'abord pour leur graissage sur un brouillard d'huile provenant du carter de distribution. Les rotules fonctionnaient, pour ainsi dire dans une atmosphère grasse. Mais étant donné les chocs et les pressions auxquels sont soumises ces rotules, on en vint à envisager un graissage plus efficace. On avait entre temps renoncé au graissage par barbotage et employé une pompe mécanique débitant l'huile sous pression. Il devenait possible, au moyen d'une canalisation dérivée d'envoyer l'huile aux boîtiers des axes de culbuteurs et cette huile redescendant à l'intérieur des cache-poussières, graissait abondam-



Un moteur moderne à culbuteurs complètement enfermés et ressorts de soupapes en épingles à cheveux : l'F.N. 500 cmc., type M. 86.

Au-dessus, la culasse du même moteur montrant le dispositif extrêmement pratique de réglage des culbuteurs.

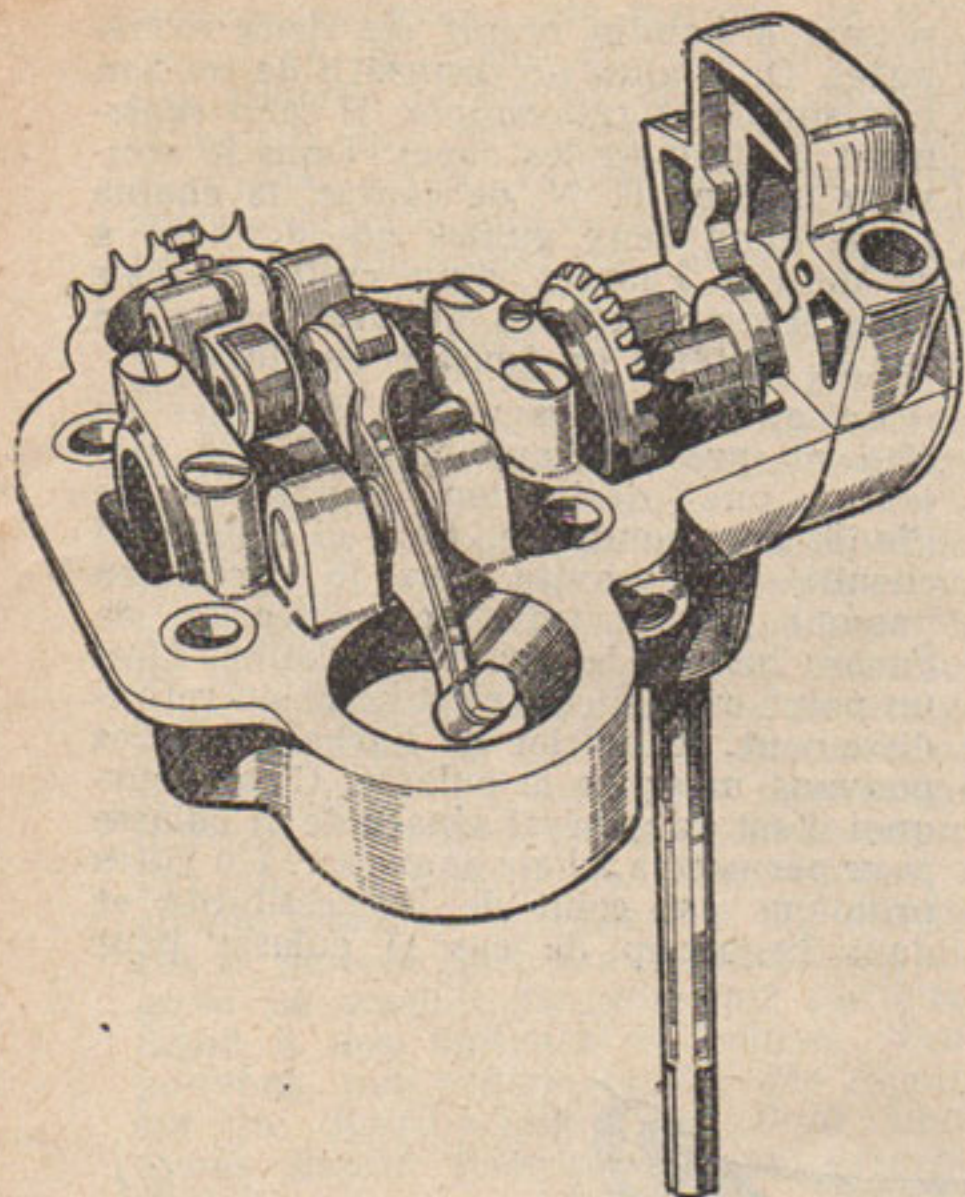


ment les rotules. Actuellement même, il semble qu'on tende à supprimer les cache-poussières et à faire passer les tiges dans la paroi du cylindre. On a ainsi un moteur d'aspect très net. Nous nous occuperons plus loin d'un autre problème, celui du graissage des soupapes, car il est commun à tous les moteurs à soupapes en tête, quel que soit le mécanisme de commande.

Le poids et la fragilité des tiges de commande des culbuteurs étaient un autre défaut. Là encore, les progrès de la métallurgie ont permis d'allier légèreté et rigidité, de manière à éviter le fouettement et ce qui est plus grave, le fléchissement de ces tiges. Elles peuvent être tubulaires, en acier ou même en alliage léger. Mais il y a des marques qui emploient des tiges pleines de diamètre assez faible, mais en acier à haute résistance. Examinez la distribution d'une B. M. W. et vous serez frappés de la fragilité apparente des tiges, mais rassurez-vous, elles tiennent admirablement à cause de la qualité de l'acier qui les compose.

Nous devons également signaler une solution qui a, au cours des dernières années, fait un bon nombre d'adeptes et elle est des plus séduisantes. Elle consiste à surélever le plus possible l'arbre à cames soit en employant des pignons de grand diamètre, soit en introduisant un pignon supplémentaire. Il n'y a plus alors besoin que de tiges très courtes et par conséquent très rigides.

Généralement, les tiges de commande sont verticales, mais il existe des moteurs où elles sont inclinées et se croisent. Voici l'avantage qu'on en retire. Dans les moteurs où les tiges sont verticales ou légèrement inclinées, il faut employer des culbuteurs en trois pièces. Une telle construction est toujours plus fragile et elle oblige à supporter l'arbre par deux roulements. Avec les tiges croisées, au contraire, les culbuteurs sont transversaux et d'une seule pièce. Cela entraîne par contre pour le graissage la nécessité



La distribution, arbre à cames en tête, sa commande et les basculeurs du Supermoteur Farina 250 cmc. italien.

d'enfermer toute la distribution y compris les soupapes.

Il y a quelques années, plusieurs constructeurs étaient partisans des soupapes multiples, par exemple de deux soupapes d'admission ou de deux soupapes d'échappement. On espérait ainsi augmenter la section de passage offerte aux gaz. Les soupapes avaient une moindre levée, étaient plus légères et étaient rappelées par des ressorts moins puissants. Mais il y avait de sérieux inconvénients : on devait en effet renoncer à la culasse hémisphérique et employer une culasse en V avec deux surfaces planes. De plus, la marche des gaz était moins satisfaisante et cette disposition a été presque complètement abandonnée. C'est alors que Rudge tourna la difficulté et réussit à employer quatre soupapes tout en conservant la culasse hémisphérique. Les soupapes sont radiales. Il n'y a pour chaque groupe de deux soupapes qu'une tige de commande, mais trois culbuteurs, le culbuteur intermédiaire servant de liaison entre les culbuteurs extrêmes. A

première vue, le système paraissait compliqué et délicat, mais il a fait largement ses preuves et les Rudge se sont, dans les diverses compétitions, montrés extrêmement sûrs. Une autre solution a été employée avec succès. Il y a alors pour la commande des soupapes radiales un arbre à cames à l'avant du cylindre et un autre à l'arrière. Mais somme toute, la grande majorité des constructeurs se contente de deux soupapes.

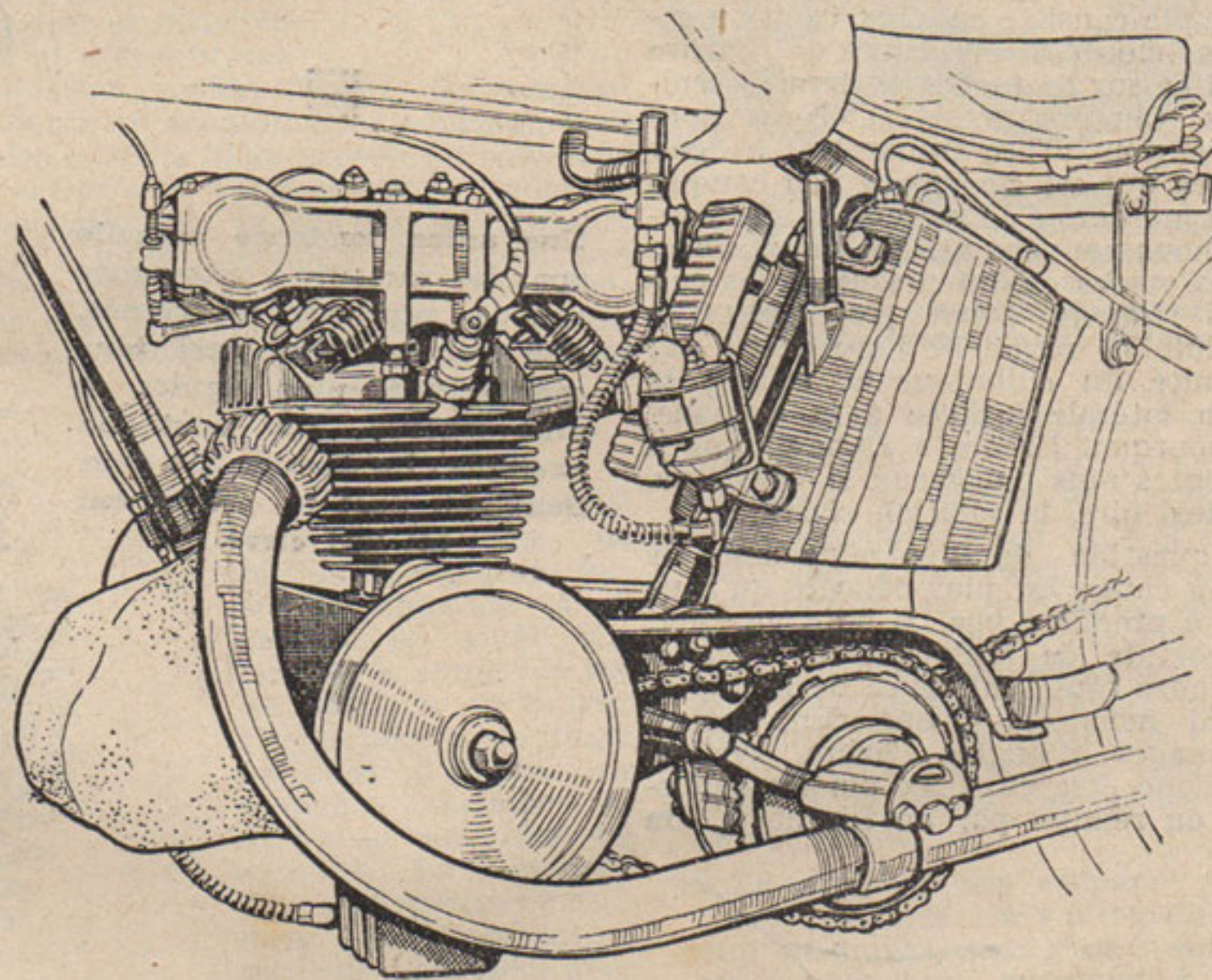
A. C. T.

Il semble que si, pour les machines de série, la commande par tiges et culbuteurs est la plus populaire, l'arbre à cames en tête ait gagné quelque terrain. Il a fait récemment deux recrues de choix en F. N. et en B. M. W. pour sa 500 cmc. à compresseur. Quelle est la raison de cette progression de l'arbre à cames en tête ? C'est que nous n'avons plus avec l'arbre à cames en tête, comme organes animés d'un mouvement alternatif que les culbuteurs et les soupapes, alors que dans la distribution par tiges culbuteurs, nous avons :

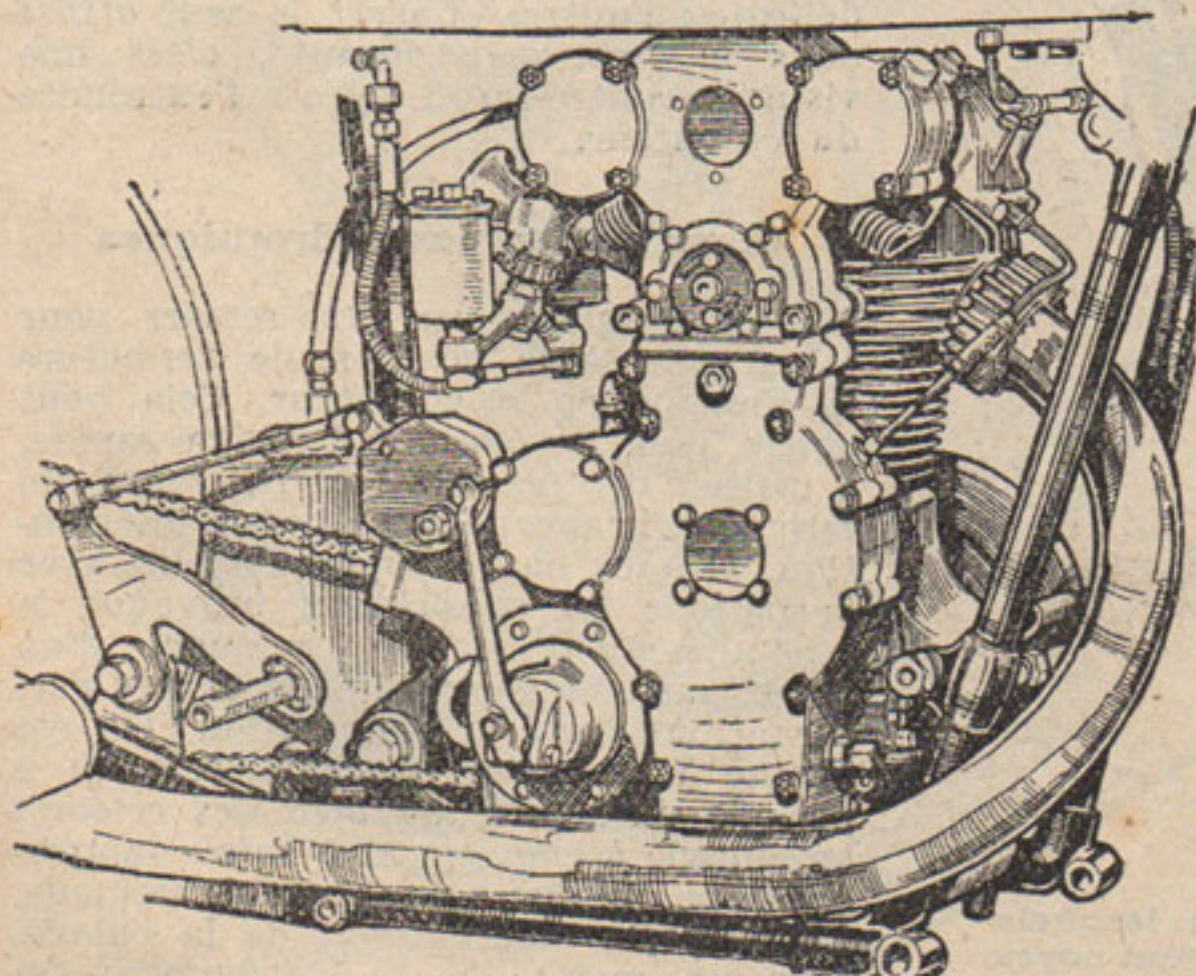
1° les linguets ou basculeurs ; 2° les poussoirs ; 3° les tiges ; 4° les culbuteurs ; 5° les soupapes. De plus, le nombre d'articulations et par conséquent des causes de jeux est réduit. L'inertie des organes alternatifs étant réduite, on peut employer des ressorts de rappel plus faibles et la distribution fatigue moins. On a au début reproché aux moteurs à arbre à cames en tête d'avoir de moins bonnes accélérations que les moteurs culbutés, mais un moteur est un ensemble si complexe qu'il est très difficile d'attribuer, à coup sûr, au système de distribution, ces accélérations moins brillantes. Sans doute les organes rotatifs de la distribution présentent une certaine masse, mais nous ne croyons pas qu'elle ait une telle influence. En fait, ce défaut initial n'existe plus et il semble bien qu'on se trompait sur son origine.

La distribution par arbre à cames en tête peut prendre bien des formes et nous ne pouvons les énumérer toutes. Les soupapes peuvent être commandées directement par les cames.

Avec une culasse plate, les soupapes



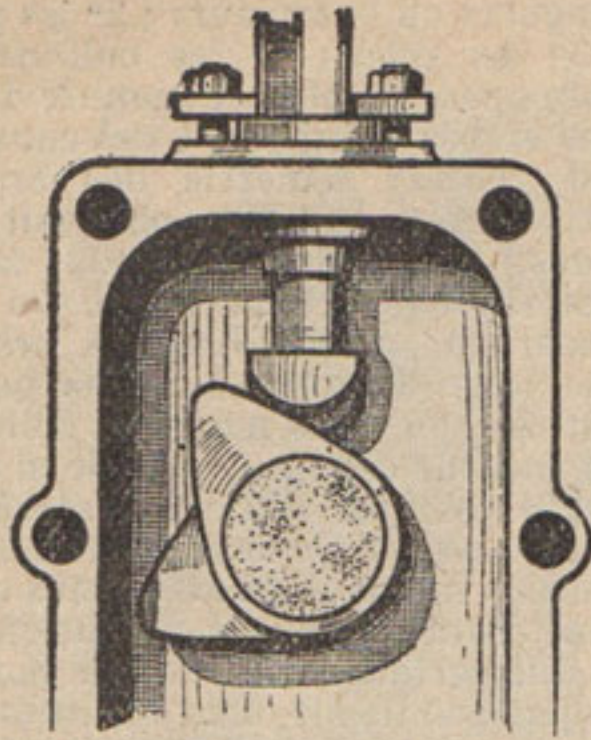
Il y a déjà plusieurs années qu'en Italie, Benelli emploie sur son 175 cmc. de course un double arbre à cames en tête. Celui-ci est très étudié et la culasse se démonte sans rien toucher à la distribution.



Autre très bel exemple de double arbre à cames en tête, français celui-là, le 250 cmc. Prestero-Jonghi qui vient encore, après maints succès, de gagner au circuit du Camp du Drap d'Or.

peuvent être verticales, disposées côte à côte et commandées par un seul arbre à deux cames. Si nos souvenirs sont exacts, il y a eu un moteur Anzani de ce type. Bien entendu, des dispositions doivent être prises pour soustraire les soupapes aux réactions latérales résultant de l'attaque de la came.

Les soupapes seront par exemple coiffées d'un plateau se déplaçant dans un guide cylindrique. Cette disposition détermine le profil de la came qui est une came à levée et à fermeture très progressive, mais avec une réduction de la période d'ouverture. Cela n'est pas idéal pour un moteur de course, mais excellent pour un moteur de service courant. Nous pourrions également conserver dans ce cas la culasse hémisphérique, mais en utilisant deux arbres à cames. Il est évident que les cames doivent être lubrifiées et cela entraîne les soupapes enfermés. C'est d'ailleurs en définitive



Une tendance qui se généralise actuellement : l'attaque directe des poussoirs de tiges de culbuteurs par les cames.

un avantage, au moins pour un moteur de série.

Si nous employons des culbuteurs, plusieurs solutions sont possibles. La plus simple consiste en deux cames horizontales montées en haut de l'arbre vertical et sur lesquelles portent les culbuteurs (Chater-Lea, Soyer). Nous pouvons avoir un arbre transversal à deux cames, ce qui est également peu compliqué. Etant donné l'espacement des soupapes, nous pouvons utiliser deux arbres à cames et des culbuteurs, mais les culbuteurs risquent d'être trop courts, ce qui réduit le rayon de l'arc décrit par l'extrémité du culbuteur et accroît la réaction latérale infligée à la soupape. C'est pourquoi l'arbre à came unique a des adeptes plus nombreux et constitue, pour ainsi dire, la solution classique.

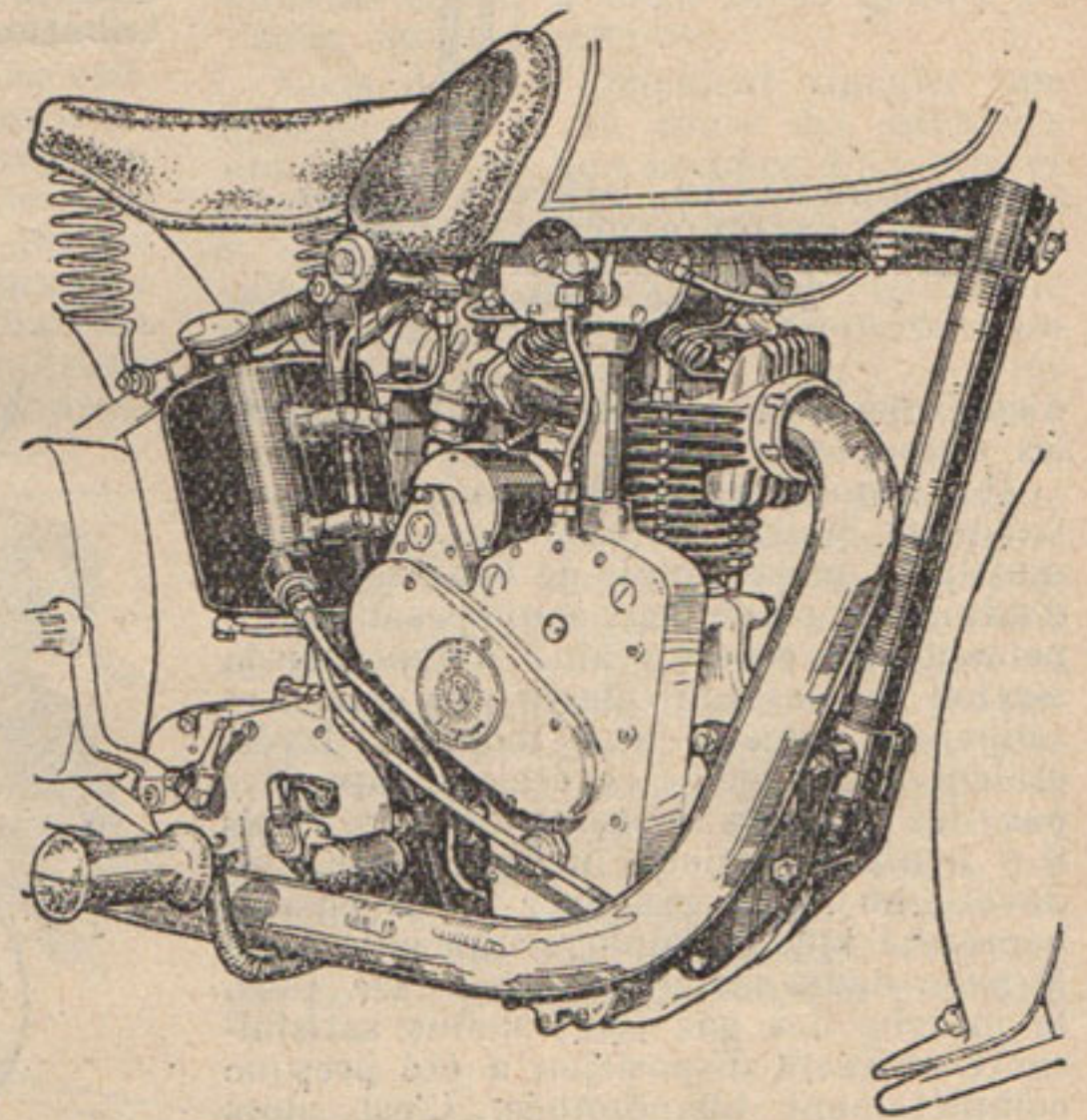
La question de l'entraînement de l'arbre à cames est plus délicate qu'il ne semble à première vue. Il faut, en effet, tenir compte de l'allongement vertical du cylindre sous l'influence de la dilatation. Si nous employons deux paires d'engrenages d'angle, l'arbre vertical devra donc être en deux parties coulissantes ou réunies par un tournevis. On

emploie toutefois assez souvent des trains d'engrenages droits. Dans ce cas, le bâti supportant les engrenages devra être indépendant du cylindre ainsi que le boîtier de l'arbre à cames et la distribution sera calculée pour laisser un jeu assez important entre la touche des culbuteurs et la queue des soupapes. Reste la commande par chaîne qui est certainement la plus simple et la plus économique, mais malheureusement les chaînes s'allongent. L'emploi d'une chaîne silencieuse n'est pas à conseiller, car ces chaînes sont trop lourdes et elles s'allongent elles aussi. Si la chaîne s'est allongée, elle flotte, la distribution est dérégulée, et le frottement de la chaîne sur le carter produit un ferraillement insupportable. Un dispositif de tension, par pignon fou par exemple, ne convient pas, car l'allongement de la chaîne n'est pas régulier. La solution la meilleure est celle d'A.J.S. Un ressort plat et arqué frotte sur le brin conduit de la chaîne. Ce ressort fixé en un point est libre à l'autre, un

ressort à boudin réunit ces deux extrémités. On a ainsi un dispositif de tension très simple et très souple. Il tend également à absorber les chocs. Dans le nouveau moteur F. N. de course, la chaîne passe dans deux guides qui donnent à ce moteur l'aspect d'un culbuté, mais nous n'avons encore aucune indication sur le système de tension employé.

Le graissage des arbres à cames en tête ne présente aucune difficulté majeure, une dérivation apportant de l'huile en abondance. Celle-ci redescend ensuite par gravité vers le carter en passant par le tube de protection de l'arbre ou par le carter de chaîne. Mais un point est délicat, c'est celui du refroidissement, le boîtier de l'arbre à cames pouvant masquer la culasse. C'est pourquoi il est en général séparé de la culasse pour permettre à l'air de passer. Un autre problème est celui de l'accessibilité et dans beaucoup de cas la culasse peut

Une autre tendance actuelle pour les moteurs à culbuteurs est, de surélever les cames, afin d'obtenir des tiges plus courtes, donc plus rigides et plus légères. En voici un exemple : Le dernier 250 cmc. Sunbeam dont le rendement est fort élevé.

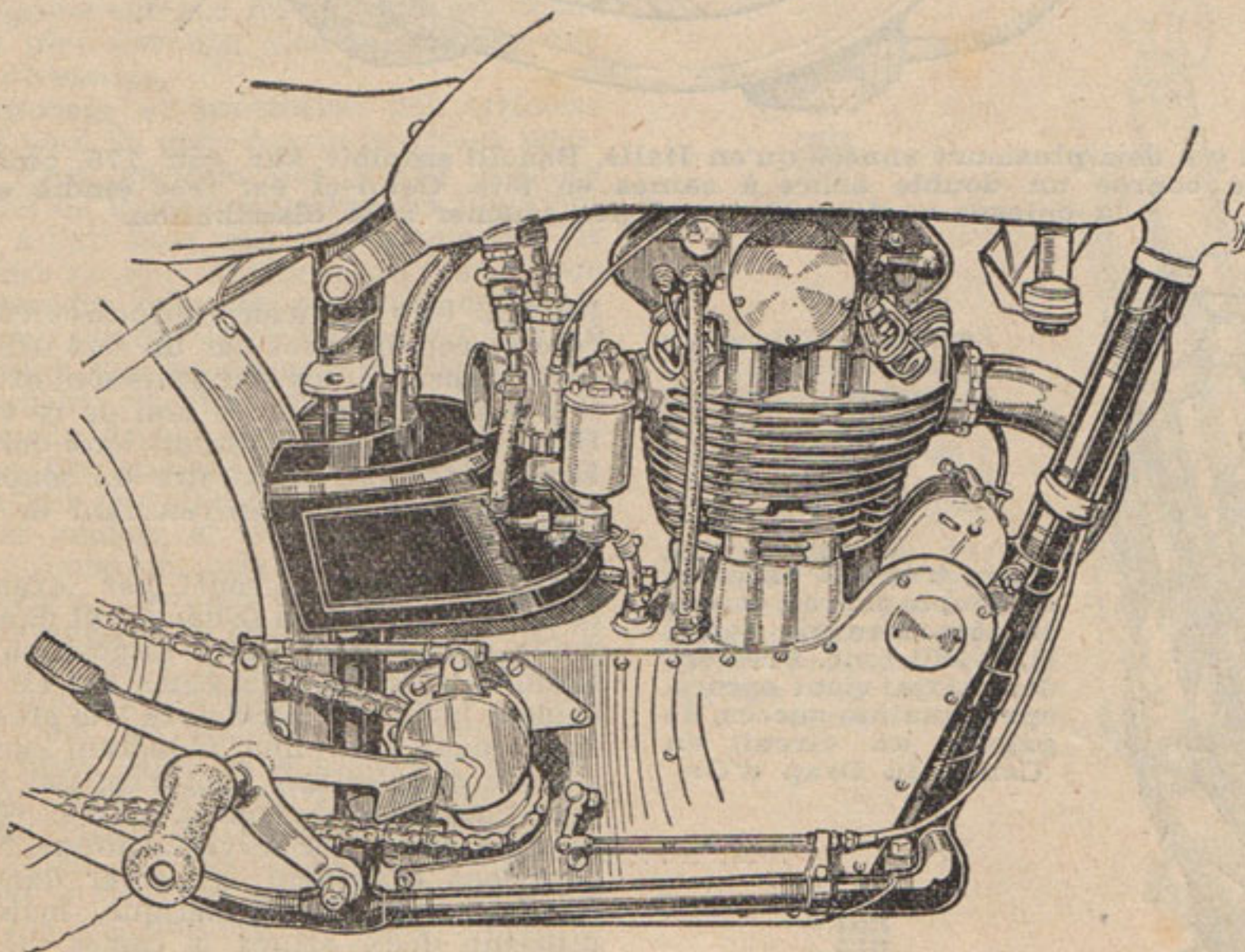


être démontée sans toucher au boîtier de l'arbre à cames.

Avec les arbres à cames en tête où loger le système de réglage des soupapes ? Nous ne pouvons évidemment disposer que de deux moyens : l'un consisterait à déplacer l'axe des culbuteurs, mais il serait d'une réalisation mécanique bien délicate ; l'autre, et c'est le seul utilisé dans la pratique courante, c'est une vis avec contre-écrou logée à l'extrémité du culbuteur.

Commandes desmodromiques

Nous comptons sur un ressort pour ramener à la position de fermeture la soupape et le culbuteur. Cela nous oblige, pour les moteurs à régime rapide, à utiliser des ressorts très puissants qui fatiguent beaucoup soupapes et distribution. Il nous faut compter de plus avec la période du ressort qui provoque le rebondissement de la soupape, d'où résulte un risque de rupture et des perturbations dans la distribution. On est amené à employer plusieurs ressorts à période différente, ou bien des ressorts en épingle à cheveux et à spires rapprochées, ce qui opère une sorte de freinage. Les ressorts mieux isolés de la culasse risquent moins de se détremper. On



Le 500 cmc. F.N. de course a.c.t. Remarquer que les tubes dans lesquels passent les deux brins de la chaîne entraînant l'arbre à cames sont noyés dans les larges ailettes d'aluminium.

soulage également les ressorts de soupapes en montant sur les culbuteurs des ressorts de rappel. Mais ce ne sont là encore que des solutions approchées et l'idéal serait évidemment de commander la fermeture de la soupape comme nous commandons son ouverture. Ce n'est pas chose facile et aucune des solutions proposées jusqu'à présent n'a survécu. La voiture de course S.E.F.A.C. a, paraît-il, une distribution desmodromique, mais, pour juger cette voiture, il faudrait la voir à l'œuvre.

Nous ne croyons pas qu'il faille chercher dans cette voie. Les soupapes ne constituent pas la seule solution possible de la distribution, et d'autres distributions desmodromiques sont d'un usage courant. C'est le cas de la distribution Knight, mais elle est d'une application difficile à des moteurs à refroidissement par air. La distribution Mac Collum à simple fourreau louvoyant a été utilisée sur le moteur Barr and Stroud, mais elle aussi ne semble pas convenir parfaitement à des moteurs de course. Nous pouvons, par contre, fonder des espoirs sur la distribution Cross dont nous avons donné récemment une description.

Les soupapes

DANS un moteur à soupapes latérales, les soupapes sont maintenues par de longs guides. Attaquées par l'intermédiaire de poussoirs, elles ne subissent aucune réaction latérale. C'est d'ailleurs ce qui contribue à les rendre silencieuses. Au contraire, les soupapes en tête sont courtes et les guides sont également

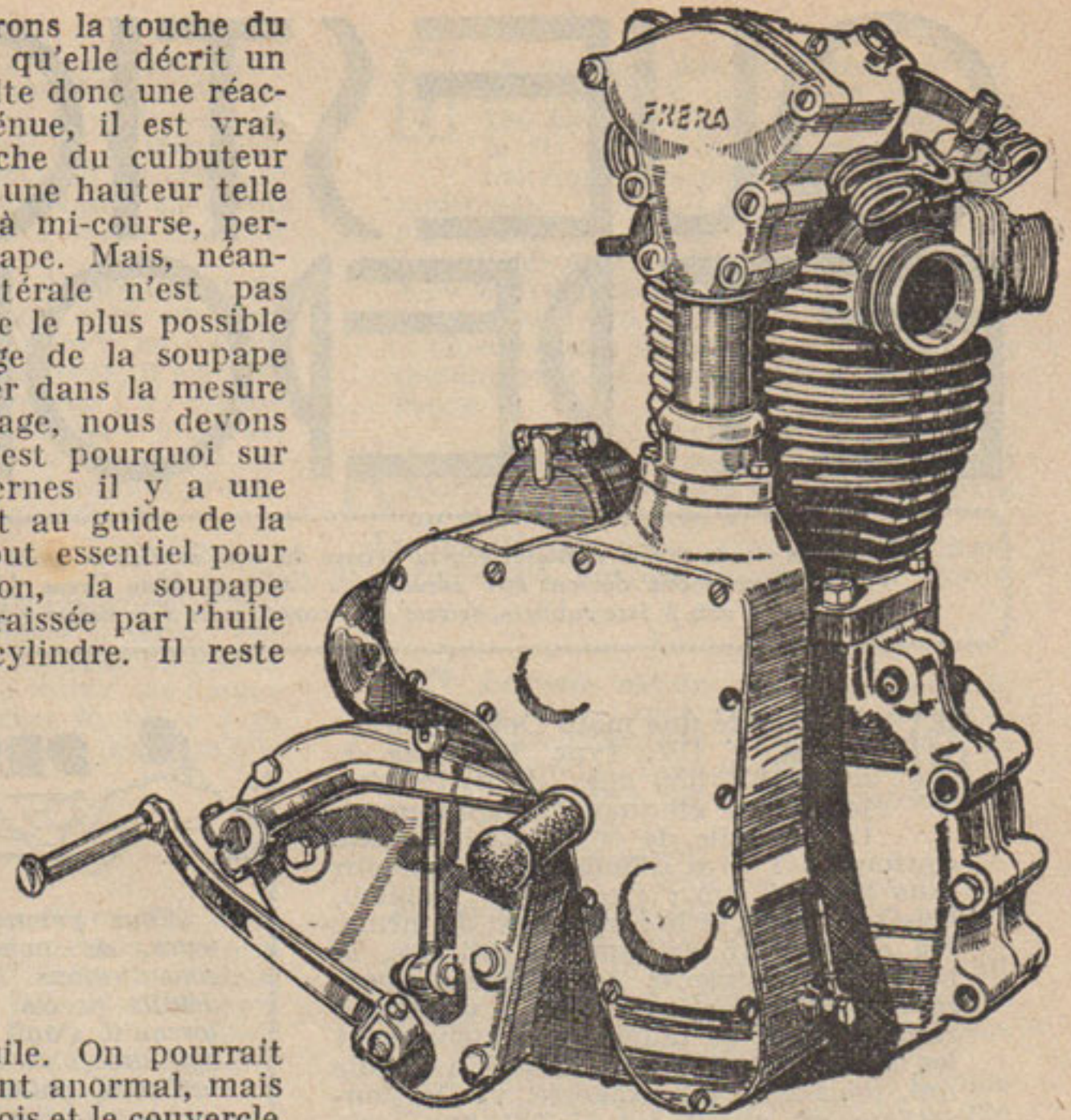
courts. Si nous considérons la touche du culbuteur, nous voyons qu'elle décrit un arc de cercle. Il en résulte donc une réaction latérale. On l'atténue, il est vrai, en arrondissant la touche du culbuteur et en disposant l'axe à une hauteur telle que le culbuteur soit, à mi-course, perpendiculaire à la soupape. Mais, néanmoins, la réaction latérale n'est pas supprimée. Pour réduire le plus possible le frottement de la tige de la soupape dans son guide et éviter dans la mesure possible usure et grippage, nous devons lubrifier le guide et c'est pourquoi sur tous les moteurs modernes il y a une canalisation aboutissant au guide de la soupape. Cela est surtout essentiel pour la soupape d'admission, la soupape d'échappement étant graissée par l'huile qui remonte dans le cylindre. Il reste recommandable d'ajouter au carburant une huile spéciale.

Une autre solution qui gagne beaucoup de terrain, surtout sur les machines de série, c'est d'enfermer complètement soupapes et distribution et d'établir une circulation rapide d'huile. On pourrait redouter un échauffement anormal, mais il n'en est rien. Si les parois et le couvercle du carter sont épais et garnis d'ailettes, l'évacuation de la chaleur se fera fort bien. L'huile entraînera elle aussi une grande partie de la chaleur. Nous pensons donc, pour notre part, que cette solution deviendra universelle pour les moteurs à soupapes.

Conclusion

LA culasse hémisphérique permet de réaliser la meilleure forme de chambre d'explosion et seule elle peut être employée sur les moteurs de course. Elle nécessite de toute évidence l'emploi de soupapes inclinées et disposées en tête du cylindre. La majorité des constructeurs estiment qu'on obtient un meilleur rendement avec deux soupapes. Ceux qui sont partisans de quatre soupapes n'hésitent pas à recourir à des

Sur beaucoup de moteurs anglais, on trouve maintenant des tiges de culbuteurs passant dans des tunnels venus de fonderie avec le cylindre. La netteté d'aspect y gagne beaucoup. Celui que représente le dessin ci-dessus est le nouveau Francis Barnett.



Les Italiens, toujours à l'avant-garde du progrès, produisent aussi des moteurs de facture bien moderne. Celui-ci est un Frera à culbuteurs dont la distribution est considérablement surélevée.

mécanismes de distribution assez compliqués mais qui leur permettent de conserver la culasse hémisphérique.

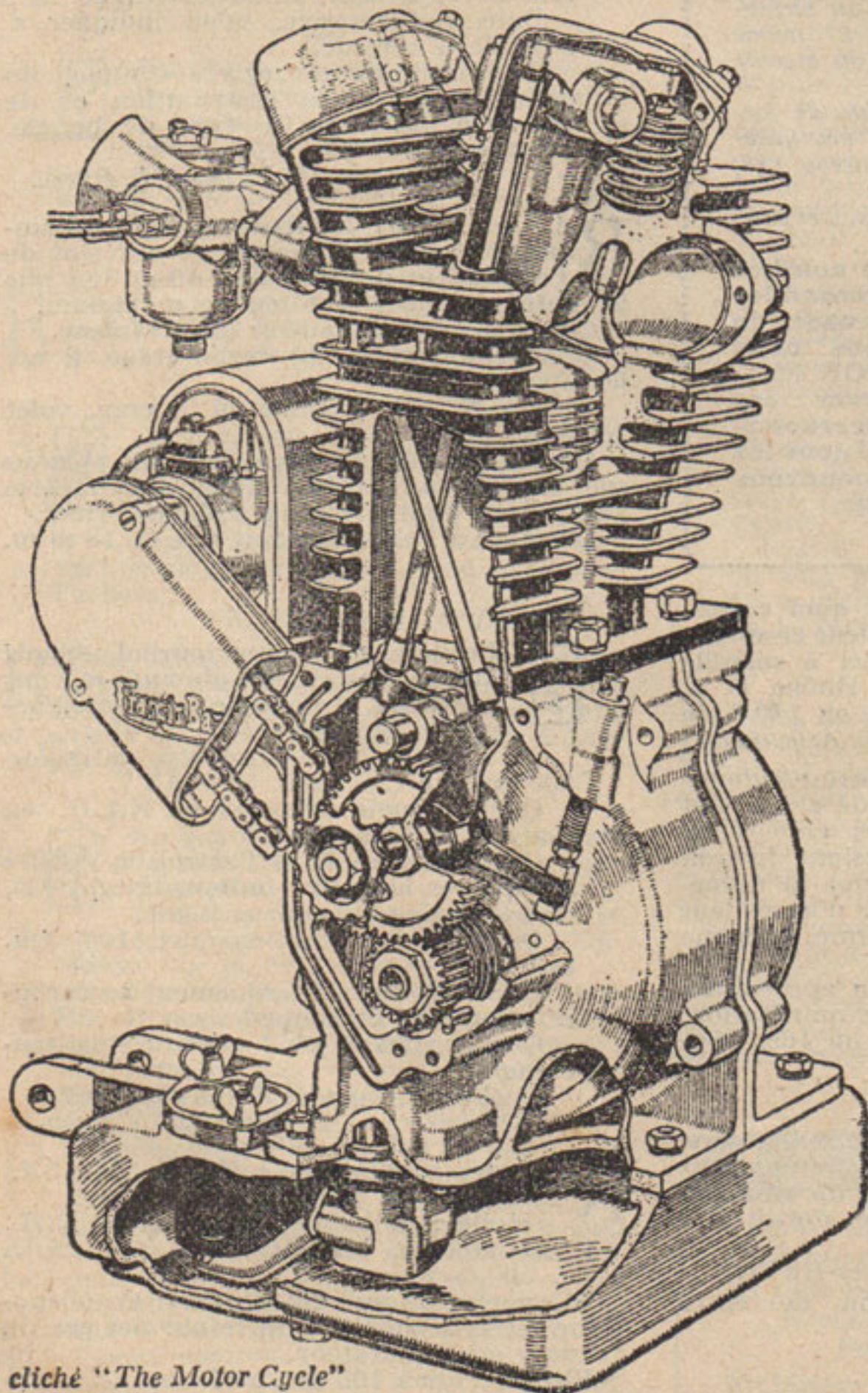
La distribution par tiges et culbuteurs a été peu à peu corrigée de ses défauts primitifs et en particulier de la trop grande inertie de ses organes. Toutefois elle est, à cet égard, légèrement inférieure à la distribution par arbre à cames en tête et c'est ce qui explique l'emploi de plus en plus courant de celle-ci sur les moteurs de course, malgré les difficultés de réalisation.

Le grippage des soupapes a été fréquent en course. On y a remédié en graissant les guides, mais c'est là une solution assez primitive, analogue à celle qui consiste à graisser une chaîne avec l'huile du reniflard ou un graisseur compte-goutte au lieu de l'enfermer dans un carter étanche. Nous croyons qu'un jour ou l'autre il n'y aura plus de soupapes non protégées. Les difficultés de refroidissement qui pourraient se poser ne sont pas insurmontables.

Enfin, il ne faut pas négliger les possibilités d'autres distributions que celles par soupapes. Si les distributions Knight et Mac Collum semblent difficiles à appliquer à des moteurs à refroidissement par air et à très haut régime, on peut du moins fonder quelque espoir sur le système Cross.

H.-P. BORESTROKE.

TOUTES LES CARTES
ROUTIÈRES
A LA
MAISON DE LA MOTO



cliché "The Motor Cycle"

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^e)
et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

? Je possède une moto Dollar moteur Chaise 4 CV, type K, série 4, n° 10193, 350 cmc. de cylindrée; je trouve étonnant la consommation d'huile de cette machine, elle consomme 1 litre d'huile pour le moins tous les 200 km.; j'ai essayé Mobiloil, Gastrol, Spido, et le résultat est de même. Ma moto à 15.000 km., le cylindre, la bielle, les segments ont été remplacés récemment à part le piston. Je vous serai reconnaissant de m'indiquer quelles sont les causes de cette consommation d'huile qui, pour moi, est exagérée, vu la consommation avant les 10.000 km., cela viendrait-il de l'usure du piston ?

Un lecteur de *Moto Revue*.

FORGET, à La Haye-Pesnel (Manche).

R Il faut avant toute chose vous assurer que votre moteur ne présente aucune fuite d'huile. Si tout est en état de ce côté, il faudra en conclure qu'il y a usure du piston ou du cylindre et que l'huile est brûlée dans la chambre de combustion.

**

? Effectuant mon service militaire, je sollicite votre amabilité de vouloir bien me faire connaître les demandes suivantes :

- 1° Calage de la distribution ;
- 2° Calage à l'allumage ;

Ma motocyclette va très bien en palier et en rampe elle faiblit et cale; le moteur chauffe énormément. La moto est une Motobécane avec moteur Jap, latéral, 250 cmc., n° du moteur : 44.317.

P. DUMONT, à Toul.

Calage de distribution :

A. O. A. : 8°.

R. F. E. : 20°.

Avance à l'allumage 40° à pleine avance.

**

? Dresch 500 cmc., type C 2355, achetée d'occasion, carb. Amac, gicleur 85.

- 1° Le moteur n'a pas de ralenti, chauffe, claquement aux reprises.

Le claquement cesse le moteur emballé.

L'embrayage en côte cale le moteur.

- 2° Au démontage, jeu dans l'axe du piston. Calamine.

Le jeu de 3/10° des pistons oblige-t-il au réalésage ? ovalisation 1 à 2/10°.

La vis de ralenti manque.

Le jeu latéral des têtes de bielle est-il néfaste ?

Dito pour le vilebrequin.

Le jeu latéral des têtes de bielle est-il néfaste pour le vilebrequin ?

Le piston est bombé alors que la culasse est plate ?

Jeu réglementaire des poussoirs. Bougies ad-hoc ?

RUESS, à Paris.

R D'après ce que vous nous dites, votre moteur nous semble être en bien piteux état et le mieux que vous ayez à faire est de le confier à un spécialiste pour réalésage et révision complète.

Rien d'étonnant à ce qu'il chauffe dans de semblables conditions.



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 vous 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.

? Veuillez m'indiquer à quoi correspond le numéro de gicleur ci-après : 44-1, monté en Amac, à aiguille pour 500 Gnome et Rhône D 4. Est-ce le numéro 150 ou 140 ? Je ne sais ! G. GAUTIER, à Argenton.

R On ne peut établir de correspondance entre les anciens numéros de gicleurs et les nouveaux. Les anciens étaient en effet marqués d'après les dimensions du trou en fractions de pouces, alors que la numération des nouveaux est établie d'après leur débit en cmc. dans un temps donné, sous une pression déterminée.

Toutefois, à titre d'indication approximative un gicleur n° 44, ancienne numération, équivaut à peu près à un 150 ou 160, nouvelle numération.

**

? Moteur Blackbrune, 350, culbuteurs. Etant au point M. H., s'avez-vous la bonté de me dire de combien le poussoir d'admission doit-il être monté de millimètres. Ch. HATRIVAL, à Hautes-Rivières.

R Le calage de distribution de votre moteur est le suivant :
A. O. A. 14° ou 2 m/m.
R. F. E. 21° ou 3 m/m.

? Marque Motobécane, 250 cmc. 2 temps, B. 3 A., année 1934.
1° Le réglage du carburateur, c'est un Gurtner à 2 manettes, N° M. 17 D.

J'ai en ce moment un gicleur N° 32 ; je marche l'air ouvert en grand, le moteur me semble chauffer un peu ;

2° A combien doit se trouver le piston du point mort haut quand les vis platinees se séparent.

A. SEVESTRE, à Chelles.

R 1° Le gicleur qui se trouve actuellement sur votre carburateur convient. Toutefois, si votre moteur marque une tendance à l'échauffement vous aurez peut-être intérêt à augmenter celui-ci d'un numéro.

2° La manette d'avance étant au plein retard, les vis platinees doivent juste commencer à s'écarter lorsque le piston se trouve à un millimètre avant le P. M. H.

**

? Moto : Soyer type S.A.C. 5, n° A. 2715 (22.500 km.); moteur : Sturmey-Archer, 5 CV, culb. type D.P.R.O., n° 645 ; carburateur : Amac (corps horizontal) : F. 6/011, N.D. 4435, gicleur n° 160 ; bougie Lodge H-1 ; carburant : Esso + super-lubrifiant ou essence tourisme + carbhyd.

En emballant le moteur à vide, il se produit au delà d'un certain régime une sorte de « cafouillage », échappement irrégulier et éternuements au carburateur.

Ces troubles ne paraissent pas se produire quand le moteur est en traction.

Soupapes réglées, bougie changée, carburateur nettoyé dernièrement sans amélioration ; distribution et avance jamais modifiées depuis le début.

1° Ces troubles peuvent-ils affecter la marche normale du moteur (diminution du rendement, échauffement, etc...) ?

Dans l'affirmative, m'en indiquer s'il est possible le remède.

2° M'indiquer le réglage complet du carburateur, de la distribution et de l'avance, ainsi que le type de bougie, s'il y a lieu.

R. LAINE, à Rueil.

R Le cafouillage du moteur, si vous l'emballiez à vide est normal et provient de l'afollement des soupapes dû au fait que le moteur dépasse son régime maximum.

Cela n'a du reste aucun inconvénient.

Quant au réglage du carburateur, il est le suivant :

Gicleur N° 150. Aiguille au 3° cran, volet N° 3.

Quant à la distribution tous les pignons sont repérés et il suffit d'amener ces repères face à face pour avoir un réglage correct.

L'avance à l'allumage doit être de 18 m/m.

**

? Lecteur de votre journal depuis quinze ans et non abonné, je vous demande si possible les renseignements qui suivent :

Moto : Automoto latérales 500 cmc., 5 CV 1935 type AS 7.

Quelle bougie employer en K.L.G. en Lodge en Champion ?

Quelle est, en huile Castrol, la qualité à employer, la maison indique Gargoyle D, mon garagiste ne veut en tenir.

Quelle consommation aux 100 km. essence ?

Que veut dire : Eternuement au carburateur quand on coupe les gaz ?

Quelle vitesse peut atteindre la machine ?

Quel est le rapport des 4 vitesses ?

F. BARTOLI, à Lyon.

R Bougies à employer : K.L.G., K.S.S.I., Lodge, H.I.

Huile : Mobiloil D ou Castrol X. L.

Consommation aux 100 km. : 4 lit. à 4 lit. 500.

Eternuements au carburateur : Ce phénomène est provoqué par un retour des gaz du cylindre au carburateur.

Vitesse : 100 à 105 km. à l'heure.

? Fidèle lecteur depuis longtemps, je vous demanderais de me donner les renseignements suivants sur ma moto Royal Enfield 250 cmc. latérale, moteur type G. 1505, ré-
léré à 64 m. 5 x 70 m.

1° Le réglage complet du carburateur Amal. n° 4/002 ;

2° Le réglage de la distribution et de l'allumage en d... ;

3° Le piston et un volant du moteur ayant été changés.

Je n'ai pas vérifié l'équilibrage dois-je le refaire ?

4° Le moteur chauffe énormément depuis que je l'ai révisé (embiellage neuf). Je crois qu'il y a de l'auto-allumage, car quand je pousse à fond, ou pour monter une côte le moteur fait entendre un bruit sourd, un cognement ; il y a un petit jeu (très peu) au palier du côté de la transmission. J'emploie une bougie Bosch M. 130/1 ; quand je la démonte, malgré l'huile que je mets dans l'essence et l'excès dans le carter et n'est jamais encrassée, même que je fasse fumer, elle semble sortir du feu. Pourquoi ?

J'ai déjà fait 2.000 km., le moteur est donc rodé.

J. PERCHERON, à Perpignan.

R Il est probable que si votre moteur a tendance à chauffer après réalésage, ce qui, du reste, est fréquent, c'est parce que vous avez monté le piston trop juste dans le cylindre. Il y aurait lieu de lui enlever deux ou trois centièmes (2 ou 3/100) de millimètres avec une passe de tour.

L'échauffement anormal de la bougie n'a rien d'étonnant dans de semblables conditions. Du reste nous vous signalons qu'elle est un peu trop chaude et nous vous conseillons d'employer si vous tenez à cette marque la D.M. 195/1.

Quant au réglage du carburateur il est le suivant :

Gicleur 100 aiguille au 3° cran.

**

? Etant lecteur assidu de votre Revue, je vous prie de me faire connaître si possible le modèle exact de bougie qui convient à ma moto Soyer-Moteur, type 08, n° d'ordre dans la série du type : 307 ; n° de moteur 286. Puissance 4 CV.

A. ICHOKARIAN,
105, rue Consolat, à Marseille.

R Employez comme bougie : K.L.G., K.S.5. Lodge A 30 ou tous les types équivalents dans de bonnes marques.

**

? Je vous prierais de vouloir bien me faire connaître si vous pouvez, quel est le produit chimique qui est employé pour colorer l'essence, en super-carburant, en bleu, rouge, vert employés par les raffineurs, ou on peut l'acheter.

E. VILLERON, à Barrême.

R Pour colorer l'essence en rose on utilise le rouge d'aniline, pour colorer l'essence en bleu on emploie le bleu de méthylène et pour la colorer en vert un produit à base de sels de cuivre.

**

? En qualité d'abonné, je me permets de vous demander quelques renseignements.

1° Calage et réglage admission et échappement d'une Harley Davidson des stocks.

2° Vitesse latérale avec side d'une Terrot avec moteur 2 cylindres Jap, équipée d'une boîte Burman 4 vitesses ;

3° L'huile des établissements Cap convient-elle à ce moteur Jap ?

R. ROBERT, à Corgoloin (C.-d'Or).

R 1° Calez votre distribution de façon à ce que la soupape d'admission s'ouvre à 3 mm. environ avant le P.M.H.

D'ailleurs les pignons de distribution sont repérés et il suffit d'amener ces repères face à face pour obtenir un calage correct.

2° La vitesse de la Terrot, moteur Jap, 2 cylindres doit être, avec un sidecar, de 80 à l'heure environ.

3° Nous ne connaissons pas l'huile dont vous nous parlez.

? Moto Dollar 350 cmc. double tubes, type R 3. Année 1932. Moteur Chaise à culbuteurs. Cylindre réalésé (opinion sur cela). Carburateur Gurtner, type M 23-5 D. Gicleur n° 43. Volet d'air n° 8. Avance 12-14 m. Bougie Bosche, type ? huile Mobiloil spéciale D.

Ennuis : le moteur chauffe à 40/60 et freine à 65-70, aussi bien en plat comme en côte, on sent qu'il ne tourne pas librement et si on le force, il s'arrête complètement par saccades ; il tourne très librement au kick et repart aussitôt. Bougies convenant à ce moteur en K.l.g. Lodge, ou autres bonnes marques. Possibilité de vitesse en côte ordinaire.

R. RENARD, à Chartres.

R Il est fréquent qu'un moteur qui vient d'être réalésé ait tendance à serrer, car il arrive souvent qu'on y monte un piston trop juste, et ce doit être votre cas ; nous vous conseillons de retourner le vôtre à la maison qui a fait la réparation afin qu'elle y porte remède.

**

? Je suis possesseur d'une 175 cmc. Monet-Goyon, 2 temps, supersport, moteur Villiers à volant magnétique S.A.F.I. Marche parfaite jusqu'à ce jour, mais depuis une semaine elle se repose sur sa béquille ; elle ne veut plus rien savoir. Voici le cas : elle part comme d'habitude au premier coup de kick, elle pétarade quelques secondes puis s'arrête ; je démonte la bougie, je l'essuie et elle repart encore quelques secondes et s'arrête de nouveau ; ainsi de suite toute une journée.

J'ai mis une bougie neuve ; c'est la même chose. J'ai mis un gicleur beaucoup plus petit, pensant que le cylindre se noyait : c'est encore la même chose. J'ai démonté à fond et nettoyé le carburateur, qui, à part le boisseau un peu usé, est normal : c'est toujours la même chose.

L'étincelle vient bien à la bougie, cependant j'ai vérifié les vis platinées : elles sont parfaites. Je mettrai en route mille fois, mille fois ma machine part au premier coup de kick ; puis s'arrête au bout de 2 ou 3 secondes, parfois moins.

De quoi cela peut-il résulter ? De la carburation ou de l'allumage ? Mon volant magnétique est-il détraqué ?

Chère Moto-Revue, aies la bonté de m'indiquer quelles peuvent être les causes de mes ennuis. Pourrais-tu m'indiquer quelles sont les pannes de volant et la façon de procéder en éliminant l'une après l'autre les causes de pannes d'un volant.

Peut-il se produire un court-circuit ou une perte partielle et momentanée de courant avec une pièce quelconque de la machine ? Est-ce le bobinage ?

E. BERTHET, Les Abrets.

R Nous ne croyons pas que dans votre cas, le volant magnétique soit à incriminer. Il est plus probable que c'est le carter qui se trouve engorgé et dans ce cas, il y aurait lieu simplement de dévisser le bouchon de vidange qui doit se trouver au-dessous et de faire écouler l'essence mélangée d'huile qui s'y trouve.

Si la panne avait une autre cause (il est très difficile de savoir à distance d'où provient un ennui de cette sorte), écrivez-le nous et nous envisagerons alors d'autres causes de panne et nous ferons notre possible pour vous tirer d'embarras.

ASSUREZ-VOUS

à la compagnie de votre choix.
Centralisation générale des primes
les plus réduites aux primes les plus
élevées, au choix de l'assuré.
Polices le jour même.

À la Maison de la Moto, 12, r. de Cléry, Paris-2°

? Je possède une 350 cmc. chrono-
métrée il y a quinze jours à
130 km.-h. ; or, la semaine dernière
je fis l'achat d'un compteur kilo-
métrique Jaeger, que je montais
moi-même. J'atteins péniblement le 110
au compteur. Serait-ce un défaut de
démultiplication ? La grande couronne
a 66 dents, celle du pignon 22, et ce, pour
des pneus de 26 x 3,25.

Quelle serait la denture réelle du petit
pignon avec 66 dents à la grande cou-
ronne ?

NICOLAS, à Argenteuil.

R Pour des pneus de 26 x 3,25, il faut
monter une couronne de 66 dents avec
un petit pignon de 21 dents.

Le retard que vous avez constaté s'ex-
plique du fait que votre pignon a 22 dents.

**

? Lecteur assidu de votre journal,
je viens vous demander quelques
renseignements concernant un
Marmont spécial 1935, type M.S.,
2 cylindres, 1.100 cmc., refroidisse-
ment par came.

Je voudrais savoir :

1° Le débit d'huile en gouttes-minute
au ralenti (le graissage se fait par pompe
Silgrin, carter sec) ;

2° Quel est le gicleur qui conviendrait
après rodage (je n'aspire pas aux grandes
vitesses), le carburateur est un Solex
35, 40 FVS, le gicleur un 120-51.

Je consomme 6 l. 8, ce qui me semble
élevé, attendu que je reste en prise et que
je ne dépasse pas le 60 (volontairement) ;

3° Dans le cas du graissage à carter
sec, y a-t-il nécessité de retirer les limailles
qui tombent au fond du carter pendant
la période de rodage.

ALLARY, à Périgueux.

R 1° Une vingtaine de gouttes à la minute
au ralenti.

2° Réglage du carburateur :

Gicleur principal : 120/23.

Gicleur de ralenti : 55.

Buse : 24.

Quant à votre consommation, si vous la
trouvez trop élevée, nous ne comprenons plus.
Au contraire, nous la trouvons, nous, singu-
lièrement basse, et il est certain que votre
moteur doit avoir tendance à chauffer.

Vous devez consommer au moins : 7 l. 1/2
à 8 litres aux 100 kilomètres.

**

? Moto Gnome et Rhône 350 cm.,
à soupapes latérales, type M. 2,
carburateur Amac, type 5/012.

1° Puis-je sans inconvénients
marcher à l'essence poids lourds ?

2° Dans l'affirmative m'indiquer le
réglage exact de mon carburateur pour
l'emploi de cette essence.

3° A quelle pression faut-il gonfler
mes pneus de 26 x 3,50 ; 1° en solo (poids
du pilote 70 kg.) ; 2° avec une personne
en tan-sad (poids de cette personne, 60 kg)

P. VIGNON, à Vizille.

R Vous pouvez marcher à l'essence, poids
lourd, mais il faudra augmenter votre
gicleur de 15 à 20 %. Il y aura peut-être
intérêt également à mettre un volet d'un
numéro au-dessous.

Quant à la pression des pneus, elle ne peut
guère être déterminée que par vous-même.
Elle varie, en effet, suivant de nombreux
facteurs tels que : le degré de dureté du
ressort de fourche, l'état de la route sur
laquelle vous vous trouvez, etc...

**

? Pour moteur Blackburne, 350 cmc.,
soupapes latérales monté sur Mo-
toconford, modèle 1930.

Réglage de la distribution et
calage de la magnéto, le tout en
millimètres.

Ch. VINCENT, à Sézanne.

R Calage de la Distribution :

A. O. A. 2 m/m.

R. F. E. 3 m/m 5.

Avance à l'allumage : 15 m/m à pleine
avance.

CYCLECARS, CYCLECARS, CYCLECARS !



LES fanatiques du cyclecar continuent en nombre impressionnant de s'adresser à nous en toutes circonstances, soit pour justifier leur enthousiasme, comme M. Bayle qui nous charge de remercier publiquement ceux qui l'ont publiquement félicité par la voix de *Moto Revue* ; comme M. Robert qui adresse de nouvelles félicitations à M. Bayle ; comme M. Billot qui nous adresse de fort intéressantes suggestions sur une formule qui permettrait à chaque motocycliste tant soit peu bricoleur de construire lui-même son véhicule.

nouvelle, absolument neufs et au même prix.

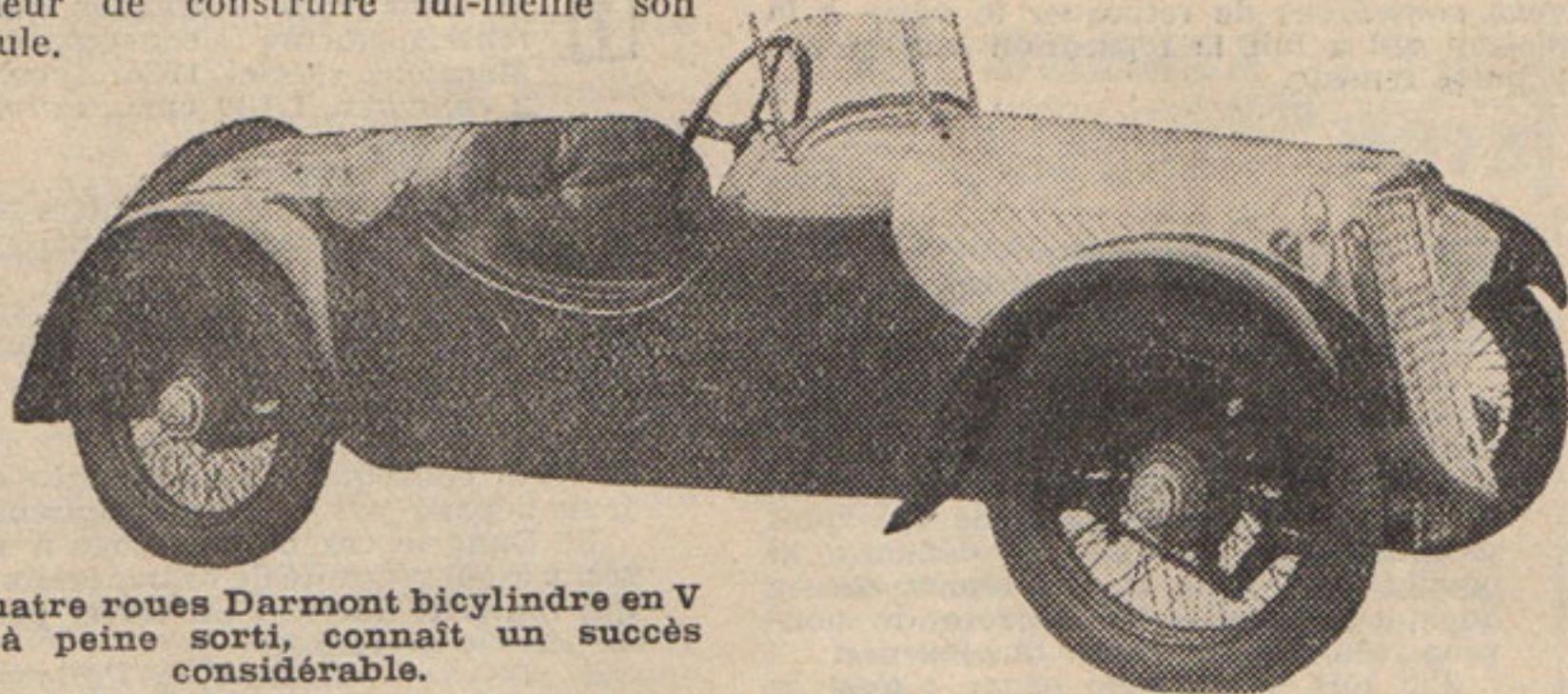
De pareils faits se passent de commentaires, et méritent d'être signalés.

ROBERT, à Toul-Nancy.

Voici enfin la solution que propose M. Billot.

Comment « *Moto Revue* » peut sauver le cyclecar et le mettre à la portée d'un grand nombre.

Voilà un titre qui va vous faire sourire et penser bien prétentieux ce jeune homme. Sauver le cyclecar et le mettre à la portée de tout le monde par une lettre, là où tant



Le quatre roues Darmont bicylindre en V qui, à peine sorti, connaît un succès considérable.

Nous nous en voudrions de ne pas publier ces lettres : voici dans l'ordre celle de M. Bayle.

Chère *Moto Revue*, par votre intermédiaire, je viens remercier vos lecteurs sur l'éloge qu'ils m'adressent pour la propagande, que soit disant, je fais en faveur du cyclecar. Je le répète, je suis toujours à l'entière disposition du cyclecariste éventuel qui voudrait des renseignements sur le Sandford, le connaissant dans tous ses plus petits détails, et ceci en reconnaissance de la belle mécanique sandfordiste.

Voici maintenant la lettre de M. Robert.

« Bravo » MM. Bayle...
Picard et Amphoux
à Marseille...

Pour avoir publiquement utilisé l'hospitalité généreuse de *Moto Revue* en rendant un hommage combien mérité au constructeur Sandford... et à ses merveilleux engins...

Me permettez-vous d'apporter ma reconnaissance de nous avoir permis... (trop rares privilégiés...) une satisfaction toujours renouvelée sur la route... et d'avoir réalisé le tour de force de nous doter d'une machine conciliant les « inconciliables » vitesse, sécurité, suspension, poids et économie.

« Bravo » M. Bayle, je comprends votre enthousiasme, car vous avez un Sandford, et je sais avec quelle patience vous l'avez attendu, et comme vous l'avez désiré.

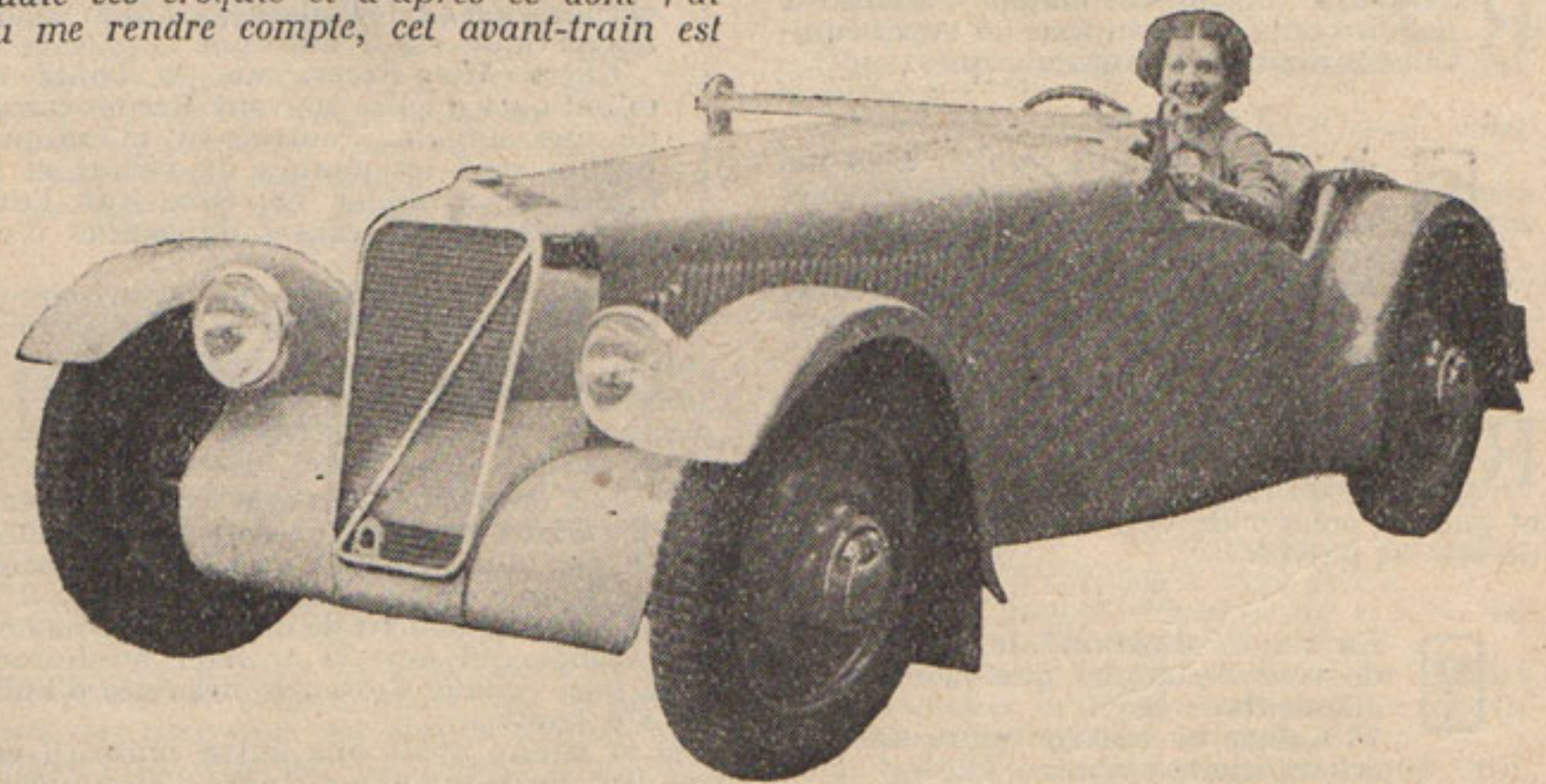
Depuis dix ans, fidèle au cyclecar, je voudrais tant vous voir plus nombreux sur la route. Unissons-nous, demandons à *Moto Revue* d'être notre porte-drapeau, soutenons les constructeurs.

Amis lecteurs, je voudrais terminer rapidement, sur une histoire vraie. Je viens d'acheter mon troisième Sandford.

Au moment de repartir par la route, l'imprudence d'un conducteur fougueux, envoyait l'avion de la route dans les décors.

Constructeur consciencieux au delà même de ses intérêts, la machine vient de m'être rendue avec un châssis et une carrosserie

de constructeurs, ont échoué, oui ! vraiment. Eh bien non ! et voilà mon idée : D'après les croquis et articles parus dans *Moto Revue* depuis plusieurs années, le seul cyclecar motorcycle vraiment au point est le Trelba de M. Albert ; dans le numéro du 27 mai 33, un croquis de la suspension avant en coupe (vous regrettiez qu'il n'existe qu'à un seul exemplaire) ; dans le numéro du 25 novembre 33 (la transmission du même champion de France. J'ai étudié ces croquis et d'après ce dont j'ai pu me rendre compte, cet avant-train est



La voiturette cyclecar Georges Irat, à traction avant, est équipée d'un moteur quatre cylindres à culbuteurs.

parfait. Donc, que M. Albert veuille bien nous faire un livre de la construction de son cyclecar avec toutes les coles et renseignements nécessaires (sollicité par nous). Jusqu'à ce moment rien d'impossible, que *Moto Revue* l'édite et qu'avant que cette édition paraisse, vous ayez obtenu d'un constructeur (par exemple Chapis, qui travaille sur dessin) l'accord nécessaire pour construire même sur commande l'avant-train du Trelba complet à prix très raisonnable (c'est encore possible). Il est très facile de prévoir ce qui se passera avec un bouquin comme cela, présenté par *Moto Revue* et vendu en paraissant sur

le Marché. Après sa lecture, l'amateur de cyclecar qui apprendra à la fin de ce livre que pour X... prix, il peut avoir un avant-train, qu'il pourra monter là dedans un 350 ou un 500 avec sa boîte ou son bloc même dégonflé et construire le reste lui-même, c'est-à-dire monter roue arrière unique ou 4 roues s'il le préfère avec une carrosserie ou des sièges, s'il ne peut en faire une dont il pourra trouver les pièces dans le commerce. Mais il ne faudra pas oublier de faire un devis et mettre l'adresse des maisons où on pourra trouver roues, etc. et tous les accessoires pour mener à bien cette entreprise. Vous verrez alors les bricoleurs sortir des cyclecars et vous assisterez à un mouvement analogue (pour cet intéressant véhicule) au Pou du Ciel de M. Mignet, mais amplifié, car malgré tout, l'avion ne peut pas avoir maintenant le même essor que le cyclecar ; vous verrez des garages acheter des avant-trains et monter des mécaniques, des constructeurs de moteurs comme Aubier étudier son moteur 2 cylindres, 2 temps spécialement pour cet avant-train (il l'a fait pour le Pou du Ciel). D'autres des carrosseries et les marchands d'accessoires vendront tout ce dont on aura besoin et ceci sans leur demander, et j'ose croire que si vous voulez vous pouvez le faire et un constructeur devrait pouvoir nous livrer un avant-train comme cela pour un minimum de prix, car les pièces qui coûteront le plus cher là dedans, seront les moyeux, leurs joints et le différentiel tout le reste étant dans le commerce à l'heure actuelle (roues, ressorts, ferraille profilée, etc.). Naturellement, il faut que M. Albert y retrouve son compte et sur chaque avant-train vendu, il devra toucher un droit de licence.

Et vous verrez qu'où les constructeurs

ont échoué, les amateurs avec leurs moyens réduits réussiront, car d'après les articles parus dans les deux derniers numéros de *Moto Revue*, les constructeurs ne le peuvent pas. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir transmettre mon idée à M. Albert et d'avoir son opinion ainsi que la vôtre à ce sujet, et je me tiens à votre entière disposition pour vous donner ma façon de voir en me mettant au point de vue d'un futur acheteur (mécanique et

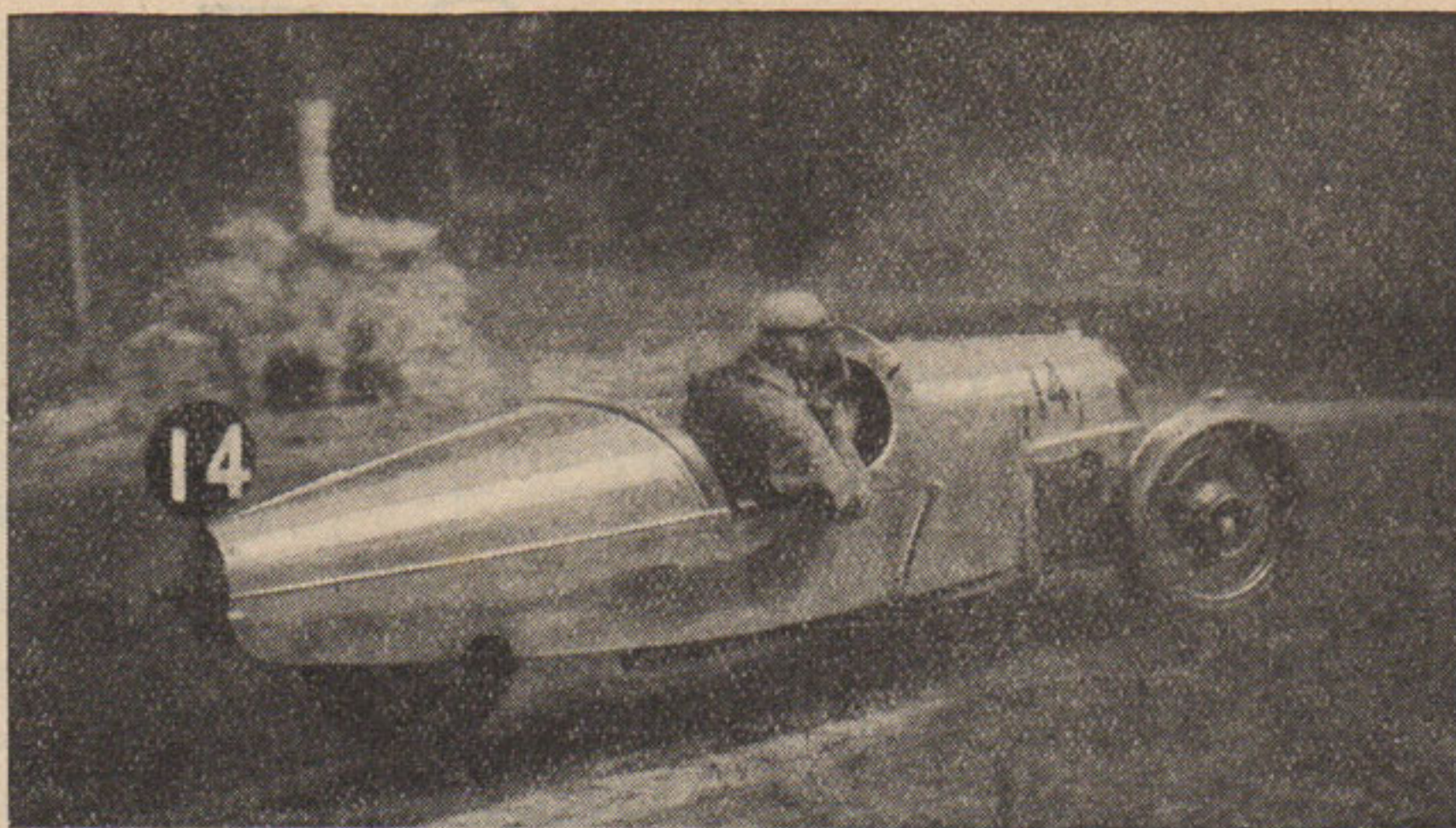
commerce) comment, à mon avis, il faudrait lancer une pareille affaire avec toutes les chances de réussite, car je suis persuadé qu'elle réussirait.

P. BILLOT, à Levroux.

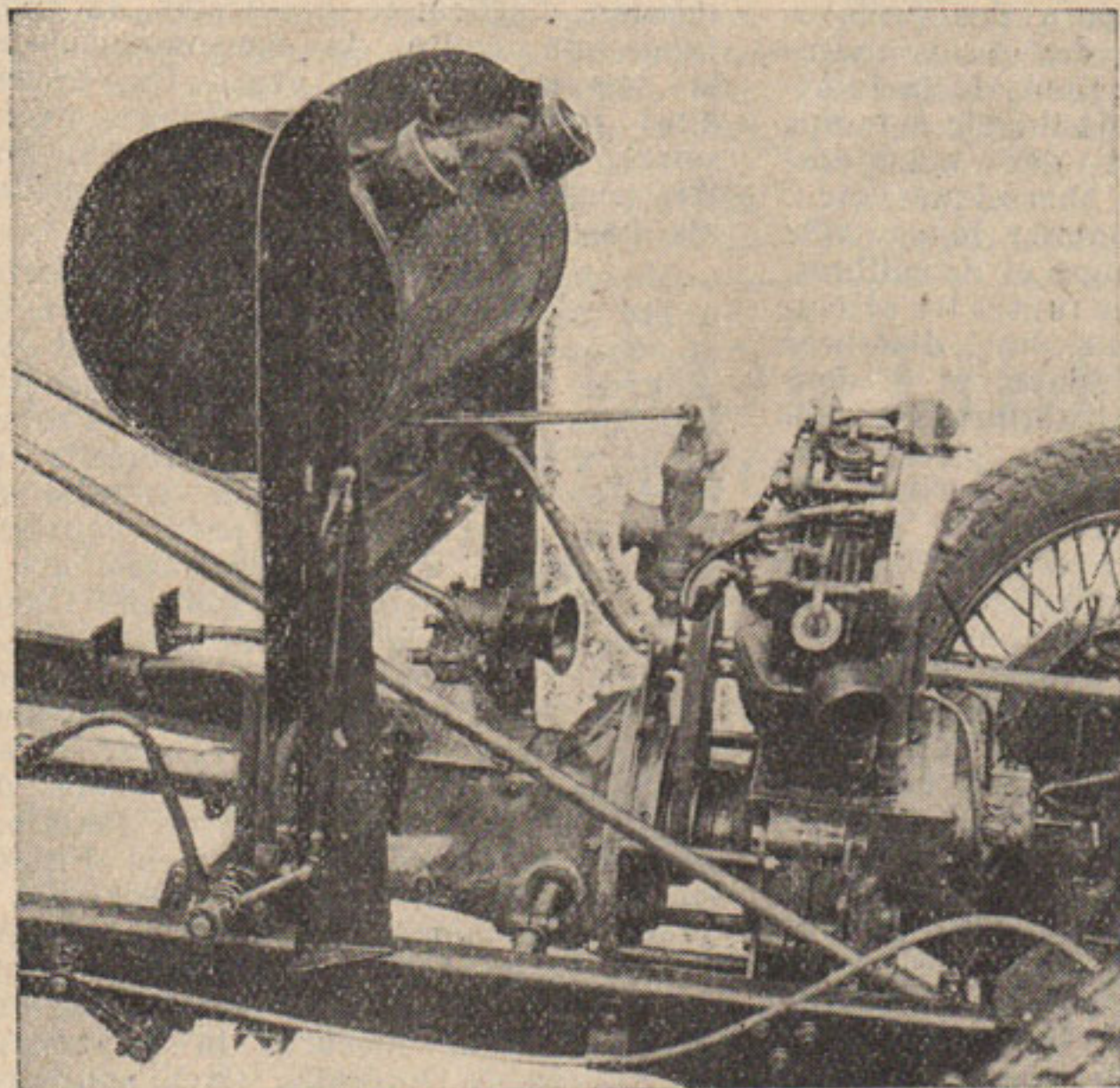
Il est évident que des spécialistes ayant fait leurs preuves comme Violet, Trelba ou Robail pourraient peut-être tenter cette expérience ; c'est une conception à étudier. En ce qui concerne Robail, on peut dire qu'il a répondu par avance à la demande de M. Billot ; les photographies que nous avons publiées dans un précédent numéro montrent en effet qu'on peut centraliser toutes les pièces utiles à la réalisation d'un cyclecar.

Cette solution, toutefois, ne pourrait satisfaire tout le monde ; il reste donc une importante cohorte d'aspirants cyclecaristes qui n'ont ni le temps, ni la possibilité, ni la compétence nécessaire pour, sinon fabriquer, tout au moins, monter et assembler leur véhicule.

A ceux là, nous avons signalé par un précédent compte rendu d'essai le nouveau Darmont dont les caractéristiques générales répondent aux désirs de tous



Le Sandford flat-twin au Bol d'Or.



L'avant du cyclecar qu'a construit un amateur avec un moteur JAP et des pièces de 4 CV Donnet. Toutes ces pièces existent dans le commerce à des prix relativement bas. Ce qui prouve qu'un amateur adroit peut, pour une somme modique, construire lui-même un véhicule rapide, économique et robuste.

ceux qui recherchent à la fois les solutions mécaniques simples de la moto et le confort de la voiturette. Ce Darmont s'entretient aussi aisément qu'une motocyclette, sinon mieux, ses organes étant souvent plus accessibles, il est économique comme elle et l'indépendance de chaque organe assure des réparations peu onéreuse ; d'autre part, il a les quatre et même les cinq roues de la voiturette, son confort, ses sièges spacieux et une élégance de forme indiscutable. Le modèle à soupapes latérales conviendra à la majorité et celui à culbuteurs aux sportifs.

Dans le domaine de la nouveauté, enfin, en attendant que sorte la voiturette S.I.A. et qu'elle plaise par sa conception et par sa réalisation, il ne faut pas oublier la voiturette cyclecar Georges Irat que nos lecteurs connaissent déjà pour ce que nous en avons dit et que son constructeur commence à livrer : il ne faut pas oublier non plus la Valé qui, après la mort de son regretté constructeur Janin, a subi un temps d'arrêt, mais à laquelle on travaille toujours et que nous espérons bien présenter prochainement dans sa forme définitive.

MAX END.

EN ALLEMAGNE

Il y a eu moins d'épreuves motocyclistes en 1935 qu'en 1934. Voici les plus importantes : La course de la Solitude (près de Stuttgart), le course d'Eilenriede (Hanovre), la course d'Eifel, le Grand Prix d'Allemagne, le Grand Prix de Côte (Fribourg) et les Six jours. Les 2.000 km. sont supprimés.

Voici maintenant les noms des coureurs des différentes maisons : La maison D.K.W. a conservé les coureurs Geiss, Winkler, Bauhofer, Ley ; elle dut renoncer à Rosemeyer qui courut en voiture pour Auto-Union. Ruettchen, Loenins, Mellman et Steinbach représentèrent la maison N.S.U. On trouva aussi Loof et Kohfink sur Impéria, Tommasi sur Standard, Luthord sur Triumph, Baylon, von Krohn et Storek sur Zündapp, Moeritz sur Victoria et les deux frères Thumshirn sur Ardie.

Enfin, nous savons que B.M.W. a présenté un nouveau modèle de course cette année.



CERTAINS motocyclistes faisant partie de l'honorable corporation des travailleurs du chapeau ont toujours refusé de porter un casque. Il est facile de comprendre que le casque constitue le plus souvent une gêne certaine pour ceux qui ondulent de la voiture.

Fort heureusement, cette pénible situation n'a pas laissé indifférents nos construc-

teurs de casques qui ont mûrement étudié la question et ne tarderaient pas à sortir bientôt des casques à coulisse et ressorts compensateurs de dilatation, commandés par engrenages arbres à cames ou distributeurs rotatifs susceptibles de contenter les motocyclistes travailleurs du chapeau les plus exigeants, qui n'auront plus désormais aucune raison valable de persister dans leur refus de porter un casque...

Les statistiques ont démontré qu'en 1934, c'est toujours à 5 heures de l'après-midi que se sont produits le plus grand nombre d'accidents.

Comme le disait l'extraordinaire coureur Dubidon, ceci prouve surabondamment l'inexpérience des conducteurs qui, au lieu d'être prudemment, à cette heure fatale, en train de prendre l'apéritif au café le plus proche, sont sur la route.

ESSAIS

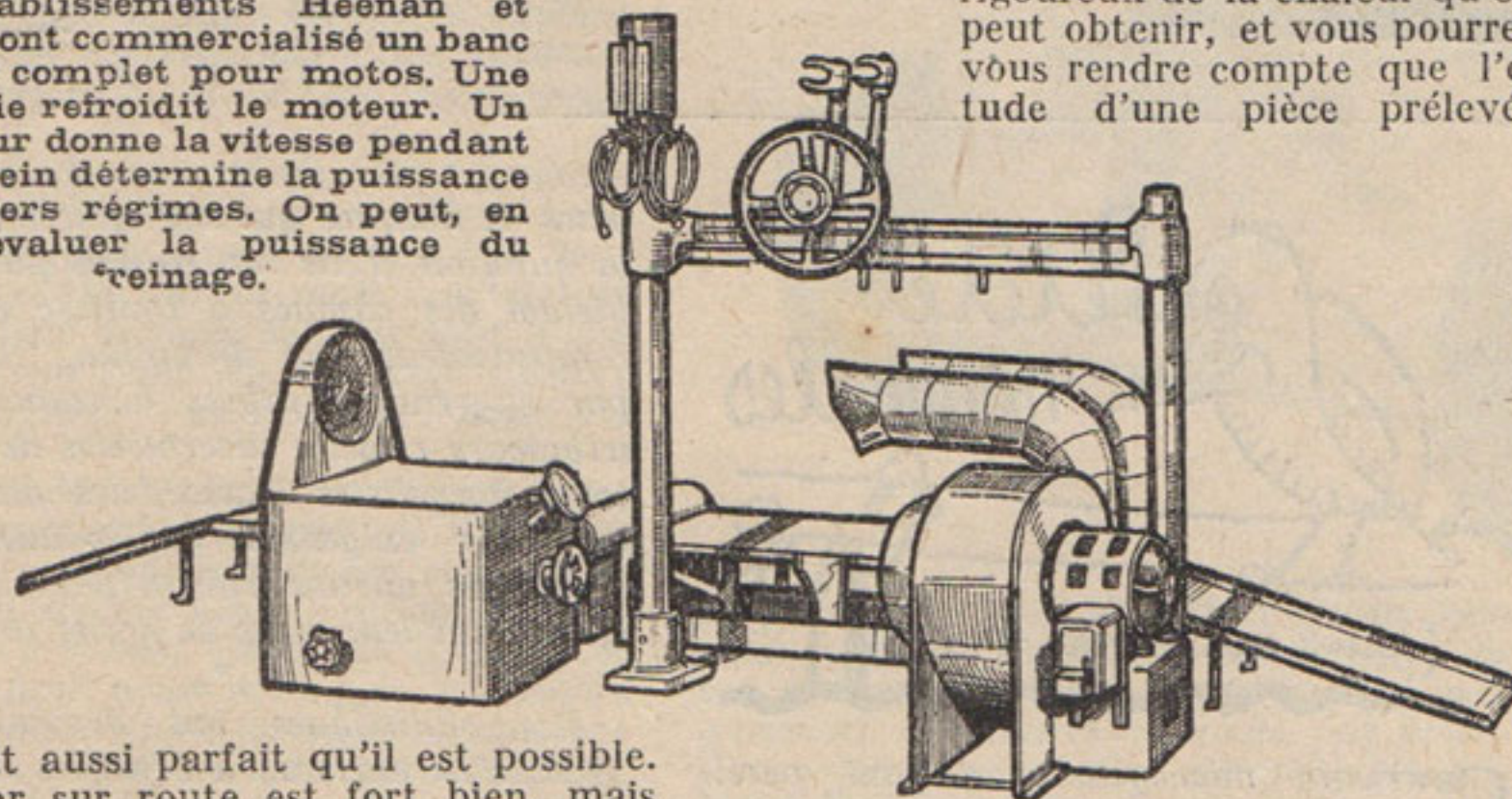
VERS L'ESSAI SCIENTIFIQUE DES MOTOCYCLETTES

L'AUTOMATISME tend à s'imposer à tous les stades de la construction des motocyclettes. Autrefois, la précision des méthodes d'usinage laissait à désirer beaucoup. Quant à la mise au point des machines terminées, elle était purement empirique. On ne savait trop pourquoi certaines machines se montraient au cours des essais infiniment supérieures aux autres. On devait également faire une large part à l'expérience et à l'adresse des metteurs au point. Quand un nouveau modèle sortait, on découvrait des loups dont il était très souvent difficile de trouver la cause. Bref, on était toujours exposé à des surprises désagréables et on travaillait à l'aveuglette. A l'heure actuelle quand on dessine une machine, on a peu de chance de commettre de grosses erreurs, on fera presque à coup sûr une bonne machine. Mais nous sommes devenus de plus en plus exigeants et voulons des machines qui combinent des qualités considérées pendant longtemps comme impossibles. Souplesse et rendement, confort et tenue de route, etc... On doit donc demander aux ingénieurs qui étudient les prototypes, une somme considérable de connaissances. La mise en construction n'est pas moins délicate et il serait à cause du matériel coûteux et complexe utilisé, à cause aussi d'une organisation rationnelle permettant seule de produire de bonnes machines à un prix minimum, désastreux de s'apercevoir que la machine mise en production n'est pas parfaite. Il faudrait tout reprendre sur de nouveaux frais. Aussi, faut-il que le proto-

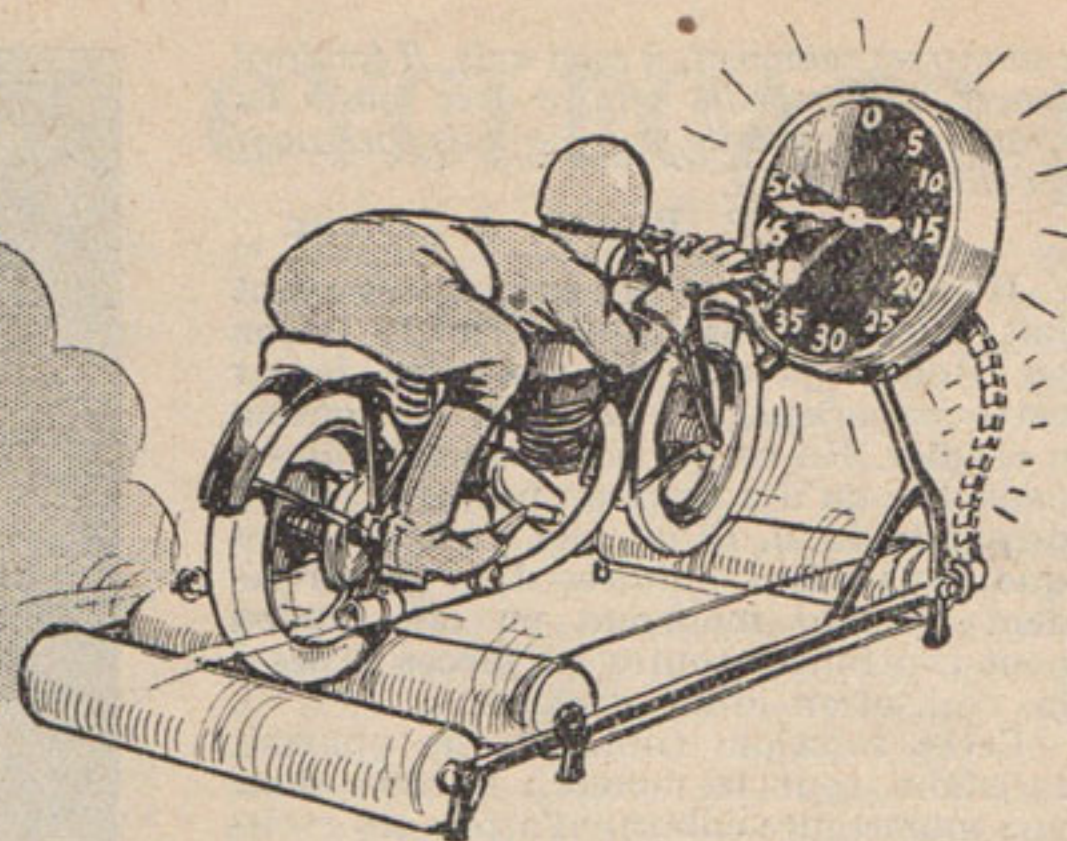
Les établissements Heenan et Froude ont commercialisé un banc d'essais complet pour motos. Une soufflerie refroidit le moteur. Un compteur donne la vitesse pendant que le frein détermine la puissance aux divers régimes. On peut, en outre, évaluer la puissance du "reinage".

type soit aussi parfait qu'il est possible. L'essayer sur route est fort bien, mais c'est une méthode longue, incertaine, incapable de déceler certains défauts. Il serait bien préférable d'essayer le prototype dans des conditions parfaitement déterminées et à la limite de résistance de ces organes. Par exemple, essayez un moteur à pleine puissance pendant 100 heures. S'il tient, il est certain qu'il est parfait et, qu'utilisé

normalement, il couvrira sans panne grave, un kilométrage imposant. Si des organes lachent on pourra apporter à temps les retouches nécessaires et employer des matériaux mieux appropriés. On n'entreprendra donc la construction en grande série que sur des données absolument sûres. Au cours de la fabrication on fera des prélèvements de pièces pour des essais mécaniques, le contrôle constant de la fabrication permettant de découvrir à temps toute la défectuosité des machines-outils, des traitements thermiques, etc... Il faut, en effet, distinguer le contrôle des cotes à l'aide de jauges et de calibres, contrôle qui s'exerce sur toutes les pièces, et qui a surtout pour but d'assurer l'exactitude de l'assemblage, et le contrôle mécanique et métallurgique qui s'exerce seulement sur des pièces prélevées sur l'ensemble et permet de s'assurer que les pièces sont parfaitement conformes aux échantillons au point de vue de leur résistance à la rupture, de la dureté de leur surface, de l'homogénéité de leur structure, etc... Les procédés de fabrication permettent une extrême précision et peuvent être réglés pour assurer des résultats constants. Comparez en effet l'incertitude des traitements thermiques, trempe et cémentation, quand on employait les méthodes archaïques, et la rigueur que permettent d'atteindre les fours à gaz ou les fours électriques, ce dosage rigoureux de la chaleur qu'on peut obtenir, et vous pourrez vous rendre compte que l'étude d'une pièce prélevée



sur un lot important est parfaitement suffisante pour garantir la qualité exacte de toutes les autres pièces du lot. Reste enfin le contrôle final. Ce contrôle s'exerce depuis longtemps sur les moteurs. Chaque moteur est passé au banc d'essai et doit développer une puissance déterminée. Ces bancs d'essais sont de trois types principaux. Le moulinet Renard,



le banc électrique et enfin le banc d'essai hydraulique dont le dynamomètre Froude est le type le plus parfait et donne des résultats d'une extrême précision. Mais si ce contrôle du moteur est indispensable, celui de la machine ne l'est pas moins. Il est important de connaître le rendement de la transmission, l'efficacité des freins, la résistance du cadre, la consommation et la vitesse possible, etc... On pourra ainsi effectuer tous les réglages nécessaires. L'essai sur route pourra être très court et il sera rare qu'une machine ait besoin de retouches.

Un banc d'essais pour motocyclettes a été étudié spécialement par Heenan et Froude. Disons tout d'abord un mot du frein hydraulique Froude. On sait que le frein hydraulique Froude jouit d'une réputation universelle et qu'il en existe toute une gamme de modèles dont le plus petit convient aux moteurs de motocyclettes et le plus gros convient aux moteurs Diesel et peut absorber la bagatelle de 15.000 CV à 1000 tm. Mentionnons en passant que les bancs d'essais pour locomotives sont équipés de freins Froude. Mais quelles que soient les dimensions du frein Froude, le principe de fonctionnement est le même. Le frein Froude comporte comme parties essentielles : 1° un carter monté sur berceau oscillant ; 2° un rotor à aubes latérales, monté sur un arbre entraîné par la machine dont on veut mesurer la puissance ; 3° des aubes latérales fixes, solidaires du carter ; 4° des vannes réglables, permettant de mettre en communication le rotor et les aubes fixes. On peut ainsi faire varier la charge hydraulique. Quand les vannes sont fermées, la charge hydraulique est à son minimum, elle est à son maximum quand les vannes sont ouvertes en grand. L'ouverture des vannes est commandée par un volant à main. Le carter des aubes fixes peut osciller avec son berceau et on mesure ainsi le couple engendré, dont le chiffre est là sur un cadran. Un compte-tours, ou, dans le cas d'une moto complète, un indicateur de vitesse donnent les indications complémentaires et un ingénieux système de cadran permet la lecture directe de la puissance sans aucun calcul ; 5° le frein hydraulique est alimenté en eau par la canalisation d'eau de la ville à une pression constante qui ne doit pas être inférieure à une atmosphère. L'eau est évacuée après usage.

Un frein hydraulique Froude constitue la partie essentielle du banc d'essai pour motocyclettes. Il est accouplé à un tambour placé sous la roue arrière

de la moto (un second tambour tourne fou). On remarquera que le diamètre de la roue de la moto n'a aucune importance : en effet, le tambour mesure non le régime auquel tourne la roue, mais la vitesse périphérique de celle-ci, correspondant à la vitesse qu'atteindrait la machine sur la route. Un indicateur de vitesse, rigoureusement exact, indique par équivalence la vitesse de route en kilomètre-heure. Voici les autres parties du banc d'essai : un chariot avant réglable d'après l'empattement, un appareil d'essai de freins pour freins avant et arrière, un dispositif permettant de freiner à l'avant et à l'arrière, un débitmètre ou appareil permettant de mesurer la consommation, support et tuyauterie flexibles, un système d'accrochage pour maintenir la moto en position, rampe d'accès avant et arrière, une charpente métallique supportant l'ensemble, un dispositif de refroidissement, comprenant un ventilateur centrifuge à moteur électrique, et des tubulures réglables. Ce banc d'essai pourrait absorber une puissance de 30 CV pour toutes les vitesses comprises entre 56 et 140 km.-h. avec un minimum d'environ 12 CV à 140 km. (ce qui ne veut naturellement pas dire qu'on puisse atteindre une telle allure avec une aussi faible puissance).

L'emploi du banc d'essai Heenan et Froude est très simple. On met la

machine en place et le moteur en marche, en grande vitesse. Avec le volant on règle le frein hydraulique de telle manière que l'indicateur de vitesse indique une allure de 30 km. à l'heure. On lit d'autre part l'effort de traction exercé. Un ingénieux système de cadran permet de lire immédiatement le résultat sans aucune espèce de calcul. Grâce au débitmètre, on peut connaître également la consommation. Cette simplicité d'emploi du banc d'essai n'est pas la moindre de ses qualités. En agissant sur le volant on permet alors au moteur de tourner plus vite. On aura l'indication de la puissance à ces diverses vitesses. On peut également mesurer la consommation, effectuer les réglages nécessaires pour qu'à une vitesse donnée, le moteur fournisse la puissance maxima correspondant au régime atteint.

Le principe de l'appareil d'essais de freins est le suivant : Chacune des roues est supportée par un rouleau strié, monté sur un balancier. Ce balancier ne permet au rouleau qu'un mouvement vertical. Au moyen d'un moteur électrique et d'un réducteur, le rouleau entraîne la roue malgré la résistance du frein. Le couple réactif tend à écarter le balancier de sa position verticale et à la faire osciller. En même temps le poids de la machine agit verticalement vers le bas et équilibre l'oscillation du balancier. L'angle d'oscillation est indiqué

par une aiguille se déplaçant sur un cadran. On a ainsi à première vue, le rapport entre la force tangentielle exercée à la surface des pneus et le poids supporté par la roue. Ce rapport mesure le rendement du freinage.

Avec le banc d'essais H.F. l'essai du moteur séparé n'est plus nécessaire. On évite ainsi les frais et la perte de temps. En quelques minutes la machine est en place. Il n'y a qu'à la maintenir avec deux fixations, à fixer le dispositif à ressort représentant le poids du conducteur. Comme nous l'avons vu, le moteur est refroidi par le courant d'air débité par une ventilation centrifuge.

L'essai dure peu de temps. En une dizaine de minutes, y compris le temps nécessaire pour placer la machine sur le banc d'essai et l'enlever, on peut faire un essai de puissance à différentes vitesses, mesurer la consommation, essayer la machine au ralenti, vérifier le fonctionnement général. On peut effectuer les réglages avec le maximum de commodité ; l'essayeur sur route a le souci de conduire la machine et ne peut donner toute son attention au moteur. Il lui est beaucoup plus difficile de trouver les défauts de réglage et d'y remédier. Il en résulte donc un gain de temps et d'argent et une meilleure mise au point. Constructeur et motocycliste ne peuvent qu'y gagner.

L'EFFORT ROUTIER en Italie

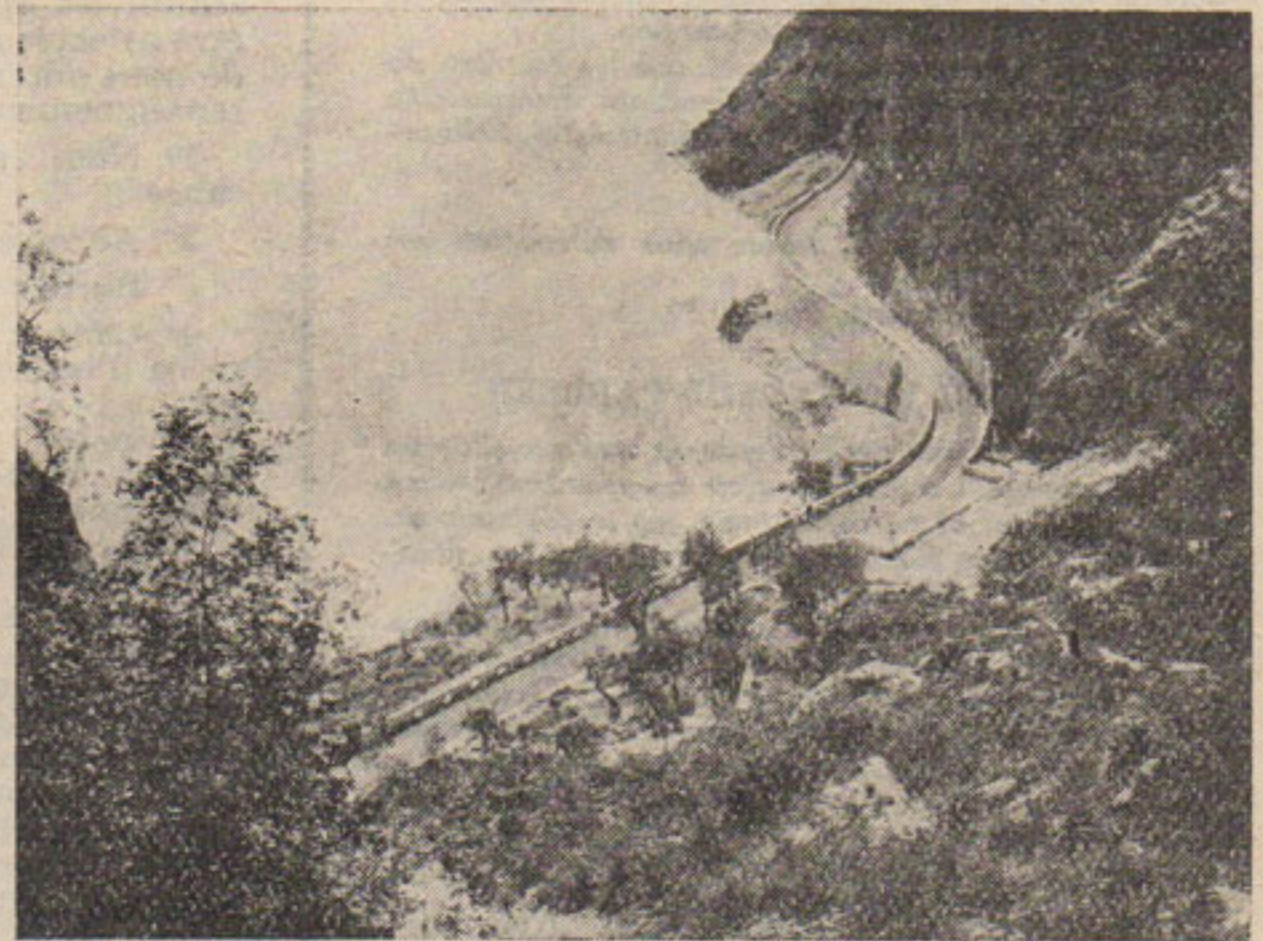
L'ITALIE possède actuellement un réseau routier des mieux aménagés et des mieux conçus. Certes, la route a dû s'adapter au profil tourmenté du sol, mais dans les cas les plus difficiles, les ingénieurs ont établi des tracés sûrs, parfois audacieux, qui satisfont toujours aux exigences impérieuses de la circulation rapide.

Les vieilles voies furent rectifiées de façon à élargir la courbure des virages et à supprimer les différences de niveau trop accentuées. Le réseau fut amplifié et toutes les chaussées pourvues des revêtements les plus modernes.

Les anciennes chaussées romaines — qui furent un facteur important de civilisation — reprirent leur antique destinée. La Via Aurelia (de Vintimille à Rome), la Via Cassia (de Rome à Florence), la Via Flaminia (de Rome à Fano), la Via Salaria (de Rome à Porto d'Ascoli), la Via Appia (de Rome à Brindisi), etc., furent les premières routes dont on s'occupa. Elles entraînèrent la construction de nombreux ouvrages d'art. Non loin de Gênes notamment, sur la Via Aurelia, un tunnel de 332 mètres est percé dans le roc et un viaduc de 152 mètres enjambe le port de Savona. A côté de la modernisation de ces célèbres et éternelles voies d'accès, la création de nouvelles routes représente le résultat d'un effort supérieur et d'un labeur passionné. Un grand nombre de ces routes avaient été reconnues nécessaires depuis fort longtemps. Ainsi, on ne parcourait le littoral tirrénien, de Naples à l'extrémité méridionale de la Péninsule, que par de vieilles chaussées poussiéreuses et médiocres offrant de grandes différences de niveau. On atteignait non plus la rive occidentale du lac de Garde que par bateau. Aujourd'hui, une route magnifique court le long du littoral tirrénien, de Naples au détroit de Messine. Le touriste émerveillé peut suivre en automobile, la rive enchantée du lac de Garde depuis Gardone jusqu'à Riva di Trento. Il a fallu ici tailler dans la muraille abrupte et rocheuse, transporter les matériaux par bateau et effectuer les premiers travaux grâce à des échafaudages. La route est littéralement creusée, puisqu'elle comprend plus de 7 kilomètres de tunnels. On pourrait citer d'autres exemples aussi significatifs de l'enthousiasme créateur de la nouvelle Italie. Les difficultés les plus redoutables ont été surmontées pour réaliser l'œuvre magnifique des routes.

A côté de la route ordinaire, le gouvernement fasciste a créé l'autostrade uniquement réservée au trafic automobile. Elle est appelée à constituer un élément puissant d'intérêt dans l'organisation de la vie moderne.

La première autostrade, exécutée en 1925, reliait Milan



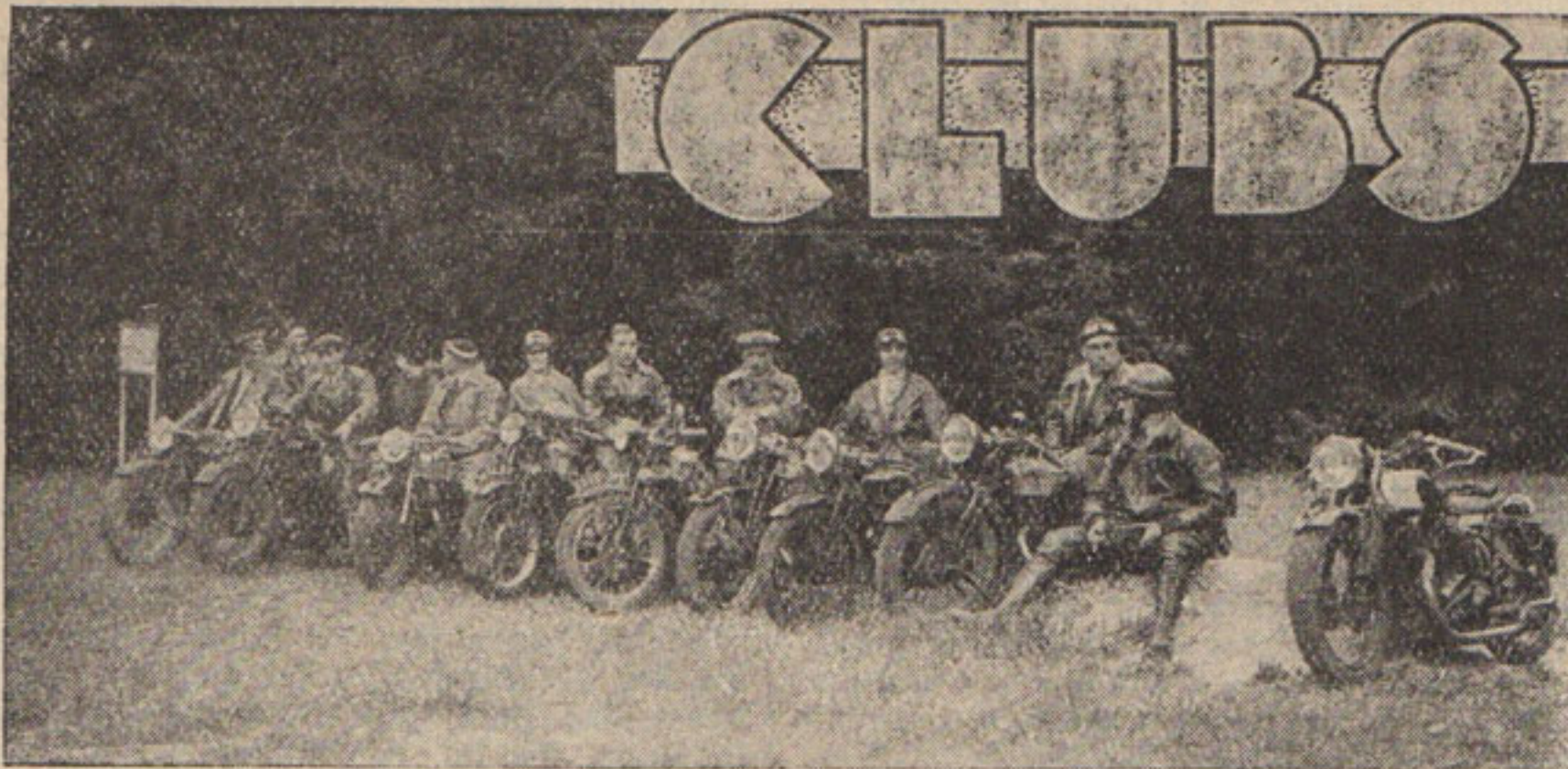
Un aspect de la Via Aurelia, sur la riviera italienne.

à Turin, de Padoue à Venise, de Florence à Viareggio, etc., etc. Ainsi, toutes les régions de la péninsule, célèbres pour la grande beauté de leurs œuvres d'art, peuvent être rapidement atteintes par ces routes incomparables dont les courbes ont toutes un rayon supérieur à 500 mètres et dont les passages à niveau ont été supprimés. L'autostrade de Naples à Castellamare di Stabia, longue de 20 kilomètres, a nécessité la construction de 93 ponts. Bien signalées, splendidement entretenues et bien gardées, ces routes spéciales représentent ce qui a été fait de mieux dans le domaine de l'autostrade.

Quelques chiffres concrétiseront l'énorme labeur fourni, là-bas, en dix années durant lesquelles 8.562 km. de grandes routes ont été modernisées et 1.000 km. ont été créées, tandis qu'on notait la réalisation de 1.120 km. de nouvelles routes militaires, 525 km. de routes d'état, 1.143 km. de routes départementales, 3.844 km. de routes communales, 436 km. d'autostrades, ce qui entraînait la construction de 650 nouveaux ponts et viaducs et la suppression de 92 passages à niveau.

On ne saurait trop souligner l'admirable effort fourni par l'Italie pour s'outiller en bonnes routes. Celles-ci offrent un charme inégalable à ceux qui parcourent cette vieille terre toute de grâce, de lumière et qui évoque partout la Grande Rome des Césars et des poètes.

G. D.



EN FORÊT DE FONTAINEBLEAU

Quelques membres de l'A. M. C. Orléanais photographiés lors d'une excursion.

REGION PARISIENNE

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

La sortie sur Precy, s'est déroulée avec le maximum de succès. Départ, déjeuner, jeux, baignade ont fort amusé tous les participants.

L'Amicale prépare actuellement une sortie pour le début de septembre. Là encore, le facteur économie va jouer et si nous en jugeons par le succès des sorties placées sous ce signe, la formule a du bon.

Nous rappelons à tous nos amis, que les réunions du mardi soir, ouvertes à tous, se tiendront désormais au café des Postes, à l'angle des rues Montmartre, Etienne-Marcel et Jean-Jacques-Rousseau.

Venez-y nombreux.

Plus nous serons forts, mieux nous défendrons nos intérêts.

A.M.F., 35, rue Sibuet, Paris (12^e).

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

La sortie du 18 août sur Le Perray et les Etangs fut des plus réussies. Un grand nombre des membres avaient tenu à y assister et ne regrettèrent pas le déplacement. Baignades, jeux en plein air et nombreuses photos, destinées à enrichir l'Album du Club.

Dimanche 25 août, sortie sur Avon-Fontainebleau. Rendez-vous 8 h. devant le garage, 92 bis, boulevard de Picpus. Départ 8 h. 30 par Joinville, Champigny, Queue-en-Brie, d'où la route à suivre sera fléchée, Servon, la N. 19 jusqu'à Brie-Comte-Robert, la N. 5 bis, Melun, Fontainebleau. Regroupement à l'Obélisque. Isolés amicalement invités.

RACING MOTO-CLUB

Le Racing a fait une ravissante sortie à la plage moderne d'Esblly. Après avoir fait honneur à la baignade, ce fut le tour de la danse de sorte qu'avec un bel entrain la journée s'est passée des plus gaiement.

Dimanche 25 août, sortie sur le Portmoutain. Rendez-vous à 7 h. 1/4 au siège social, départ à 7 h. 1/2. Regroupement à Provins.

Renseignements tous les jours, 209, boulevard Davout 20 et 135, boulevard Diderot et tous les mercredis à 21 h. à la réunion au siège social, 10, avenue du Trône 12^e.

M. C. DE PARIS

Chaque dimanche une sortie

Dimanche dernier, sortie pique sur Varredes, qui a obtenu son habituel succès tant pour le nombre de participants que pour la gaieté et l'entrain.

Le 25, sortie Pique-Nique en Forêt de Saint-Germain (sortie repos). Deux départs sont prévus : Porte Champerret 8 h. 30 et 13 h. 30. Regroupement à la Croix-Saint-Simon (près la gare d'Achère). Pique-Nique aux environs de la Faisanderie. Itinéraire : Pont de Bezons, Maisons Laffitte, Croix de Noailles, puis à droite R.N.184.

Le 1^{er} septembre : dernière sortie de l'année sur la Mer, à Ault, Onival. Pique-Nique.

AMICALE MOTO-CYCLECARISTE D'ORLY

Les dirigeants de ce jeune club (Inscription préf. 192.642 du 27-6-35) organisent une première fête essentiellement motocycliste dimanche 1^{er} septembre sur le stade communal d'Orly.

Nous trouvons au programme de cette réunion, un gymkhana dont les trois épreuves seront aussi classiques que faciles ; une course sur prairie qui se déroulera sur une piste en herbe de 400 mètres au tour et assez large ; pour clôturer un match de moto-ball.

Chaque épreuve sera dotée de prix très intéressants

SERVICE MILITAIRE

Tous les jeunes gens susceptibles d'être incorporés dans une formation motorisée de la cavalerie, et possédant les aptitudes nécessaires pour être affectés à l'une d'elles, sont priés de nous adresser de toute urgence, les renseignements ci-après :

1^o Nom, prénoms, date de naissance

2^o Adresse :

3^o Bureau de recrutement ;

4^o Canton de recensement et numéro d'inscription sur la liste cantonale.

A cette demande devront être jointes toutes pièces justificatives, notamment :

Copie des brevets et permis de conduire.

Extrait de naissance.

Duplicata des certificats des employeurs (avec indication des travaux spéciaux effectués).

Ces copies doivent être certifiées conformes par les Maires ou Commissaires de Police.

Nous aurons ainsi la possibilité de répondre immédiatement aux décisions, sans doute spontanées, qui pourront être prises par les Services de Recrutement pour l'incorporation anticipée des jeunes recrues.

et nul doute que cette réunion qui commencera à 14 h., ne connaisse le plus vif succès. Le terrain des sports Orlyens est d'un accès facile ; il se trouve à 150 mètres de la route de Fontainebleau et environ 800 mètres du camp d'aviation, en face les nouvelles usines Pilot. Nous invitons cordialement les motocyclistes à assister à notre fête et nous espérons que de nombreux membres de grands clubs parisiens répondront à notre appel en faveur du sport motocycliste. Les prix seront distribués après la réunion et notre sympathique président M. Socier remettra au gagnant de la course sur prairie une superbe coupe.

Pour tous renseignements, s'adresser ou écrire au siège : 20, rue du Commerce. Tél. : Orly 2.

SEINE ET MARNE

UNION MOTORISTE NEMOUIRIENNE Epreuve de Régularité

L'U. M. F. fera disputer le 25 août son annuelle épreuve de régularité pour motos, sidecars, cyclecars et voitures, toutes cylindrées, sur un circuit de 140 kilomètres.

COTE D'OR

M. C. DIJONNAIS Réunion du 6 août

La séance est ouverte à 21 heures, sous la présidence de M. Rodier, ayant à ses côtés M. Boisard, secrétaire, M. Baloche, délégué à l'office municipal des sports de Saint-Denis ; MM. Gros et Demerson, présidents des sections sportives et touristiques.

La parole est donnée à M. Boisard qui lit le procès-verbal de la dernière réunion.

M. Demerson fait ressortir les performances des équipes sportives désignées pour courir toutes les épreuves du calendrier de l'A. C. M. I. Il rappelle en outre que lors des 6 heures de Montmorency l'équipe du M. C. D. s'est classée première en cylindrées différentes et a ainsi gagné le challenge offert par la Tribune de « Seine-et-Oise ». Nous remercions vivement MM. Demerson, Hugon et Lamorlette pour leur bonne tenue dans cette épreuve qui dura 7 heures pour certains.

M. Baloche, notre dévoué délégué à l'O. M. S. nous annonce à la joie de tous que la ville de Saint-Denis, avec le concours de l'O. M. S., va organiser une grande quinzaine sportive, dans le courant de septembre ; tous les sports auront leur match respectif.

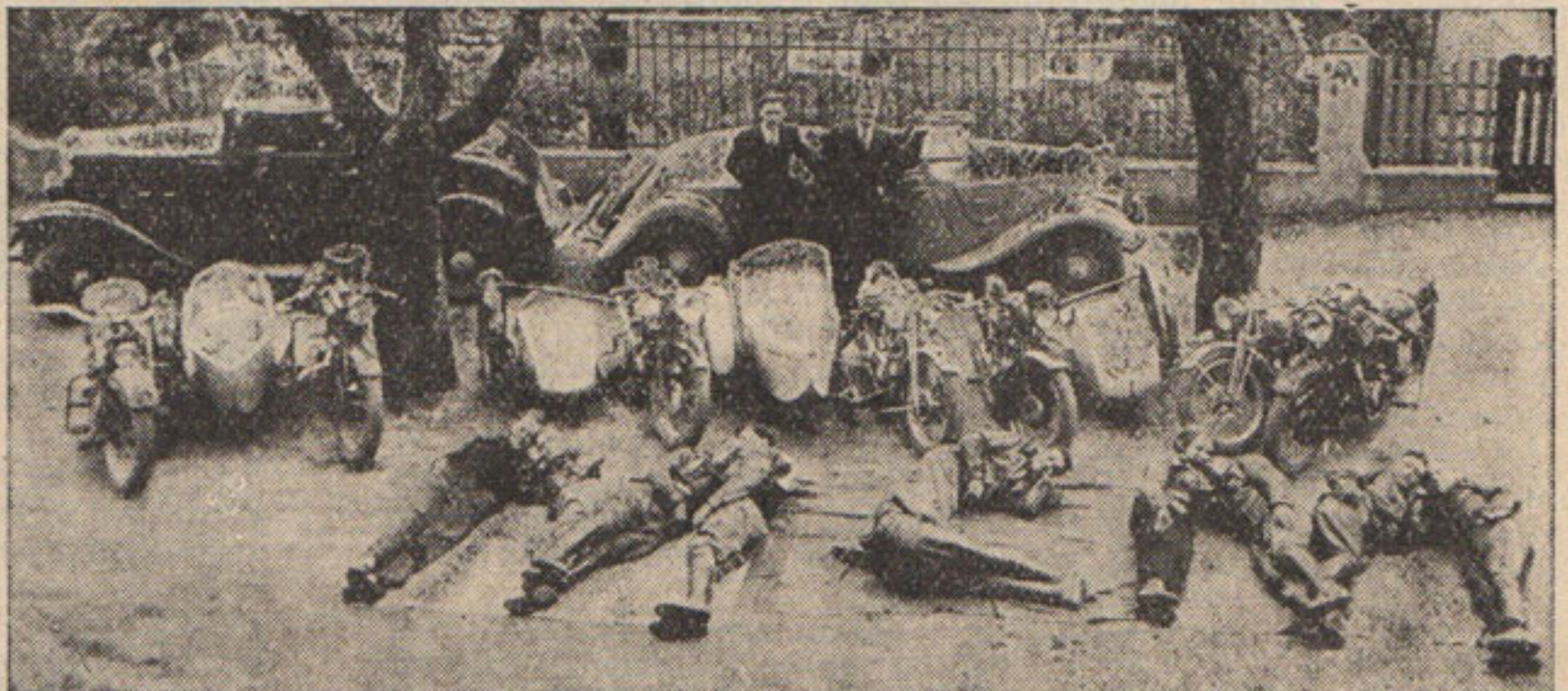
Pour nous, les motards, nous n'auront pas de temps à perdre : Rallye, ballon, gymkana, match de moto-ball, et le grand défilé dans les rues de Saint-Denis.

La séance est levée à 23 heures.

DANS L'EST

F. M. A. F. Triptyques

Nous invitons cordialement tous les motocyclistes et automobilistes de nous demander le Triptyque nécessaire pour se rendre en Belgique, au Luxembourg et en Allemagne.



Au cours d'une sortie de leur club, quelques membres du M. C. de Mulhouse ont eu l'idée originale de former, avec leurs corps, les initiales de leur groupement.

Triptyque Lux-Belg., 20 fr. pour 1 an. Triptyque Allemand, 35 fr.

Nous expédions ces papiers par retour du courrier. Joindre 2 fr. pour frais.

S'adresser au Siège de la Fédération, 6, rue Mazelle Metz (Moselle).

LE GYMKANA DU MOTO-CLUB DES TROIS FRONTIÈRES

CETTE épreuve remporta un succès magnifique. La foule occupait la plus grande partie des tribunes. M. Ch. Bœuf, directeur de l'épreuve et B. Barboni avaient bien fait les choses.

Classement général

1° Kraus Lucien ; 2° Sovilla ; 3° Massina ; 4° Jungers ; 5° Bourton ; 6° Gindiei ; 7° Viet ; 8° Jigini ; 9° Lins ; 10° Dememaerk ; 11° exæquo, Peixoto, Senlig, Poncin ; 14° Kubik ; 15° Zani ; 16° Wolfi, etc.

Saut de Tremplin

1° Lovilla ; 2° Dolfi ; 3° Kraus ; 4° Poncin.

A la proclamation des résultats, M. Bœuf, l'actif et dévoué président, tint un long discours qui sont des remerciements à tous les dirigeants, l'administration de la ville de Longwy, les commerçants, etc., tous ceux qui par leur aide avaient participé à la réussite de cette brillante journée.

COMPRESSION EN DEUX PHASES

UNE conférence très intéressante a été faite devant la Société des Ingénieurs de l'Automobile par M. Dugelay. Cette communication montre accessoirement tout l'intérêt que peut présenter le compresseur non seulement sur les machines de course mais même sur les machines de tourisme.

De plus en plus au cours des dernières années on revient de la théorie qui attribuait à la compression elle-même les phénomènes de détonation. Il est aujourd'hui généralement admis que ce qui compte avant tout c'est la température atteinte par la charge et on essaie surtout d'éviter les points chauds. Dans un moteur bien refroidi, on peut sans détonation, utiliser un taux de compression beaucoup plus élevé que dans un moteur insuffisamment refroidi. Il faut de plus éviter la présence de points chauds dans la chambre d'explosion. On peut penser à priori que bien refroidir un moteur c'est disperser dans l'atmosphère des calories qui eussent pu être transformées en travail, mais tout d'abord il a été établi par Letombe que moins un moteur est refroidi, et plus la quantité de calories évacuée par les gaz d'échappement augmente. Ensuite plus la température des parois est élevée, et plus facilement se produit la détonation. Quand nos vieux moteurs cognaient, malgré leur faible taux de compression, cela tenait autant à la température des parois qu'à la forme irrégulière de la chambre d'explosion. Donc un refroidissement énergique est indispensable particulièrement pour la culasse, d'où la popularité absolument justifiée des culasses en alliage léger à haute conductibilité thermique et à grande surface de refroidissement (nous laissons de côté la nécessité d'assurer le refroidissement égal, l'isothermie de tous les points de la culasse, qui est une question un peu différente). Une chambre d'explosion froide est donc nécessaire pour utiliser des taux de compression élevés tels qu'ils sont indispensables à un bon rendement thermique. Signalons que le Crose, avec une essence ordinaire (indice d'ortane 65), a un taux de compression de 11 à 1, cela parce que sa culasse est exempte de points chauds.

Mais, et c'est ce que M. Dugelay montre d'une manière lumineuse, il y a un autre facteur dont il faut tenir compte, et c'est la température des gaz comprimés. Cette température est fonction non seulement du taux de compression, mais aussi de la température initiale des gaz au moment où commence la

compression. Si on diminue cette température initiale on diminue du même coup et dans des proportions considérables la température des gaz en fin de compression et on peut en conséquence les comprimer à une pression beaucoup plus élevée sans qu'ils atteignent la température critique à laquelle apparaît la détonation. M. Dugelay y parvient

en employant un compresseur bi-étagé avec refroidissement des gaz entre les deux étages du compresseur. On peut aussi placer le carburateur en aval du compresseur, cas auquel le compresseur bi-étagé ne débite que de l'air. Il y a là de grandes possibilités et nous nous proposons d'analyser prochainement la conférence de M. Dugelay.

DES PRÉCISIONS SUR LA SATURNIA

DANS la rubrique « Questions et Réponses » de notre N° 624 du 23 février, nous avons répondu à M. Bighinzoli que nous ne connaissions pas la moto Saturnia... et pour cause ! Depuis, nous nous sommes renseignés



E. MASINA

et, par l'intermédiaire de notre lecteur M. Grein, de Longwy, nous avons obtenu les précisions suivantes.

La Saturnia est une réalisation d'amateur qui n'existe qu'en trois exemplaires.

Ces machines sont l'œuvre de M. Ernest Masina qui travailla dans une importante fabrique italienne. Il fut tout d'abord employé au service des freins, puis à la réparation des moteurs et fut ensuite essayeur sur route et coureur. A la suite d'un différend survenu avec

la maison, il décida de courir sur une machine de sa conception. Il construisit donc, en 1927, sa première Saturnia 125 cmc.

Cette machine est équipée d'un moteur M.M. deux-temps : alésage 52, course 58. Ce moteur est identique à celui équipait la machine avec laquelle le coureur italien Morini battit, le 18 septembre 1927, le record mondial de la catégorie 125 cmc. à 100-230 km.-h. Le cadre, le réservoir, le reste de la machine en un mot, sont l'œuvre de M. Masina.

Avec cette machine il courut en avril 1928 le circuit de Belfiore près de Mantoue. Il termina troisième à 92 km. de moyenne.

Il construisit ensuite une 175 cmc. équipée d'un moteur qu'il conçut et réalisa de toutes pièces, sauf, bien entendu, le carburateur, la magnéto et la boîte de vitesses. Le cadre, le réservoir, les moyeux des roues, etc., sont son œuvre personnelle. C'est une machine très rapide ayant fait ses preuves dans les courses organisées par la Fédération Motocycliste et Automobiliste de France.

Masina vient d'achever la construction d'une 250 cmc. à soupapes en tête qui vient d'ailleurs de débiter triomphalement à la course de côte de Moyeuve en remportant deux premières places.

Un tel effort méritait d'être signalé ; d'autant plus que la construction de ces machines coûte cher. Mais Masina n'a construit ses motos, non pour gagner de l'argent, mais pour avoir le plaisir de courir et autant que possible de gagner, et, sa modestie dut-elle en souffrir, il y réussit fort bien.

NOTRE CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

Ouvert à nos lecteurs et abonnés

Devant l'énorme succès remporté par les précédents concours de photos, « Moto-Revue » organise un nouveau concours de photographies qui, de par sa formule extrêmement simple, laissera le champ absolument libre aux amateurs qui y participeront.

OBJET DU CONCOURS

Il suffira de nous faire parvenir une ou plusieurs photos dont le sujet sera laissé au choix du concurrent pourvu qu'il y figure une moto, un sidecar ou un cyclecar. Ces photos devront être tirées sur papier noir, brillant ou mat en format 13 x 18.

LE CLASSEMENT

Il sera effectué d'après la valeur intrinsèque de la meilleure photographie, sa valeur artistique et le choix du sujet. Le concours est ouvert à partir du présent numéro et sera clos le 15 septembre à minuit, la date de la poste faisant foi.

Les 10 lots suivants sont affectés aux concurrents qui nous auront fait parvenir les 10 meilleures épreuves.

1^{er} Un appareil photographique Caleb à plaques, format 9 x 12, valeur 255 francs.

2^e Un appareil photographique Caleb à pellicules, format 6 x 9, valeur 200 francs.

3^e Un guidon souple Masson, valeur 80 francs.

4^e Une plaque lumineuse, valeur 48 francs.

5^e Un étui-clés « Apax », valeur 40 francs.

6^e Une paire de lunettes « Dictator », valeur 35 francs.

7^e Un entonnoir filtrant « Entomos » valeur 20 francs.

8^e, 9^e et 10^e Un pulvérisateur « Projex » valeur 10 francs.

LE SPORT

ÉPREUVES À VENIR

COURSE DE CÔTE DE LECTOURE U. M. du Midi et A. C. du Midi

La classique course de côte de Lectoure aura lieu cette année, le 1^{er} septembre sur une distance de 1.800 mètres et sous les règlements de l'U. M. F. Elle est ouverte à toutes les catégories de motos, sidecars et cyclecars autorisées par l'U. M. F. pour ce genre d'épreuves.

Les engagements de 85 francs, seront clos le 25 août à minuit, dernier délai. On peut consulter le règlement à *Moto Revue*.



LE CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR

SAMEDI matin les journaux annonçaient que le Circuit du Camp du Drap d'Or qui comptait pour le Championnat de France, n'aurait pas lieu, interdit par arrêté préfectoral. Devant l'émotion suscitée par une semblable décision, les organisateurs tinrent conférence avec le préfet le samedi après-midi et firent tant et si bien que l'épreuve eut lieu malgré tout, dans les meilleures conditions du reste.

Les courses

Le départ des 175 et 350 cmc est donné à 13 h. 55. De suite, Jeannin sur Prester Jonghi prend le commandement et 3'11" après le signal du starter, il passe devant les tribunes ayant couvert le premier tour à 116, 680. Padovani, Cora et Monneret le suivent. Au deuxième passage, c'est Cora qui est en tête, battant le record du tour en 3'02", à la moyenne de 121,225. Monneret, Jeannin et Balsa le talonnent. Jusqu'au 5^e tour, les positions restent inchangées. Mais par la suite, Monneret doit abandonner, victime d'un ennui mécanique. Jeannin et Cora restent donc les deux seuls hommes pouvant vraisemblablement prétendre à la première place. Mais au 10^e tour, ces deux hommes disparaissent, suivis, un tour après par Balsa. C'est donc Willing qui gagne, suivi de Passet. La course des 175 cmc fut, elle, splendide, le coude à coude entre Durieux, Le Roy et Schoupe dura du début jusqu'à la fin et ces trois hommes ne sont à l'arrivée séparés les uns des autres que par un cinquième de seconde.

Le classement

175 cmc., 154 km. 100

1. Durieux (Terrot), 1 h. 44' 31" 2/5 ; moyenne : 88 km. 459 ; 2. Le Roy (Terrot), 1 h. 44' 31" 3/5 ; 3. Schoupe (M.M.), 1 h. 44' 31" 4/5.

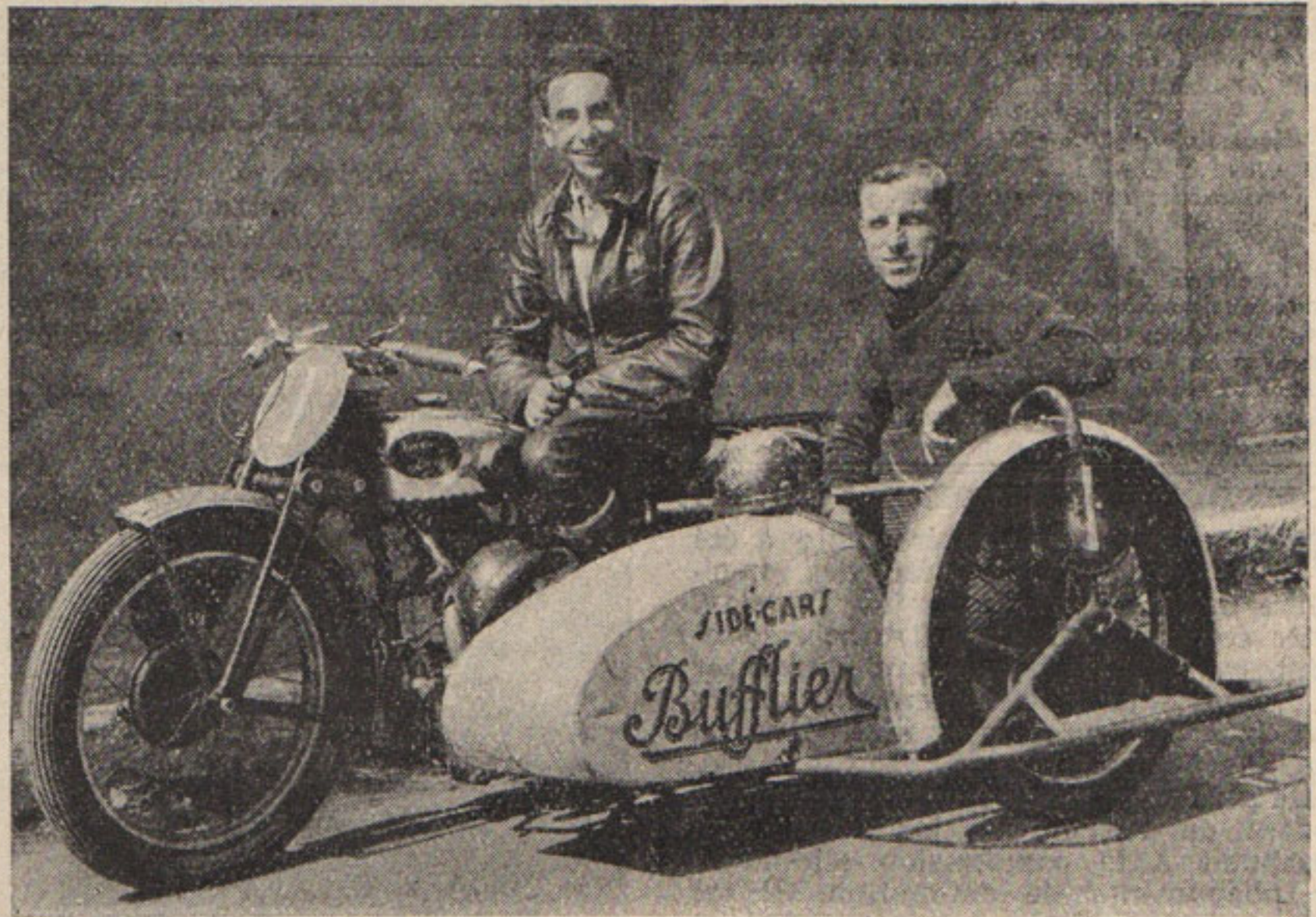
350 cmc., 154 km. 100

1. Willing (Alcyon), 1 h. 22' 5" 3/5 ; moy. 112 km. 628 ; 2. Passet (X...), 1 h. 23' 56" 1/5 ; 3. Braccini (Terrot), 1 h. 31' 2" 1/5.

Après les 175 et 350, ce sont les 250 et 500 qui prennent le départ. Ex 500, le lot est des plus relevés. On y trouve



Louis Jeannin (Prester-Jonghi) qui vient de remporter une nouvelle victoire en 250 cmc. au Circuit du Camp du Drap d'Or.



Aimé Despland qui gagna le Grand Prix d'Hyères en sidecars 350 cmc. à une moyenne supérieure à celle des 600 cmc. Remarquer à l'extérieur de la roue du sidecar l'ingénieux marchepied qui permet au passager de sortir complètement de la caisse.

CALENDRIER

1^{er} Septembre

Course de côte de Lectoure (U. M. du Midi et A. C. du Midi).

Daniell sur Norton, Leach sur Vincent-H.R.D. Sherwood, sur Norton, Monneret, sur Monet-Goyon et enfin le grand as lyonnais Cora.

La course semble devoir tenir ce qu'elle promettait. Daniell et Monneret se livrent un duel acharné. « Jojo » est étourdissant de brio, nous retrouvons notre Monneret des grands jours.

Tour à tour, c'est lui, puis Daniell qui prennent l'avantage, ils ne se lâchent pas d'une semelle. Malheureusement, à partir du 15^e tour, notre champion doit faire plusieurs arrêts à son stand laissant filer l'Anglais. Cora qui les avait tous deux suivis à peu de distance, doit finalement abandonner, cependant que Daniell qui n'en ralentit pas pour cela gagne après avoir battu le record du tour en 2' 48" à 124, 655 de moyenne.

Un mot pour le Calaisien Gysini qui se comporta



Richardson (Terrot) qui vient de gagner superbement le Grand Prix de Nice en 175 cmc.

admirablement et prit une fort belle seconde place devant les Anglais Sherwood et Leach.

La course des 250 se réduit à une ronde régulière de Jeannin qui effectua le parcours en 1 h. 31' 39" 3/5, à la moyenne excellente de 100 km. 873. Le Roy ayant abandonné dès le début.

Le classement

250 cmc., 154 km. 100

1. Jeannin (Prester-Jonghi), 1 h. 31' 39" 3/5 ; moyenne 100 km. 873.

500 cmc., 154 km. 100

1. Daniell (Norton), 1 h. 17' 44" 4/5 ; moyenne 118 km. 925 ; 2. Gysini (Calais MC), 1 h. 23' 17" 1/5 ; 3. Sherwood Doulton (Norton), 1 h. 27' 58" 4/5 ; 4. Leach (Vincent HRD), à un tour.

LE GRAND PRIX DE NICE

Victoires de Magnat-Debon, Terrot, C.M., Norton et Saroléa

DISPUTÉ le 15 août en nocturne le Grand Prix de Nice a obtenu un énorme succès. Quoique les abandons aient été nombreux, de belles performances furent enregistrées et nous assistâmes notamment en 175 à une superbe victoire de Richardson sur Terrot qui gagna de haute lutte devant l'excellent pilote qu'est Nougier (Magnat-Debon) et Dubois qui pilotait une rapide Aquila. Ceci ainsi que la moyenne réalisée par Richardson sur ce circuit court et difficile en dit long sur la performance du pilote. Depuis le temps qu'il lutte avec un cran extraordinaire, Richardson méritait de voir ses efforts récompensés par une semblable victoire.

En 350 on assista aussi à une course très animée dont Sandri et Ond furent les principaux acteurs. Finalement



Willing (Alcyon) vainqueur en 250 cmc. du Circuit du Camp du Drap d'Or.

Sandri devait gagner, mais, au 23^e tour il revint en poussant sa machine et c'est Bernier qui enleva l'épreuve.

Les autres courses furent assez peu animées. En 125, Suppo gagna facilement; en 250, Sandri termina premier sans jamais avoir été inquiété sérieusement par un Boetsch qui finit par abandonner au 15^e tour. En 500, belle victoire de Lafon qui, après treize tours ravit la première place à Riva montrant une écrasante supériorité sur ses rivaux Onda, Boetsch et Martinelli. Finalement après une lutte ardente entre ces trois hommes pour la seconde place, c'est Martinelli qui se l'attribue... mais sans que Lafon lui ait pris deux tours.

LES CLASSEMENTS

125 cmc.

1. Suppo (Magnat-Debon), 23 m. 15 s. 3/5, moyenne : 59 km. 667; 2. Bacon (Jeanneret), à deux tours; 3. Mattario (amateur), à trois tours; 4. Jeanneret (Jeanneret), à trois tours. Le meilleur tour a été effectué par Suppo en 1 m. 30 s., moyenne : 61 km. 680.

175 cmc.

1. Richardson (Terrot), 28 m. 29 s. 4/5, moyenne : 64 km. 934; 2. Nougier (Magant-Debon), 28 m. 50 s.; 3. Dubois (Aquila), 29 m. 32 s.; 4. Mariana (Magnat-Debon), à deux tours. Le meilleur tour a été effectué par Richardson, en 1 m. 22 s., soit 67 km. 698.

250 cmc.

1. Sandri (C.M.), 38 m. 35 s. 1/5, moyenne 68 km. 667; 2. Barthe (Aquila), 34 m. 35 s.; Sandri a fait le meilleur tour en 1 m. 18 s., moyenne 71 km. 169.

350 cmc.

1. Burnier (Norton), 39 m. 2 s. 4/5 (moyenne : 71 km. 084); 2. Riva (Aquila), 39 m. 15 s.; A Burnier le meilleur tour en 1 m. 15 s. (moyenne : 75 km. 016).

500 cmc.

1. Lafon (Saroléa), 38 m. 9 s. (moyenne : 72 km. 751); 2. Martinelli (X...) à 2 tours. Le meilleur tour revient à Lafon en 1 m. 13 s. (moy. : 76 km. 044).

LE CIRCUIT DU HAUT-RHIN

CETTE épreuve de régularité, organisée par l'A.M.C. de Mulhouse, a donné les résultats suivants :

350 cmc. : 1. Léon Schmitt (A.M.C. Mulhouse, sans pénalisation; Amateurs : 1. Léon Hug; 500 cmc. : Haas, 11 pts; Amateurs : 1. Muller (A.M.C. Mulhouse), s. p.; 750 cmc. : 1. Hug (A.M.C. Mulhouse), s. p.; Sidecars, 350 cmc. : 1. Bierlin (Strasbourg), s. p.; Sidecars, 600 cmc. : Schwarzenberger, 5 pts.; Amateurs : 1. Goepfert Joss (A.M.C. Mulhouse).

COURSE DE COTE DE SAINT-JEAN

DISPUTÉE près de Volvésis, les vainqueurs de cette épreuve furent en 125 cmc. : Jeanneret; en 175 cmc. : Gassin; en 250 cmc. : Sauvin; en 350 cmc. : Bernard; en 500 cmc. : Champetier. Sidecar, en 600 cmc. : Amort; en sidecars 1.000 cmc. : Amort. Cyclecars, en 750 cmc. : Wilhet; en 1.100 cmc. : Wilhet.

Champetier fit le meilleur temps de la journée à 90 km.-h. de moyenne, battant les voitures.



Bellissent est champion d'Europe

CHARLES Bellissent, champion de France 1935, détient aussi depuis dimanche le titre européen. Il donne un bel exemple de persévérance, car il a durement travaillé pour reconquérir une forme qu'il avait quittée depuis des mois. Certains s'accordaient, au début de la saison, pour affirmer que la carrière de Bellissent touchait à la fin; il est difficile de leur donner un démenti plus formel...

Trois français en finale du championnat d'Europe ! Voilà bien la dernière des choses à laquelle on s'attendait. Regrettons simplement l'absence de See Gregory et d'Hofecker, blessés. Présents, la victoire de nos représentants eut été plus significative encore.

Meynier, qui avait à défendre son titre, se qualifia aisément en série, contre les remplaçants peu aguerris des Gregory et Hofecker.

Bellissent gagna sa série, comme prévu, sans qu'Heiner et Rosak l'aient sérieusement inquiété.

La surprise de la journée fut l'élimination de l'Allemand Killmeyer par Boulard toujours aussi combatif.

Sur tous les finalistes, Meynier a la meilleure position en course, mais il est moins vite dans les virages que son concurrent direct, Bellissent, et comme il fit une chute dans la troisième manche, il dut abandonner le faible espoir qui lui restait, après la deuxième manche, de conserver son titre.

Quoiqu'il en soit, ce championnat aura marqué la supériorité des coureurs habitués à la piste de Buffalo. Doit-on voir là une des raisons de la piètre exhibition des vedettes étrangères ?... La question est posée, aux compétences d'y répondre !

Henri HENNON.

Résultats techniques

Résultats. — 1^{re} série : 1. Meynier; 2. Bérenger; 3. Tiger Hant. — 2^e série : 1. Boulard; 2. Killmeyer; 3. Hansen. — 3^e série : 1. Bellissent; 2. Heiner; 3. Rosak. — 4^e série : 1. Meynier; 2. Tiger Hant; 3. B. Bérenger. — 5^e série : 1. Killmeyer; 2. Boulard; 3. Hansen. — 6^e série : 1. Bellissent; 2. Rosak; 3. Heiner. — 7^e série : 1. Meynier; 2. Bérenger; 3. Tiger Hant. — 8^e série : 1. Boulard; 2. Killmeyer; 3. Hansen. — 9^e série : 1. Bellissent; 2. Rosak; 3. Heiner.

Classement des séries

1^{re} série : 1. Meynier; 2. Bérenger; 3. Tiger Hant. — 2^e série : 1. Boulard; 2. Killmeyer; 3. Hansen. — 3^e série : 1. Bellissent; 2. Rosak; 3. Heiner.

Finale

Finale des troisièmes. — 1^{re} manche : Hansen Tiger Hant, Heiner.

2^e manche : Hansen, Tiger Hant, Heiner.

3^e manche : Heiner, Tiger Hant, Hansen.

Finale des deuxièmes. — 1^{re} manche : Killmeyer, Rosak Bérenger.

2^e manche : Rosak, Killmeyer, Bérenger

3^e manche : Killmeyer, Bérenger, Rosak.

Finale des premiers. — 1^{re} manche : Bellissent, Meynier, Boulard.

2^e manche : Meynier, Boulard, Bellissent (tombé).

3^e manche : Bellissent, Boulard (tombé), Meynier (tombé).

Classement général

1. Bellissent (champion d'Europe 1935); 2. Meynier; 3. Boulard; 4. Killmeyer; 5. Rosak; 6. Bérenger; 8. Tiger Hant; 9. Heiner.

Match national. — 1. Keller; 2. Lemone; 3. Lavrillé (blessé).

Handicap de Buffalo. — Finale : 1. Bellissent; 2. Hansen; 3. Killmeyer; 4. Tiger Hant.



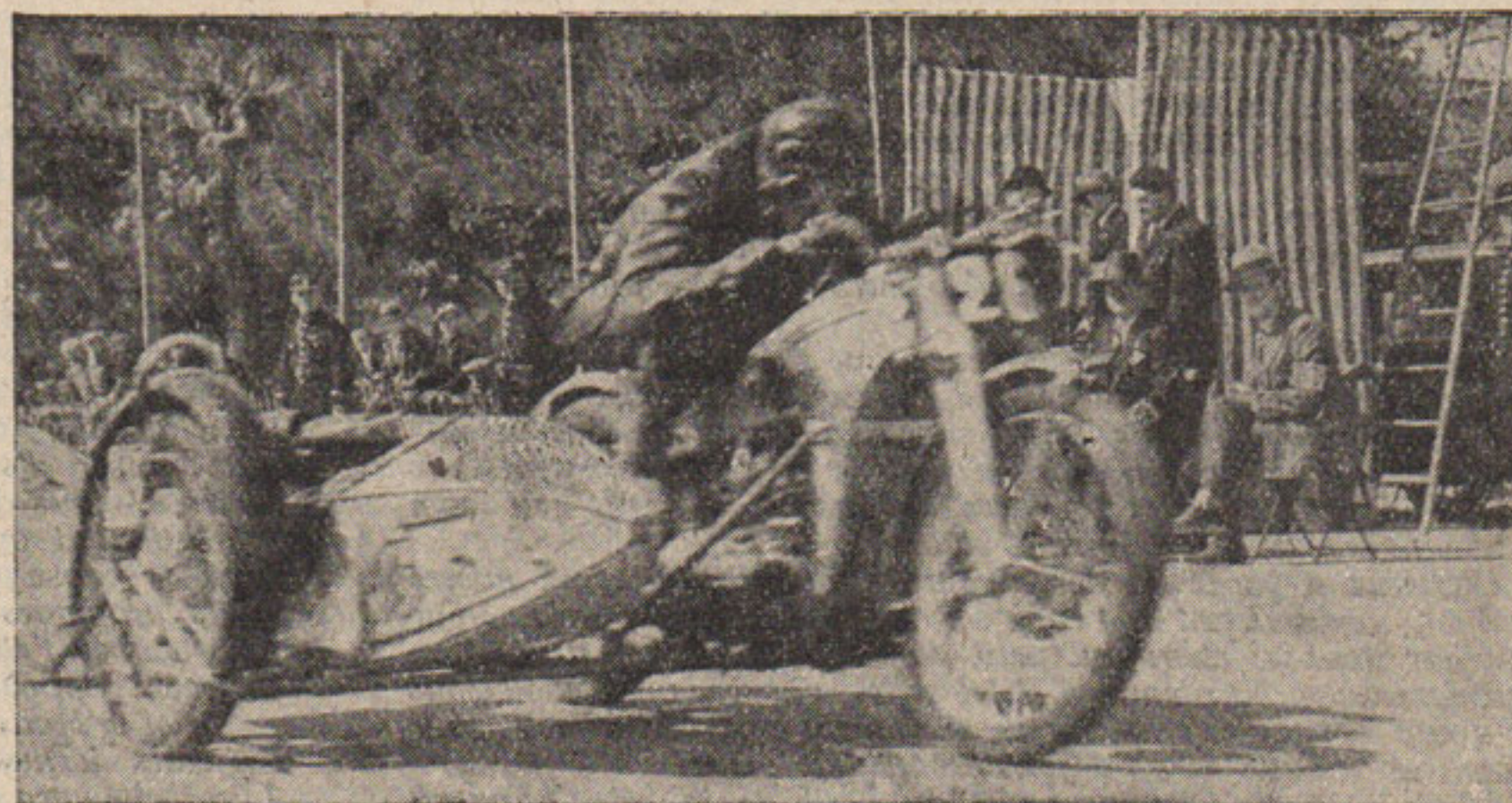
NOTT ET LAMACRAFT BATTENT LE RECORD DES 5 HEURES EN 250 CMC.

LA F.I.C.M. vient d'homologuer la performance de Nott et Lamacraft, établie sur la piste de Brooklands, le 7 août 1935, sur une Rudge 248 cmc. : en 5 heures, 619 km. 208, soit 123.841 km.-h.



LE BANK HOLIDAY

Ce jour de vacances a été bien employé par les motocyclistes anglais et de nombreuses épreuves ont été disputées :



A la course de côte de St-Jean : Amort qui gagna en sidecars 600 et 1.000 cmc.

A Falmouth

Le circuit fut gagné en 250 par Vigers (Ariel) et en 350 par Rowley (A.J.S.).

A Pendine

La célèbre plage galloise de records, ce fut la journée de « Ginger » Wood qui gagna en 500 cmc. sur 10 milles et les 250 sur 25 milles, alors que les 10 milles des 250 cmc. appartenaient à Cordingley et les 350 cmc. derechef à Wood Ging.

A Donington

Dans le parc, série de circuits, les 25 milles pour 500 cmc. ont été gagnés par Wellsted sur Excelsior, les 25 milles en 250 cmc. par Johnston sur Cotton et en 350 cmc. par Cann sur Norton. Les sidecars par Collett sur Norton et les 500 senior par Croft sur Rudge. Enfin, en 1.100 cmc., les sidecars par Rose sur Norton et les solos par Croft sur Rudge.

Dans le Derbyshire

La Coupe Clayton, épreuve d'endurance, et d'acrobatie, a promené les concurrents par des sentiers herbeux, embroussaillés, rocailleux ou marécageux. Le gagnant a été K. Wilson (Panther); K. Norris s'adjuge la coupe Le Wack, fondée en souvenir du regretté champion belge de courses sur Motosacoche. L'épreuve finale du freinage a été interrompue par un troupeau de vaches.



LE CHAMPIONNAT D'ITALIE

APRÈS le circuit de Montenero, le classement pour le Championnat d'Italie s'établit comme suit :

500 cmc. 1. Tenni (Guzzi), 16 pts; 2. Aldrighetti (Guzzi), 13 pts; 3. Bandiri (Guzzi), 11 pts; 4. Rossetti (Norton), 8 pts; 5. Fumagalli (Bianchi), 5 pts; 6. Pagani (Miller), 4 pts.

350 cmc. — 1. Secchi (Norton), 16 pts; 2. Nocchi (Rudge), 15 pts; 3. Boccolini (Norton) et Cerasa, 11 pts; 5. Leonini (Norton), 10 pts; 6. Lama (Velocette), 6 pts.

250 cmc. — 1. Pigorini (Guzzi), 32 points; 2. Brusi (Guzzi), 18 pts; 3. Alberti (Benelli), 13 pts.



EN NORVÈGE

A Toresberg, en Norvège, une réunion a été organisée dimanche 11 août, dont voici les vainqueurs :

Juniors 250 cmc. — 1. Johan Evensen (Ariel), 3' 6/10.

350 cmc. — 1. Leif Jensen (Rex), 3' 27" 8/10.

Seniors 250 cmc. — 1. Birger Engeli (Ariel), 3' 18" 6/10.

350 cmc. — 1. Hanne Hackestad (X...), 3' 6" 4/10.

500 cmc. — 1. Birger Berggren (Suescia), 2' 46" 6/10 (record de la piste).

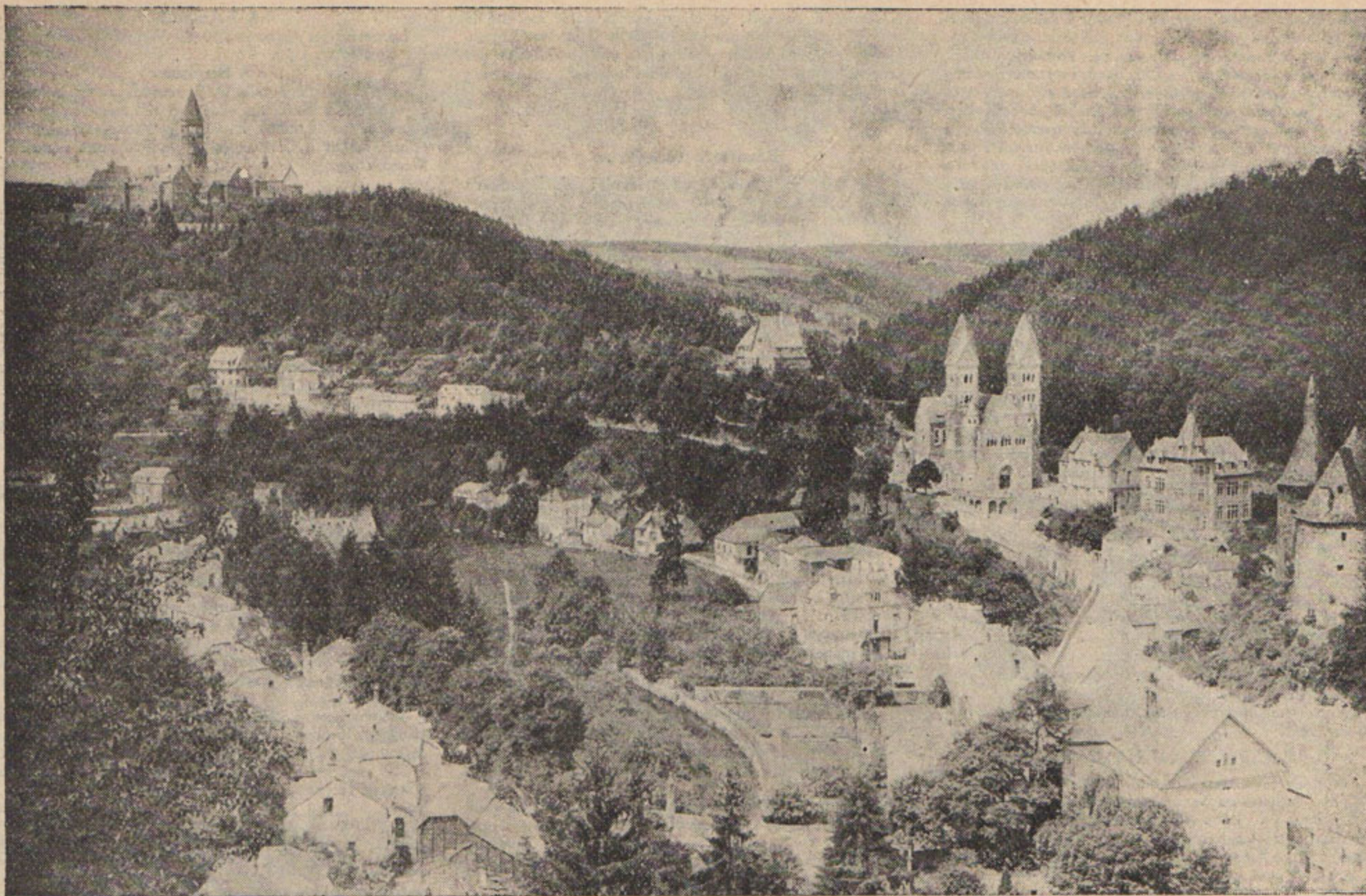
Au-dessus de 500 cmc. — 1. Arne Andersen (H.V.A.), 2' 56" 4/10.

Série spéciale. — 1. Birger Berggren (Suescia), 1' 40".

NOTRE SERVICE DES RECOURS

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

Consultations gratuites.



Clervaux, vue générale. A droite les tours du vieux château féodal.

LE LUXEMBOURG PITTORESQUE DE CLERVAUX A LA MULLERTHAL

LE Grand-Duché est la continuation de nos Ardennes. Et pourtant, la frontière franchie, il y a quelque chose de changé dans le paysage. La route est plus large, la signalisation meilleure et le village plus caractéristique. Les horizons s'élargissent superbement. Les teintes sombres des forêts contrastent avec les champs d'or. Le décor qui s'avance appelle la rêverie, le roman de chevalerie, la légende et peut-être aussi, l'opérette.

Nous sommes arrivés, un soir, à Clervaux. Rien n'égale l'accueil de ce centre d'excursions. Le jour se retire lentement derrière les bois. Les fumées s'élèvent en volutes des bords de la Clerf vers la silhouette médiévale du vieux château. Une cloche, au son grave, annonce l'heure qui précède les bonnes nuits de vacances toutes parfumées des senteurs de feuillage et d'eau fraîche.

Tout s'imprécise, s'évanouit. Seul sur le ciel, le manoir prend des proportions étonnantes. On le dirait dessiné par Victor Hugo lui-même et l'on s'attend à en voir sortir des personnages d'histoire.

Mais voici qu'à la cloche mélancolique répond le roulement du dernier train, dans la vallée. Quelle sensation heureuse dans cette première halte où nous apprécions le charme de l'hospitalité grand-ducale, l'excellence de sa cuisine et l'empressement avec lequel on multiplie les tournées de questch — quel joli nom explosif — et de bière claire et blonde.

Clervaux a gardé on ne sait quelle amabilité d'avant guerre tout en modernisant à l'envi ses moyens de transports. Pour pénétrer dans ce charmant petit pays qui forme une transition heureuse entre l'Ardenne, l'Eifel et les Vosges, nous choisirons la route orientale. Ses lacets remontent vers Marnach pour s'incliner ensuite vers l'adorable vallée de l'Our.

Nous quittons Clervaux qui, du haut de la côte, apparaît comme un bijou dans son écrin sylvestre. Le bourg féodal est à présent dominé par un couvent de tuiles rouges. Le souffle

léger de la brise relève les voiles du matin. La Petite Suisse Luxembourgeoise nous attend pour nous révéler ses délicieux secrets.

De Clervaux à Dasbourg, la route blonde décrit des virages vertigineux pour disparaître dans les creux ensoleillés.

Voici l'Our, rivière frontière, germano-luxembourgeoise où viennent mourir les derniers brouillards rhénans. Our, nom sourd et bizarre, rivière tumultueuse qui s'immobilise soudain pour peigner des herbes longues.

L'Our est longée par une route d'intérêt local devenue une admirable voie touristique. Sans doute, elle est fort étroite. Mais son entretien est impeccable. Le Grand-Duché a compris qu'il ne suffisait pas d'entretenir les grandes chaussées pour donner au tourisme l'élan durable. Il est des chemins de pénétration qui dégagent le vrai sens d'une région. La route de l'Our est de ceux-là. Et Vianden couronne ce paysage de douceur et de légende.

Mais ce n'est point sur ces rivages que je veux vous garder. Suivez-moi vers Diekirch, puis le long de la Sûre.

Voici Grundhof. Voici l'Ernz Noire et l'Ernz Blanche. Voici la Mullerthal; tous ces noms qui sentent le rocher, le bois frais et le moulin d'opérette; tous ces noms qui invitent aux promenades les plus divertissantes et aux découvertes les plus variées.

Mullerthal m'a fait penser au Tyrol. Et j'ai cru respirer, dans ce paysage, cet air particulier aux environs d'Innsbruck: forêts profondes, vergers, prairies, cascades, lumière striée dans les sous-bois où l'eau de l'Ernz laisse une trainée ferrugineuse des roches qu'elle contourne ou qu'elle assaille impétueusement.

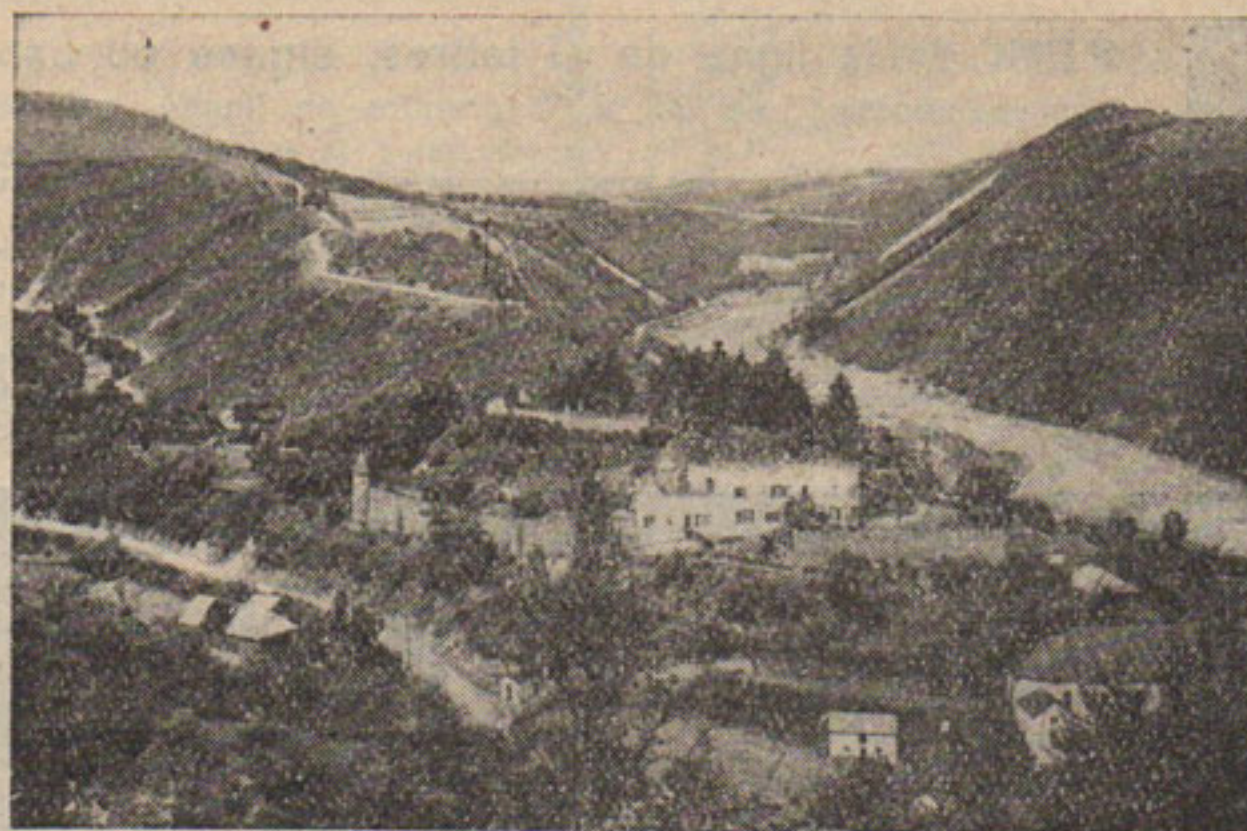
Voici le Hallerbach, voici Beaufort avec son imposant château, ses eaux dormantes, ses maisons adorablement perchées. Voici Larochette avec son « Burg » démantelé. Voici ces étranges apparitions qui constituent « les 7 gorges » dont l'expédition montagnarde laisse les souvenirs les plus extraordinaires.

Voici l'Eulenburg, le Goldfrahlei et plus loin vers Echternach, la Wolfschlucht, chaos d'éboulis disposés à souhait pour des rondes de sorcières, murailles titanesques pour des décors d'opéras wagnériens. Et puis encore le Perekop, ce rocher fendu par l'épée d'un dieu germain; le Perekop dont l'ascension amusante conduit à une vue panoramique merveilleuse. Il y a encore la grotte romaine de Hohlay. Je vous conseille vivement une expédition dans les coupures de ces rochers où l'on doit parfois se glisser de profil pour parvenir en des salles où tous les génies des légendes brumeuses ont dû tenir conseil. L'imagination l'emporte sur la douceur de la promenade. Au milieu de ces grottes, dont la voûte se serait écroulée, dans ce jour faux et frissonnant, des arbres ont grandi, apportant une étrange et vive fraîcheur.

N'hésitez pas à conquérir la Paulsplatte d'où l'on voit la Sûre qui coule comme du fer en fusion, au soleil couchant, au milieu d'un paysage gracieux poudré de pastel.

Allez à Berdorf, au Weilerbach, au Kohlscheuer de Consdorf, à l'Ermitage qui sont toutes splendeurs ouvertes aux touristes émerveillés.

Une excursion vers Clervaux et la Mullerthal réserve des surprises charmantes sur tout le parcours. Georges DETAILLE.

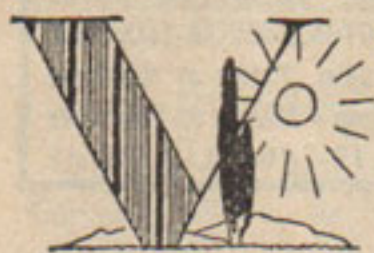


La pittoresque vallée de l'Our à Stolzembourg.



LA LUMIÈRE JAUNE

Nous avons, dans notre numéro 644, consacré un article aux ampoules sélectives jaunes. Voici l'avis de notre collaborateur Louis Garnier.



Vous savez que la lumière blanche est en réalité composée des couleurs suivantes : violet, indigo, bleu, vert, jaune, orangé et rouge. Ce sont, en effet, les couleurs qu'on obtient en la décomposant au moyen d'un prisme.

De toutes ces couleurs qui ont chacune leur radiation propre (courtes ou longues), on a remarqué que la jaune a sur toutes les autres une propriété fondamentale, celle de ne pas paralyser le nerf optique. Et de plus c'est la région du spectre dans laquelle notre œil y voit le mieux sans fatigue, propriété connue depuis longtemps.

Pour bien comprendre, voyons un peu comment l'œil est constitué et pourquoi avec la lumière jaune il n'y a pas éblouissement.

Sans entrer dans un cours de médecine, qui sortirait du cadre de *Moto Revue*, vous savez que l'œil n'est autre qu'un appareil photographique très bien construit et que la lumière après avoir traversé le *crystallin* (objectif) vient frapper la *rétine* (plaque ou pellicule) qui tapisse le fond de notre œil et où vient s'épanouir le *nerf optique* qui rejoint ensuite notre cerveau.

Cette rétine est assez compliquée dans sa constitution, elle est formée de plusieurs couches si je puis m'exprimer ainsi.

La première seule nous intéresse pour le sujet que nous voulons traiter, examinons-la.

Elle porte à son centre une petite

tache, la *macula*, tapissée de petits récepteurs microscopiques que l'on nomme des cônes. C'est cet ensemble qui nous permet de voir la forme des objets.

L'autre partie la *périmalacule* est tapissée elle aussi de petits récepteurs d'une autre forme et nommés des bâtonnets. C'est par eux que nous percevons les intensités lumineuses et les couleurs. Mais voilà, ils sont recouverts d'une matière rouge qui devient subitement jaune quand elle est frappée par une lumière blanche intense et elle ne peut reprendre sa couleur primitive qu'au bout d'un temps relativement long, 40 secondes.

Vous comprenez maintenant le mécanisme de l'éblouissement, ce sont vos bâtonnets et votre pourpre rétinien qui en sont la cause.

La nature ayant bien fait les choses, a placé entre ces deux régions une zone où les cônes et les bâtonnets sont mélangés. On a remarqué également que les cônes sont très sensibles aux radiations de grandes longueurs, au rouge, etc., et que les bâtonnets réagissent mieux aux radiations courtes, violet, indigo, etc.

Il est donc facile de voir que si on veut combattre l'éblouissement (paralyse du nerf optique), il faut éviter à l'œil certaines radiations. Le jaune est la couleur qui convient le mieux, car elle arrête sûrement tous les rayons qui attaquent les bâtonnets.

Mais il y a un revers, il est très difficile de construire une ampoule donnant de la lumière jaune bien sélectée.

Le problème, en effet, se pose ainsi : il s'agit de filtrer pour ainsi dire la

lumière émise par le filament d'une ampoule électrique en remplaçant le verre blanc qui laisse passer tous les rayons quelque soit leur longueur d'onde par un verre sélectif qui arrête tous les rayons qui attaquent les bâtonnets.

Un fait a été démontré par l'expérience : une glace jaune placée sur un phare renfermant intérieurement une ampoule blanche ordinaire, même si cette glace a un pouvoir très sélectif ne donnera jamais d'aussi bons résultats qu'une ampoule donnant de la lumière jaune sélectée et placée derrière une glace blanche ordinaire.

En résumé, l'emploi de la lumière jaune présente quatre avantages bien définis.

1° La lumière jaune n'est pas aveuglante, ne paralyse pas le nerf optique, même si elle est intense.

2° Les objets éclairés par la lumière jaune sont plus visibles la nuit, ils contrastent davantage avec ceux environnants et on les voit de plus loin.

3° La lumière jaune pénètre mieux le brouillard et c'est là un grand avantage pour rouler les nuits d'hiver car elle se réfléchit moins sur les gouttelettes d'eau qui forment le brouillard.

4° La fatigue de la vue devient bien moins grande qu'avec la lumière blanche et au cas d'extinction subite de la source lumineuse, le conducteur n'a pas la sensation de rouler dans le noir absolu car les bâtonnets de l'œil du conducteur n'ayant presque pas travaillé, sont adaptés très vite à la demi obscurité, ce qui n'a pas lieu avec la lumière blanche.

Louis GARNIER.

nos petites annonces

service permanent
des occasions

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.

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

MOTOS

Jap Dirt Track. Paulot vend son matériel et toutes pièces se rapportant au dirt track. 12, rue de Bagnolet, Vincennes.

Gnome-Rhône V2 5 CV 1931 S.A. luxe, ét. gar. 3.400. 5, r. Berthollet, Paris-5°.

Gnome-Rhône V2 tte ég. 1.600 km., t. b. ét. 3.800. Mathé, 4, r. Pré-de-l'Arche, Neuilly-Plaisance (Seine-et-Oise).

Majestic 500 spl. mach. spéc. ég. comp. tour., t.-sad, val. 22, r. Nelaton (15°) à 18 h.

Terrot 4 CV lat. sand, écl. 1.250. Ecr. p. rend.-vous. Quencez, 10 r. de la Rivière-Lefoulon, Puteaux.

Terrot 3 CV 05 tr. b. ét. écl., acc. 1.500. Migneaux, 211 bis av. de Versailles, Paris.

Saroléa 500 gd sp. avec side Bernardet à vend. 4.500, gar. en b. ét. Voir soir à part 7 h. 1/2. Kutka, 30, p. Ch.-Dallery, Paris-11°.

Dollar culb. 350 cmc. t.-sad régl. p. ét. 2.300. Letant, 24, av. Liberté, Charenton.

René Gillet 500 cmc. ég. comp. c. nve, de conf., cse dép. étr. urg. Px 6.500 fr. Garage Marcadet, 210, r. Marcadet (18°).

F.N. 350 écl. élec. t.-sad, p. ét. ess. 1.000, ou éch. ctre pte voit Maître, 6, r. Braque, 3.

2. B.M.W. 750 type R.11 lat. et 750 R. 16 culb. 2 carb. 34 ég. 5.500 et 6.500. Peugeot 201 coupé 32 sup. 6.500. Rosengart 5 CV, Agence Fiat. Reprise. Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris-20°.

Automoto 4 CV..... 1.700
Side Gnome-Rhône Bernardet.. 2.700
Peugeot 4 CV..... 1.800

1^{er} versement 400 fr., le solde en 12 mois.
5, rue Emile-Allez, Paris-17°.

A profiter occ. intér. bas prix. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne.

SIDECARS

Dollar m. chaise ent. rev. tr. b. ét., 2 tub. av. side, 3 attaches a v. bas px ens. ou sép. Libbrecht, 208, av. Pasteur, Bagnolet.

Monet-Goyon 500 culb. tte ég. avec side. 3.000. Vis. t. les jours apr. 13 h. Masset, 222, boul. de la Villette (19°).

Soyer 500 lat. av. side sport Delco de conf. 2.300. Rest. Vitre, 241, r. St-Martin.

Side neuf complet, carr. luxe. 750 fr. Bernardet. Occas. 600 fr. 5, rue Emile-Allez (17°).

1.250 fr. sides neufs, 1 pl. 1/2, mont. cpris V.W., 5, r. Franklin, Le Pré St-Gervais, S.

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)

REDRESSAGE CADRES - FOURCHES

Une seule adresse : **POINARD**
2, r. Etienne-Dolet, KREMLIN-BICÊTRE (Seine)
Téléph. Italie 06-52 — 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

Chez VANNOD

31 à 35, Rue Arago - PUTEAUX
Sce des Occasions - Reprise en compte de toutes marques de Sidercars
Occasions uniques à crédit, livrables immédiatement - Montage gratuit

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

Pièces détachées pour Motos
HARLEY-DAVIDSON Indian
Établ^{re} H. FILLIAT
8, r. Victor-Hugo, Levallois, Tél. Pérelre 06-27
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

VOITURES

C 6 F 31 Familiale grand tourisme toute équipée, très bon état. Toute confiance. 7 places face route. Pouvant faire usage : voiture de maître, taxi, voiture commerciale. Revendeurs s'abstenir. S'adresser au Bar de la Mairie, 70, rue du Mont-Cenis Paris (18°).

Renault. K Z. 3, très bon état, à vendre pour cause vacances terminées. S'adr. garage, 36, rue Boinod, Paris (18°). Demandez M. Christophe.

B.N.C. 8.500. gd sport. 1.100 Ruby D.S., facture de rév. totale de 4.000 fr. Gagneux, rue du Stand, Bourg (Ain).

2.600 fr. Roadst 5 CV. Villard, 2 pl. abs. imp. Funex, cimetière Parisien, Thiais.
Ex. cabriolet surb. 7 CV Ruby, 4 roues indép. 3 pl. parf. ét. Ecrire : Schmitt, 18, rue du Ct Mowatt, Vincennes.

D'Yrsan mot. Ruby culb. châssis surb. 2 baq.; tr. rap. av c car. et 1 mot. rech. Ech. ctre mot. Lenoir, 8, r. E.-Caron, Courbevoie.

Roadster Fiat 6 CV, tr. beau à prof. 4.500, ou reprend. moto side. Gersant Fils, 30, boul. Gouvion St-Cyr (17°).

ALGY

Agences GNOME-RHONE, MOTOBÉCANE, MOTO-COMFORT, 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

Darmont sp. 3 vit. march. ar. Delco et Sandford. Reprise moto, etc. La Voiture Sport, 5 rue Emile-Allez (17°).

Cyclecar neuf 2 cyl., 2 pl., écl., démar., fr. AV, capote, etc., équip. pour grand tourisme, Monoplace course 500 cmc., tract. AV, très vite, bas prix, échange Robail, 11 bis, rue de l'Industrie, Courbevoie. Défense 17-08.

ON DESIRE ACHETER

Achète au mieux motos modernes. Moto Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

ECHANGES

350 et 500 culb. 2.800 les 2 ou sép., éch. ctre plus petites cycl. ou voit. Lenoir, 8, rue Eugène-Caron, Courbevoie.

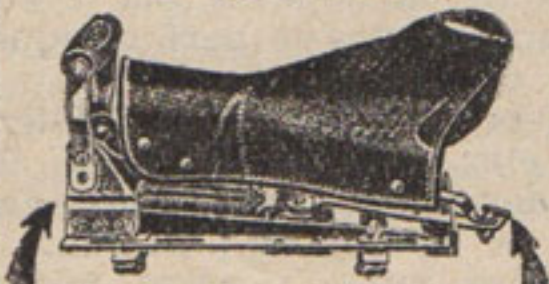
1.200 Harley 34 nve, ctre 350-500 ou vend. px int. Arostéguy, 2^e hussard, Tarbes.

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

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

HUILE DE RICIN Pure raffinée

MOTORICIN

7 fr. le litre par 10 l. ou 7 fr. 50 par 5 l. Foo. toutes gares
Mandat ou virement : compte postal : 113-33 Bordeaux
G. JUTARD, 21, rue Foy, Bordeaux

OCCASIONS

TOUTES
MARQUES


Visibles au Service des Occasions de

GNOME ET RHONE

49, Avenue Grande-Armée - PARIS
Sur demande la liste des occasions disponibles

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 Beldor - PARIS

Particulier éch. moto Terrot, 350 sport
entre cabr. 5 CV. Citroën ou Peugeot ou
vend 2.200 fr. Ecr. : Petet, 92 av. de la
Défense, Courbevoie.

DIVERS

Machine à écrire à vendre. Reeves, 36,
rue de Vouillé (15°).

Motards commandez vos meubles chez
Boinnard, artisan ébéniste, 71 faub. Saint-
Antoine (12°).

Jeune homme sérieux poss. cap. serait
achet. agence moto ou commerce si rapp.,
préf. région Sud-est. S'adr. Moto-Revue
qui transmettra.

Cuissards toile caout., val. 90 fr., 40
vélos Alcyon, tour de France, ét. nf, 3 boy.
jantes bois, 3 pignons, val. 1.000 fr. franco,
500 fr. Scolari, av. Forgeot, Chaumont.

Pièces pr B.S.A. et Triumph Armée.
Dalbiac, 1, r. Jardins St-Paul, Paris-4°.

Toutes les chaînes, tous les pneus,
soldes, pneus et courroies, moto et vélomot.
Prix économiques incomparables. Dalbiac,
1, r. Jardins St-Paul, Paris-4°.

MOTO-HALL
78, Av. des Ternes - PARIS - Étoile 13-70



DERNIÈRE HEURE

Norton 500 culb. enferm., 3.500 fr.
Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

D.S. Malterre 500 cmc., culb. fin 34,
écl. élect., occ. un. à v., dem. prix. 2.500 fr.
t. les jours, 13, r. de la Jarry, Vincennes.

Soyer, 4 CV Jap réals. éclair, 1.200 vél.
Alcyon hom., dame, 500, Cérurier, 3, r. des
Plantes, Kremlin-Bicêtre (Seine).

Alcyon 250, presque pas roulé, 1.200 fr.
Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Soyer 350 lat. 1930, à rod., 1.800. Labre,
4, r. Gelle-d'Estrées, Vanves, m. Ver. ailles.

Vélocette 350 KSS, éc. c. nve, abs. g. ét.
méc., 3.250 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard.

Terrot 350 cmc., p. ét., b. eq., b. px, vis.
dim. Bonnet, 13, av. Centrale, Blanc-Mesnil
(S.-et-O.).

Achète distr. essence, roul. poinçonné
occas. Barbier, à Rioz (Haute-Saône).

New Imperial, d. t. sp. 350 éc. Lucas, pf.
ét. 3.000 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard.

Norton 350 Intern., cul. br. tr. vite, bas
px., réelle oc. Garreau, 289, r. Vaugirard.

RÉPARATIONS
MISE AU POINT - TOUTES MARQUES
Pour tous vos travaux consultez le spécialiste
DARSIN
37bis, r. de Montreuil, PARIS-XI^e
2^e cour à gauche - Dorian 72-50
PRIX MODÉRÉS - Garage p^r 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

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

BAROCLEM - MOTO

125 fr.

LA BATTERIE
DE QUALITÉ

Notice sur demande
BAROCLEM-COURBEVOIE
800 Agents France et Colonies



CLINIQUE DES CADRES

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

ACCU
Huitric

PNEUS

BAISSE DE PRIX

GRAND CHOIX TOUTES MARQUES
TOUTES DIMENSIONS à des prix
défiant toute concurrence.

Nous consulter avant tout achat
Expédition en province

RÉGNIER

16, Av. Porte-Clignancourt - PARIS
- ouvert le dimanche -

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 REVISÉES
Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces
détachées **MOTOBÉCANE**

NOVI - SOUBITEZ

GURTNER - AMAC

Chaînes **RENOLD - BRAMPTON**

Accessoires **V.W.**

Fourniture de toutes pièces déta-

chées et accessoires suivant modèles

Réalésages

VENTE AU DÉTAIL

ET AUX MOTORISTES

EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

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

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.

LIPTON 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 originé - Réparations
Agence officielle **22, rue Picpus**
PARIS (12°)

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.

NOTRE
BIBLIOTHÈQUE

Le carburateur. - Fonctionnement
divers types, réglage, pannes, par R. Bardin
ingénieur-électricien diplômé de l'École
supérieure d'aéronautique, 5^e édition,
revue et augmentée. 1 vol. in-8 br. de
112 pages avec 55 fig. 1929..... 9 fr.
(franco 10 fr. 50).

Problèmes de carburation. Différents type
de carburateurs. Emploi de divers carburants.
Réservoir et alimentation d'essence. Mon-
tage du carburateur. Réglage des carbura-
teurs. Insuccès et pannes de carburation.

La magnéto à la portée de tout le
monde. - Fonctionnement, divers types
réglage, pannes, par R. Bardin ingénieur-
électricien diplômé de l'École supérieure
d'aéronautique, 10^e édition, revue, aug-
mentée d'un chapitre sur les magnétos
modernes (Voltex, Alco-Phi, etc.), 1 vol.
in-8 br., 95 pages, 53 fig. 1930... 9 fr.
(franco 10 fr. 50).

Le courant électrique. But, description,
principe et fonctionnement de la magnéto
haute tension. Notions sur avances, l'allumage
dans les cylindres. Différents types de magnéto
dans les cylindres. Différents types de ma-
gnétos. Vitesse de la magnéto par rapport
au moteur. Calage. Réglage. Entretien des
magnétos. Pannes d'allumage.

De Paris au Hoggar, par Jacques
Saulnier, 1^{re} édition. 1 vol. de 184 pages
avec 26 photographies hors-texte et une
carte 12 fr.
(franco 14 fr.).

Remarquable récit du raid de MM. Dé-
sombre et Soubien, à travers le Sahara,
dont nous avons publié des notes de voyage
dans le numéro spécial du Salon. De très
belles photographies illustrent cet ouvrage
qui, par sa haute tenue littéraire et ses
périphéries vivantes et colorées, doit être
dans la bibliothèque de tous les motocycliste.

SILENCIEUX WILMAN



**1^{ER}, 2^{ME}
ET 3^{ME} PRIX** AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T.C.F.
6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE
TEL. DEF. 19 65

Motos C.L. UTILIA

Ttes cylindrées de 100 à 500 cc.
Moteur L.M.P.

Les Établiss^{ts} **C.L. UTILIA**
10, rue Achille-Martinot - PARIS-13^e
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^r moteurs LMP AUBIER JACK-SPORT
CHAISE - Boîte BRIDIER, STAUB, etc.

Catalogue access. aux Agents

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES

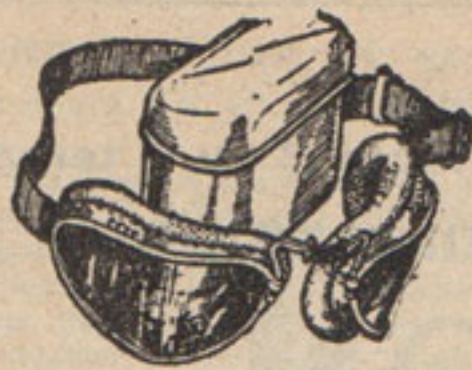
CHIFFON LAS-STIK

Sans usure, nettoie et polit : émail, peinture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni produits.



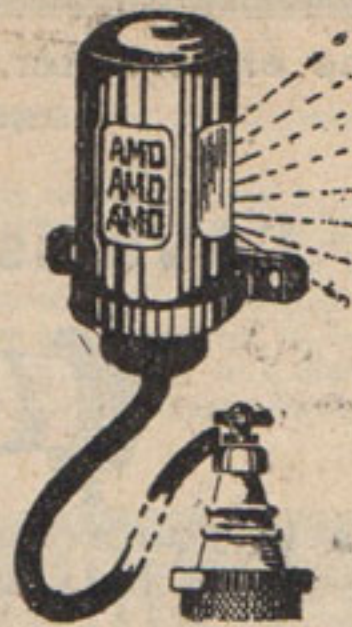
En boîte métallique

Valeur : 18 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50.



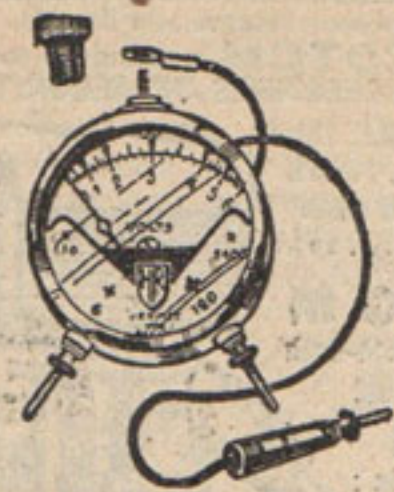
La lunette type pour le motocycliste, réglable, adhérence parfaite, ne laissant pas passer la poussière, verres bombés, laissant une visibilité intégrale.

La lunette Dictator dans son étui :
Valeur : 35 fr. Abonnés : 25 fr. Lecteurs : 30 fr. Frais d'expédition : 2 fr.



LANTERNE AMO

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr. 50
Lecteurs : 18 fr.
Port : 1 fr. 75



Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus. Valeur 18 francs ; Abonnés 9 francs ; Lecteurs 12 francs ; Frais d'envoi : 2 francs



"Lustralac" incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.

Valeur : 22 francs.
Abonnés : 9 —
Lecteurs : 11 —
Port : 2 —



S. D. A. savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.

Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.

L'ÉCLAIR désulfate, régénère, conserve et prolonge les batteries d'accumulateurs



Le 1/2 litre.
Valeur : 10 fr.
Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 8 fr. 50
Pris à nos bureaux

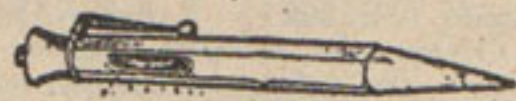
Les frais d'envoi en province s'élèvent à 7 fr. 75 pour un flacon et à 9 fr pour 2 flacons.



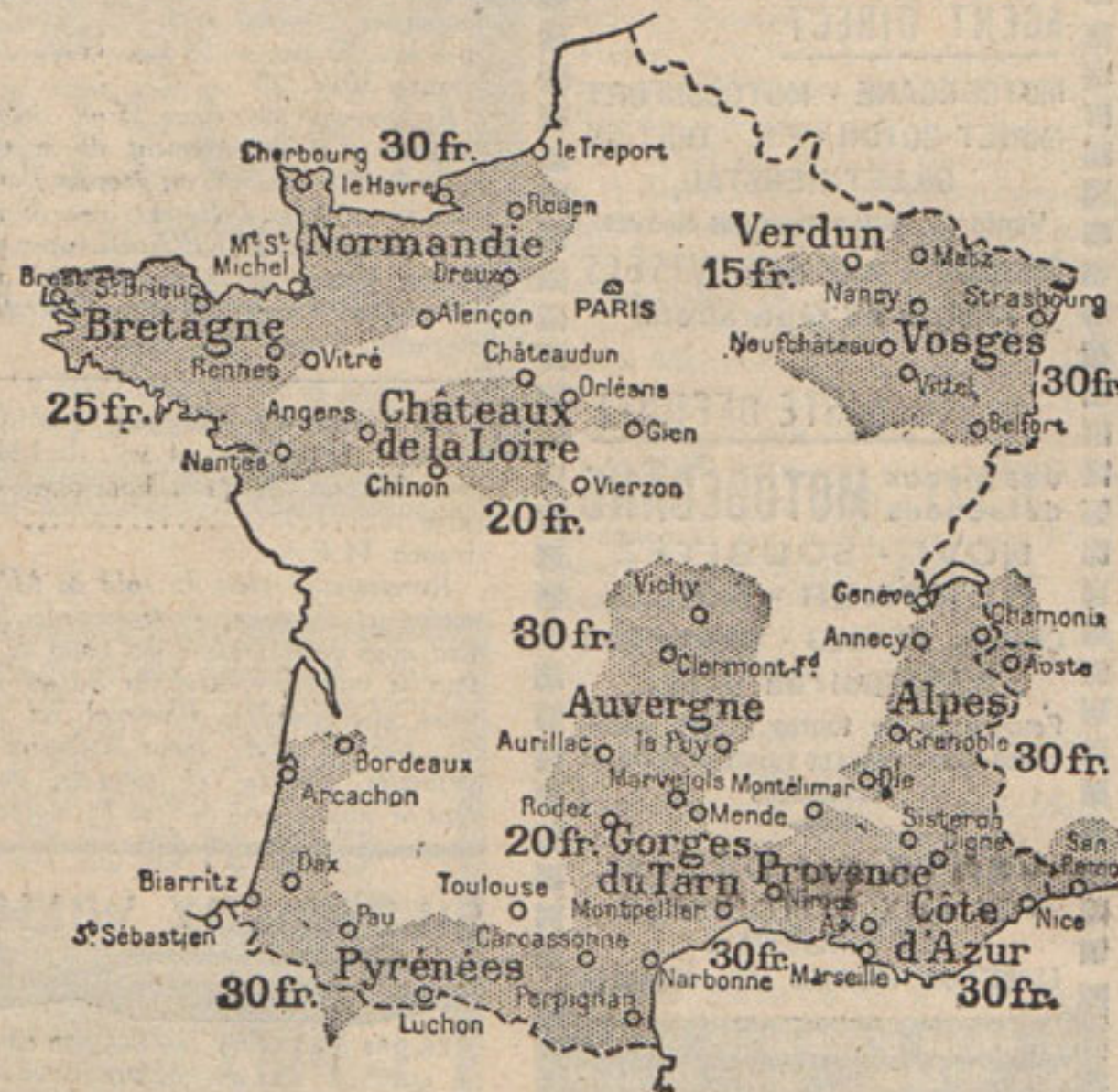
Super-huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur. Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr. Lecteurs : 8 fr. 50. Port : 2 fr.



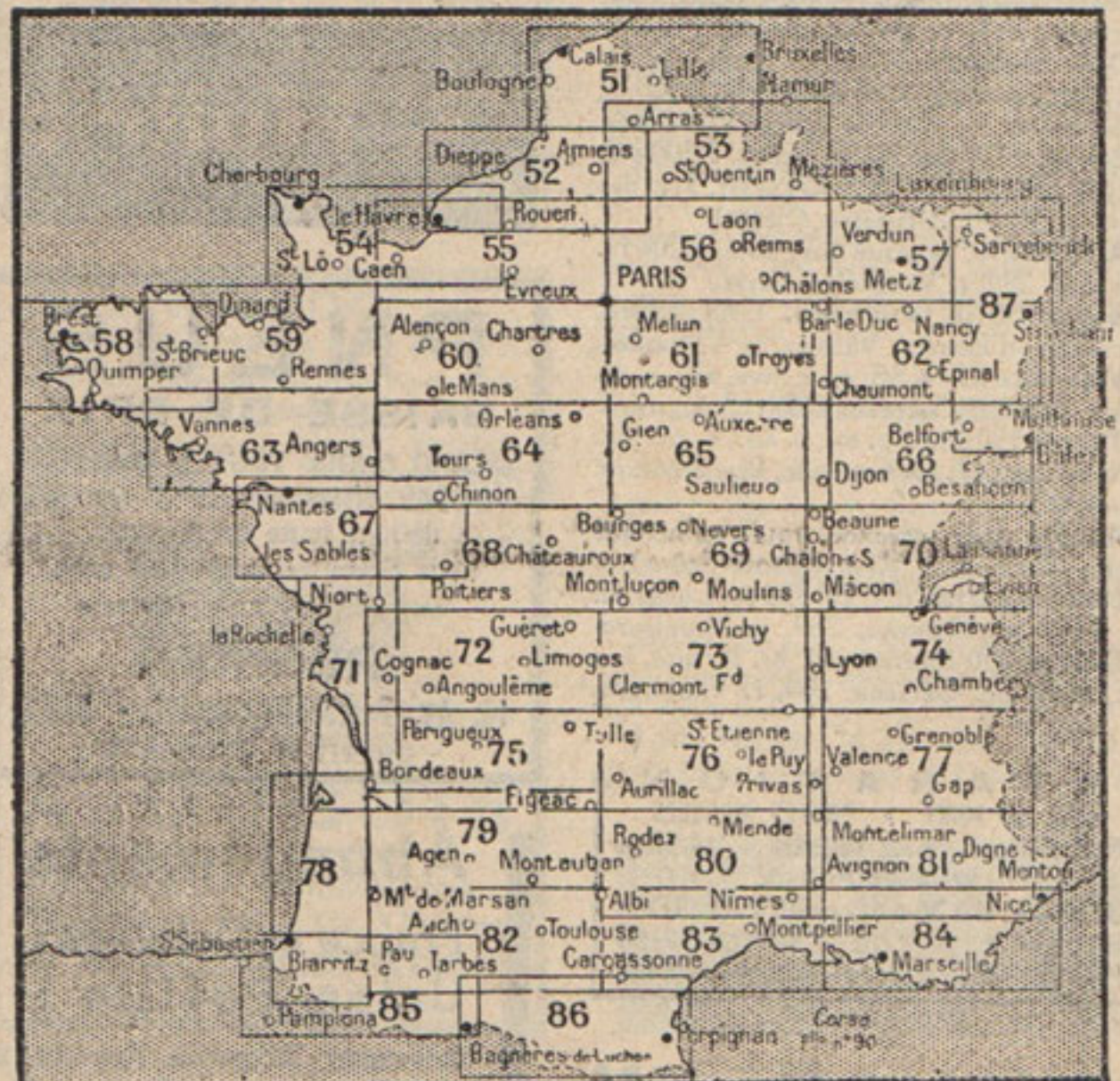
Contrôleur de pression EDGO en pochette cuir. Valeur : 30 fr. Abonnés : 16 fr. Lecteurs : 22 fr. Frais d'envoi : 2 fr.



Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage. Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr. Lecteurs : 9 fr. Port : 1 fr. 50.



Vous trouverez à la
"MAISON DE LA MOTO"
 (et à des conditions fort intéressantes)



Toutes les Cartes
 et tous les Guides
MICHELIN

Envoi par poste, sans frais (aucun envoi contre remboursement)

**IRIEZ-VOUS
DE PLUS EN PLUS
VITE...**



**SUR UNE ROUTE
DE PLUS EN PLUS
ETROITE...**

Certainement pas. Sur une route large, vous allez plus vite parce qu'à droite et à gauche vous avez une marge de sécurité.

Et si la route se rétrécissait au point de n'être pas plus large que votre moto? Nous vous laissons le soin de répondre. Il en est de même pour votre moteur. Plus il tourne, plus la température s'élève — surtout en été. Si l'huile devient alors de plus en plus fluide? La marge de sécurité diminue.



Les huiles KERVOLINE EQUI-VISQUEUSES possèdent une viscosité pratiquement constante dans les limites de variations de température du moteur.

Dès lors, vous comprendrez aisément pourquoi les techniciens considèrent la KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE comme l'amélioration scientifique la plus marquante qui ait été réalisée à ce jour en matière de graissage des moteurs.

KERVOLINE

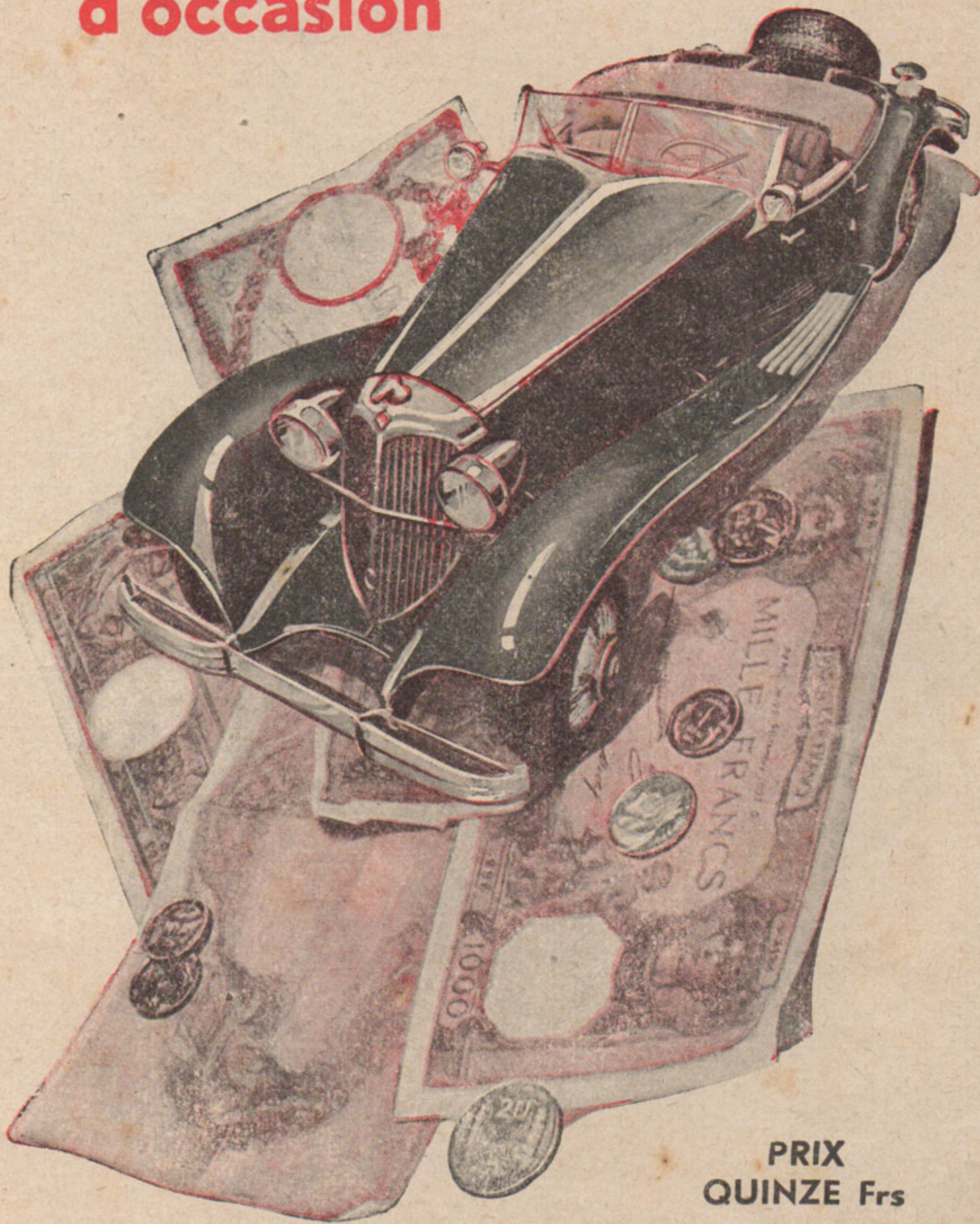
*Demandez-la à votre
garagiste*



Étab. QUERVEL FRERES
S. A., 25 à 37, rue du Port,
AUBERVILLIERS (Seine)

vient de paraître...

**L'art d'acheter
une voiture
d'occasion**



**PRIX
QUINZE Frs**

**un profane après lecture
en connaît autant qu'un
professionnel**

**En vente à "Moto-Revue"
franco 16 fr. 75**