

24<sup>e</sup> ANNÉE N° 701  
15 AOUT 1936

*Fourches élastiques*

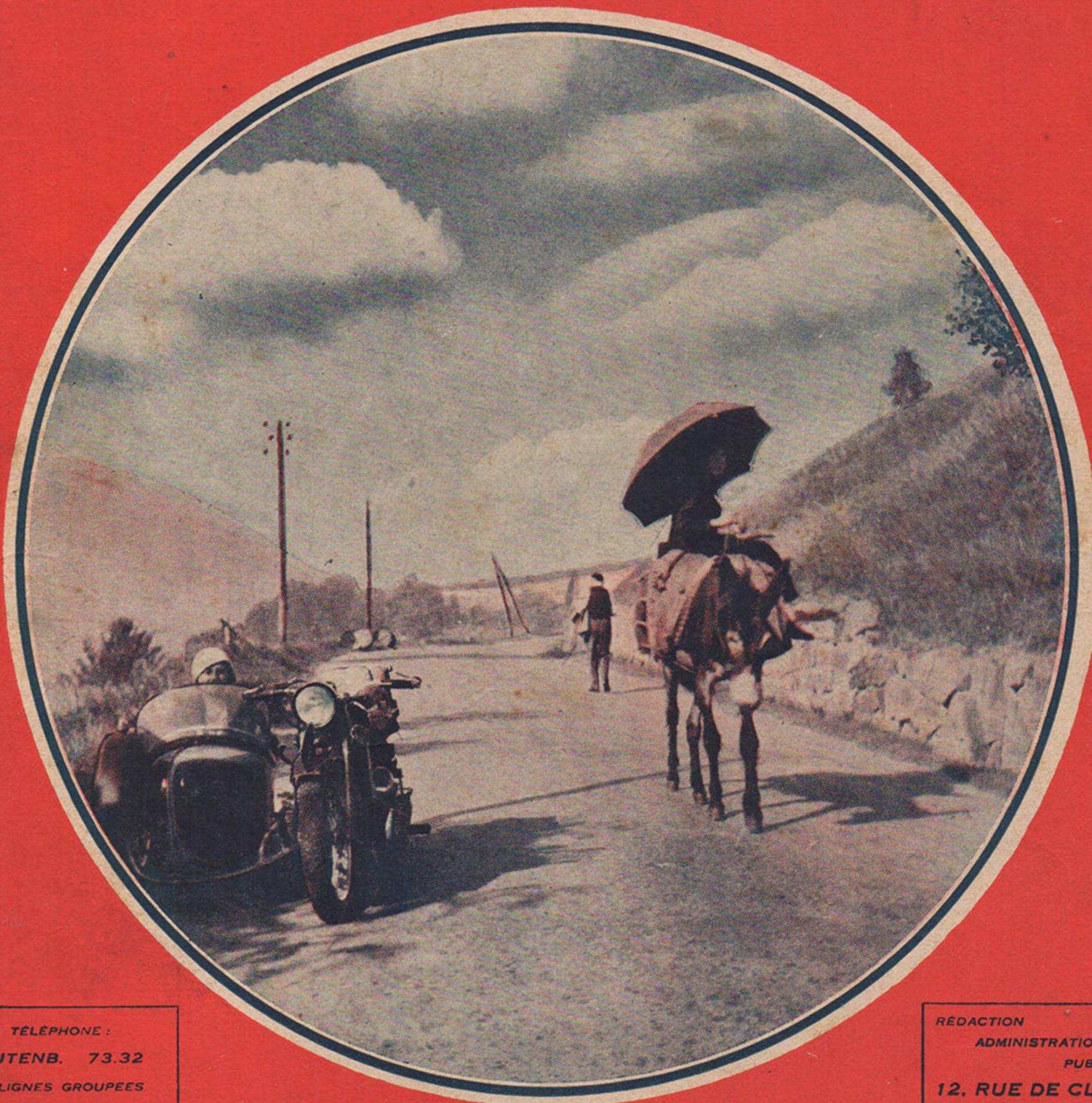
# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> — 25

MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

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

SUR LA ROUTE DE BIARRITZ A HENDAYE.

VOTRE MOTEUR  
EXIGE LA  
BOUGIE MICA



*adoptée par*

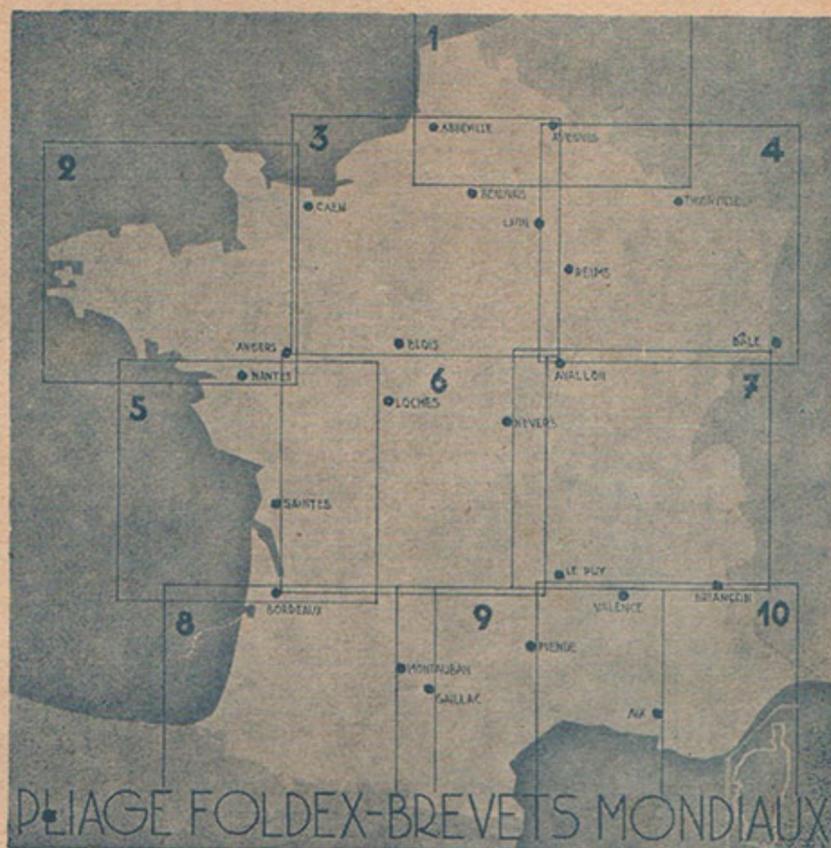
**MOTOBÉCANE - TERROT  
NEW-MAP - MAGNAT-DEBON  
MONET - GOYON  
MOTOCONFORT  
KOEHLER - ESCOFFIER  
MOTOSACOCHÉ**

**GURTNER**

USINES à PONTARLIER (Doubs)  
Dépôt à PARIS, 3, Imp. Compoint (17°)

LES CARTES RÉGIONALES

**SHELL**



L'INDISPENSABLE DOCUMENTATION DU  
MOTOCYCLISTE A LA PAGE

**vont paraître !...**

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

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



UTILISEZ EXCLUSIVEMENT

**AEROSHELL**

HUILES POUR MOTEURS

# KERVOLINE

## ÉQUI-VISQUEUSE

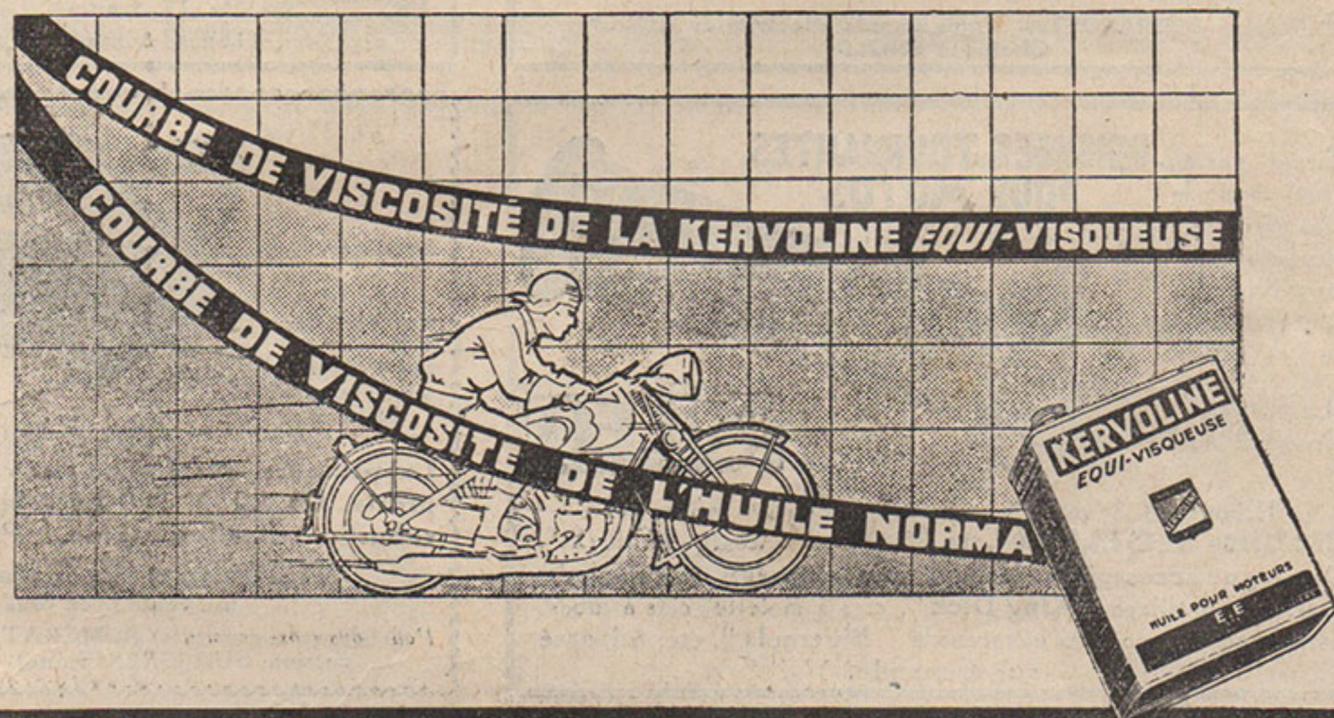
# QU'EST-CE DONC ?

La réponse est simple : C'est un lubrifiant dont la qualité est si évidente à tous ceux qui l'ont essayé, que dans les 6 premiers mois où la très ancienne marque KERVOLINE la lança sur le marché, aux 14.000 garagistes, qui depuis des années étaient déjà ses clients, vinrent s'ajouter : 6.000 garagistes qui voulurent avoir en stock la **KERVOLINE ÉQUI-VISQUEUSE**.

La raison de cet incroyable succès ?

**KERVOLINE ÉQUI-VISQUEUSE** conserve, comme son nom l'indique, une viscosité constante dans les limites de variations de température du moteur.

**KERVOLINE ÉQUI-VISQUEUSE** a résolu le problème de la sécurité mécanique par la viscosité constante. Faites faire votre vidange et demandez à votre garagiste **KERVOLINE ÉQUI-VISQUEUSE**.



# KERVOLINE

## ÉQUI-VISQUEUSE

F. 36-2-A

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES  
MAISON FONDÉE EN 1845 — 25 A 37, RUE DU PORT, AUBERVILLIERS (SEINE)

Mentionnez toujours "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

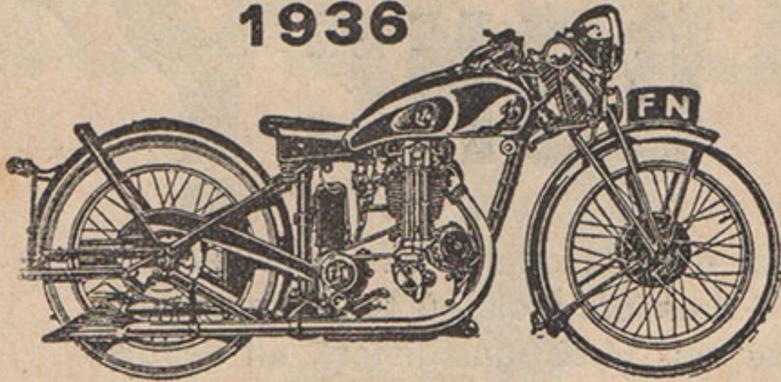


# FABRIQUE NATIONALE

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

## NOUVELLES SÉRIES ET NOUVEAUX PRIX

### 1936



La 500 ccm. - Supersport

### PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1936

3 Machines F. N. au départ  
3 Machines PREMIÈRES ex-æquo  
sans pénalisation  
3 MÉDAILLES D'OR

RICHARD et SABBE en 500 ccm enlèvent  
la Coupe du TOURMALET  
GILLOT en 600 ccm (Sidecar BERNARDET)  
s'adjuge la Coupe du "Petit-Parisien"

Sidecar BERNARDET - Equipements électriques BOSCH  
Chaînes RENOLD

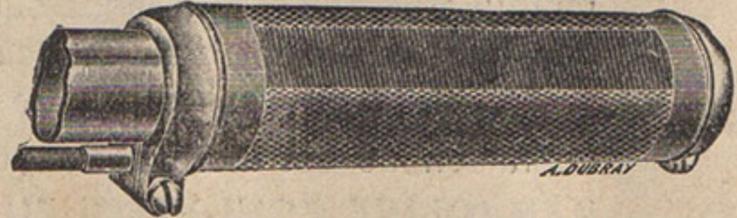
SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS

# E. CAUVIN-YVOSE

ADMINISTRATION CENTRALE : 55, RUE DE LYON, PARIS-XII<sup>e</sup>  
CAPITAL : 10.500.000 SEINE 39.298

TENTES PLAGE ET CAMPING  
HOUSSES - BACHES - PARASOLS  
ACCESSOIRES DE CAMPING

## MAGURA EXCENTRO



CABLE EXTERNE, TIRAGE RECTILIGNE, DOUCEUR EXTRÊME, POSITION STABLE

**PRIX : 38 FR**

EDMOND KAHN, 9, Rue Béliador - PARIS



Disques FERRODOS  
Adapt. BURMANN  
et MONET-GOYON  
Env. 1<sup>o</sup> contre remb.  
de 17 francs

DESSUS de SELLES fabric. hors série

Vente dir. sim.-cuir 1 ch.  
Vélot. 26x23 : 20 f.  
Motos 29x29 : 22.50  
- 33x33 : 25 fr.



CLÉMENT & EMERY, 176, Crs Lieutaud, Marseille

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

### POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS



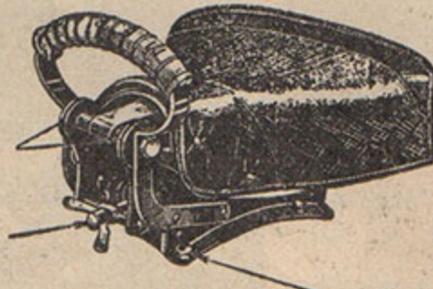
La pièce 30.»

## ROLEO

Réclamez-la à votre fournisseur habituel ou à défaut aux  
**Etablis ROLLET** 64, rue de la Folie-Méricourt - PARIS (XI<sup>e</sup>)  
Catalogue accessoires, genouillères, amortisseurs, repose-pieds,  
courroies, outillage "King Dick", clés à molette, clés à tubes,  
dérive-chaînes, pompes et raccords "Bluemels", etc. adressé  
sur demande.

Amortisseurs

papillon de réglage pour le poids comprenant le ressort central



### SIÈGES ARRIÈRE

réglables

R. MERAT

type standard

fixation sur garde-boue.

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

Se fait également pour fixation directe sur porte-bagage.

En vente chez tous les bons agents.

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

## TOUT L'ÉQUIPEMENT MOTO

41, Ave  
des  
Ternes

# THE MOTORIST

28 Rue  
des  
Acacias

## TOUT L'ÉQUIPEMENT POUR LE CAMPING



Articles anglais  
et américains

Gants fourrés ..... 12 fr.  
Serre-tête ..... 12 fr.  
Bas sport ..... 15 fr.  
Cuissards ..... 20 fr.  
Lunettes (inca) .... 25 fr.  
Sacoques (2) ..... 35 fr.  
Blouson ..... 50 fr.  
Casques moto ..... 59 fr.

Demandez notre catalogue  
général, véritable encyclo-  
pédie de l'équipement mo-  
to, pêche, chasse, camping,  
etc.

CADEAU contre 4<sup>e</sup> en timbres poste UN CANIF et  
les catalogues BON PRIME de 5 francs.  
OUVERT LE DIMANCHE. BONS de la SEMEUSE

### PARIS

RAGLAN PARACUIR 79 fr.  
RAGLAN CUIR 3/4 165 fr.  
Grand choix de vêtements et équipe-  
ment de moto, pêche, chasse, etc.,

DEMANDEZ LE CATALOGUE SPÉCIAL CAMPING

Matériel  
"à la belle  
étoile"



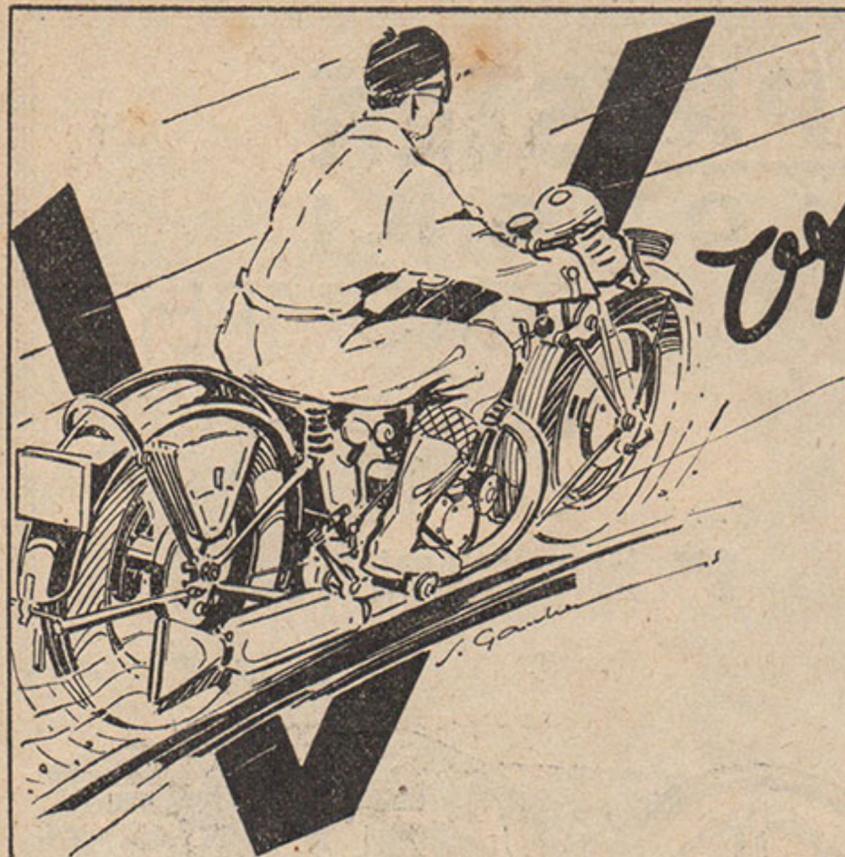
... aimez-vous  
cette vie? ...

Tentes « Islands » 79 fr.  
Tissu métallisé  
1,90 x 1,20 x 1,05  
Sacs couchage 72 fr.  
Kapock 1,95 x 0,70  
Matelas pneumatique de-  
puis 75 fr.  
Sleeping M.5., MIO. etc...  
Réchaud Jewel 39 fr  
Tentes Palomine et  
Guinée, depuis 99 fr.

1300 ARTICLES DE CAMPING  
SÉLECTIONNÉS "BELLE ÉTOILE"

CADEAU contre 4<sup>e</sup> en timbres poste UN CANIF et  
les catalogues BON PRIME de 5 francs.  
OUVERT LE DIMANCHE. BONS de la SEMEUSE





vostra **vostra** nouvelle moto sera

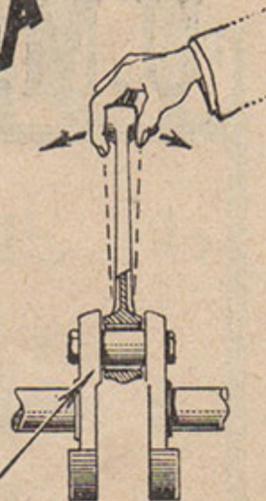
aussi soignée que les motos de course et celles des récents records du monde.

ELLE AURA DONC UN MOTEUR SUR ROULEMENTS A AIGUILLES



Le rendement, la longévité des têtes de bielles sur Aiguilles **NADELLA**

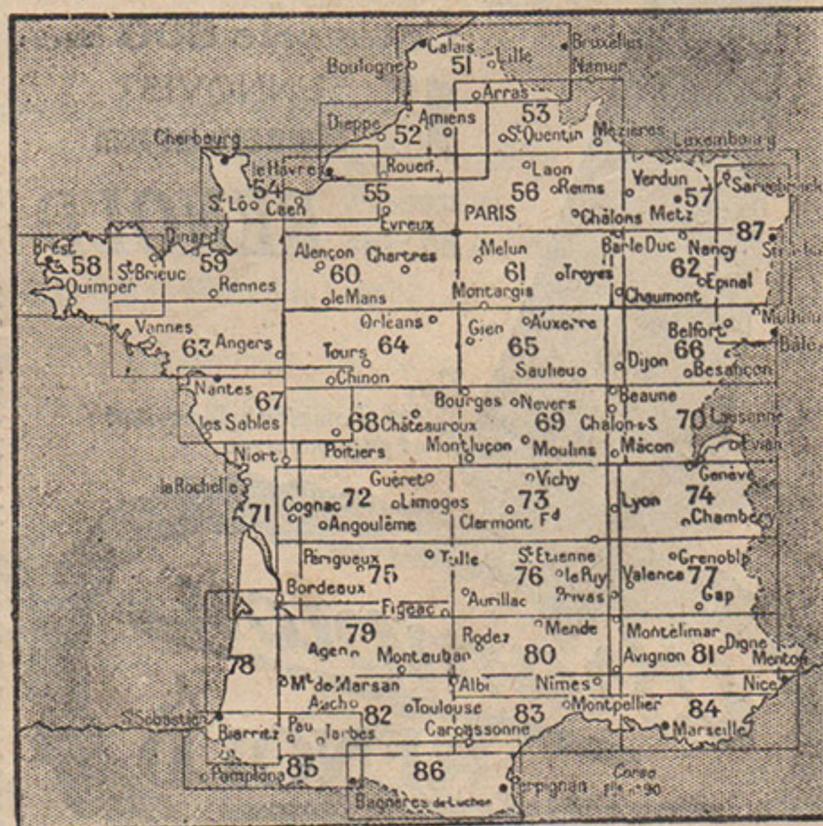
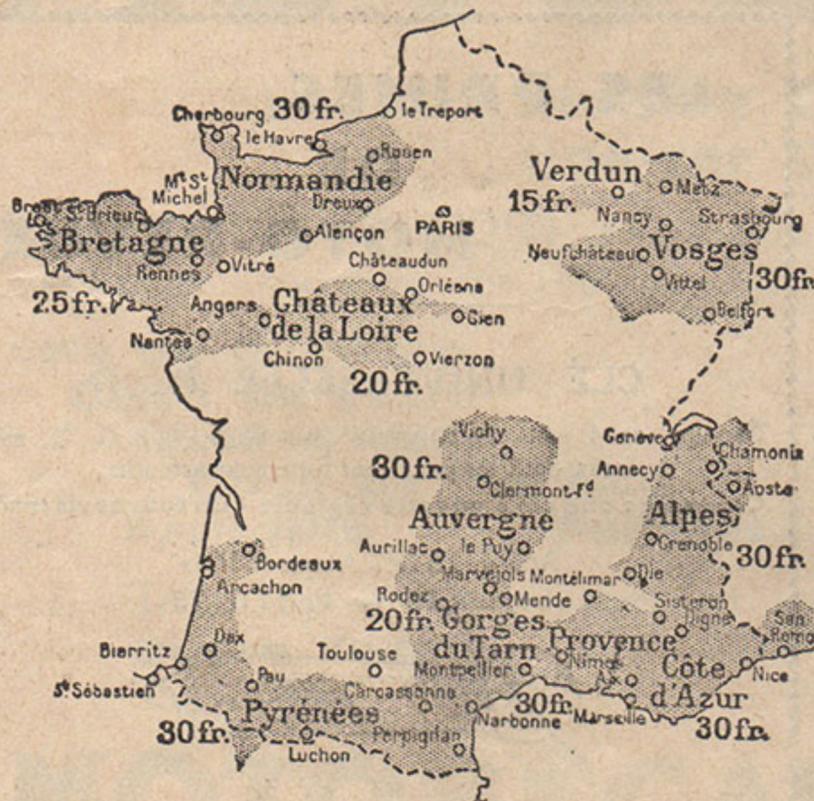
sont dus au film d'huile comblant en marche le léger jeu radial



EXIGEZ UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE :  
DONC DES ROULEMENTS



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)

Grand  
Prix  
de

l'U.M.F.

4 catégories !  
victoires

*Dans la plus  
importante épreuve  
internationale de la  
saison.*

Catégorie 175 cmc.

1<sup>er</sup> NOUGIER  
Magnat Debon

avec  
chaîne **RENOLD**

Catégorie 250 cmc.

1<sup>er</sup> MONNERET  
Prester-Jonghi

avec  
chaîne **RENOLD**

Catégorie 350 cmc.

1<sup>er</sup> MELLORS  
Vélocette

avec  
chaîne **RENOLD**

Catégorie 500 cmc.

1<sup>er</sup> SUNNQVIST  
Husqvarna

avec  
chaîne **RENOLD**

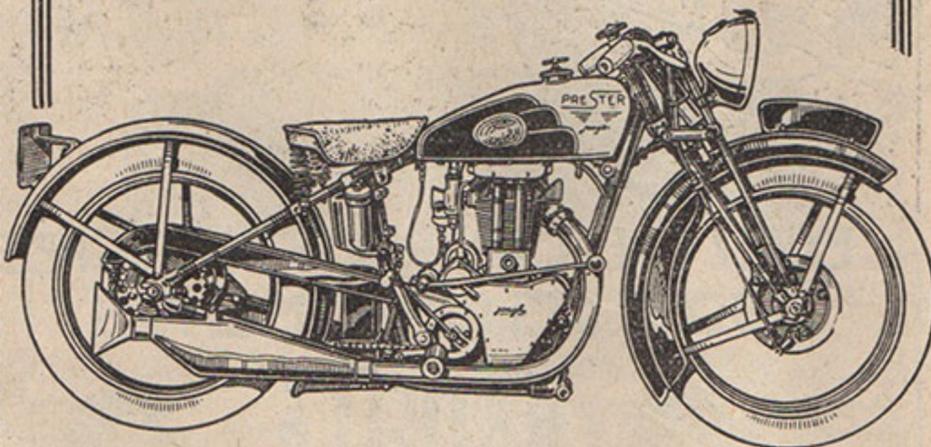
Tous  
les champions démarrent  
et gagnent avec



**PRESTER  
JONGHI**

TRIOMPHE  
au Grand Prix  
de l'U.M.F.

1<sup>er</sup> Monneret, catégorie 250  
sur PRESTER-JONGHI



EICHEL Frères, 50, Avenue Marceau  
COURBEVOIE (Seine)

## LES PRIMES DE MOTO-REVUE

### CLÉ UNIVERSELLE R. D.

Serrage sur 4 pans de tous les écrous de 6 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> à 22 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>, même  
ceux dont les pans sont fortement arrondis.

Comprenant : une clé à cuvette réglable - un tournevis trempé.

Valeur 18 fr. - Abonnés 10 fr.  
Lecteurs 15 fr. - Port 1 fr, 75

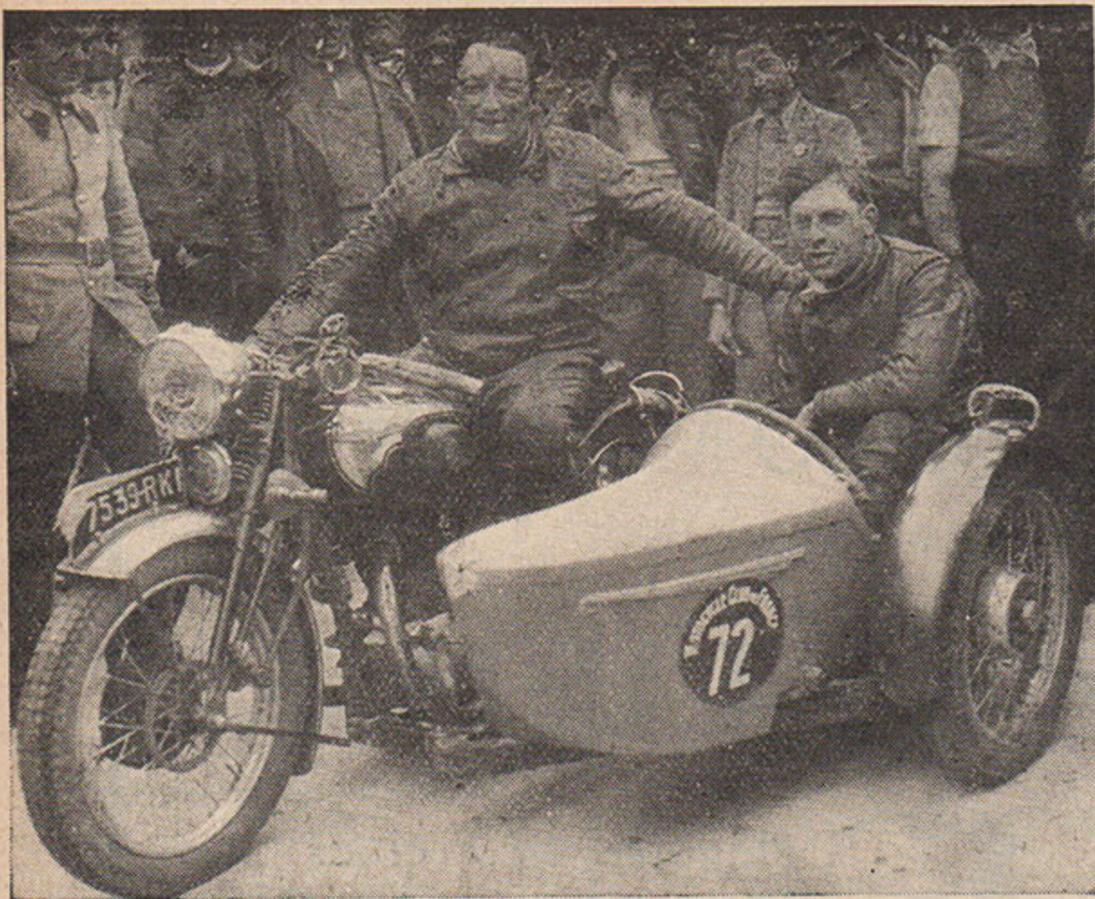


### PORTE-MINE DE POCHE

Modèle très pratique, en métal poli - Tête à verrouillage  
breveté et éjecteur de mine - Réserve de mine,

Valeur 9 fr. - Abonnés 5 fr.  
Lecteurs 7 fr. - Port 1 fr.





en side-car 600 cmc la

# COUPE DE FRANCE

DE TOURISME 1936

**VOIVENEL** AGENT MOTOBÉCANE  
46, rue des Orteaux, Paris  
**Champion de France Tourisme 1936**  
sur side-car 600 cmc **Motobécane-Bernardet**

est attribuée à

# MOTOBÉCANE

**avec son modèle S.5.C. GRAND SPORT  
side-car BERNARDET**

La S.5.C. GRAND SPORT, avec son bloc-moteur "S" à graissage intégral par circulation automatique - vitesse garantie 130 km. - a été victorieuse dans les épreuves suivantes en 1936 :

**Cote de la Turbie**  
**Circuit de l'Eure**  
**Circuit d'Anjou**  
**Circuit de Touraine**

**Circuit de Poltou**  
**Circuit du Sud-Ouest**  
**Tour de France**  
**Circuit de l'Ain**

**Paris-Nice - - Paris-les Pyrénées-Paris, etc...**

Toutes ces épreuves courues sur machine strictement de série  
**Chaîne Yellow** **Pneus Hutchinson**

# MOTOBÉCANE

3, RUE LESAULT,

PANTIN (Seine)



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

M \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_  
Dép. \_\_\_\_\_

11.448

# Magnat Debon

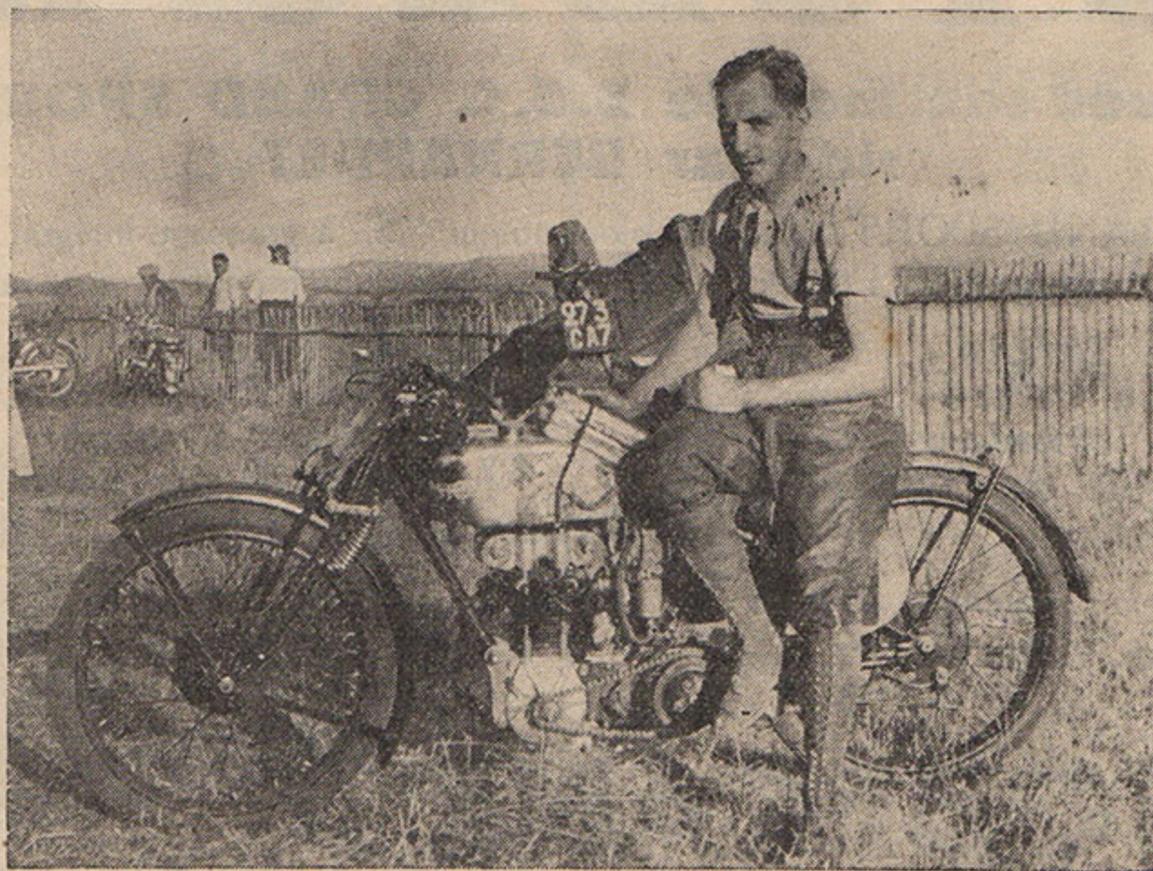
la marque de qualité

TRIOMPHE au

**Grand Prix de l'U. M. F.**

**1<sup>er</sup>** Catégorie 175 cmc.  
NOUGIER sur

**MAGNAT DEBON**



**MAGNAT DEBON**

*Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de francs*

**51 bis, Boulevard Thiers - DIJON**



# MOTO REVUE

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

## ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N°	26 N°	13 N°
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Bulgarie, Canada, Belgique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS		
44 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE

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

## Pourquoi le Motocycliste s'intéresse-t-il plus à sa Machine que l'Automobiliste ?

**L**'ignorance de certains automobilistes en matière de mécanique est tout simplement effarante. Nous avons vu des automobilistes qui ne savaient même pas quel était le cycle de fonctionnement de leur moteur, et qui distinguaient à peine une bougie d'un carburateur. Nous avons même vu un propriétaire d'automobile qui n'avait pas remis d'huile dans son moteur pendant trois mois, et qui apprit avec une extrême surprise que tous les deux cents kilomètres environ, il fallait vérifier le niveau de l'huile, et tous les deux mille kilomètres remplacer l'huile du carter. Tout à l'heure nous entendions une automobiliste qui attribuait à son embrayage les ratés de son moteur, qui marchait sur trois pattes. Et combien avec les notions bien vagues qu'ils possèdent, seraient capables de se tirer de la plus simple des pannes ? Un bien petit nombre sans doute. Quel automobiliste vous répondra si vous lui demandez des renseignements sur le taux de compression, sur les régimes, sur les distributions, sur les chambres d'explosion, sur l'installation électrique de sa voiture ? Il y a des exceptions à toute règle, mais d'une manière générale l'automobiliste ne s'intéresse qu'à l'aspect de sa voiture, à sa vitesse, à sa consommation, c'est-à-dire à ce qui flatte sa vanité ou ménage son portefeuille.

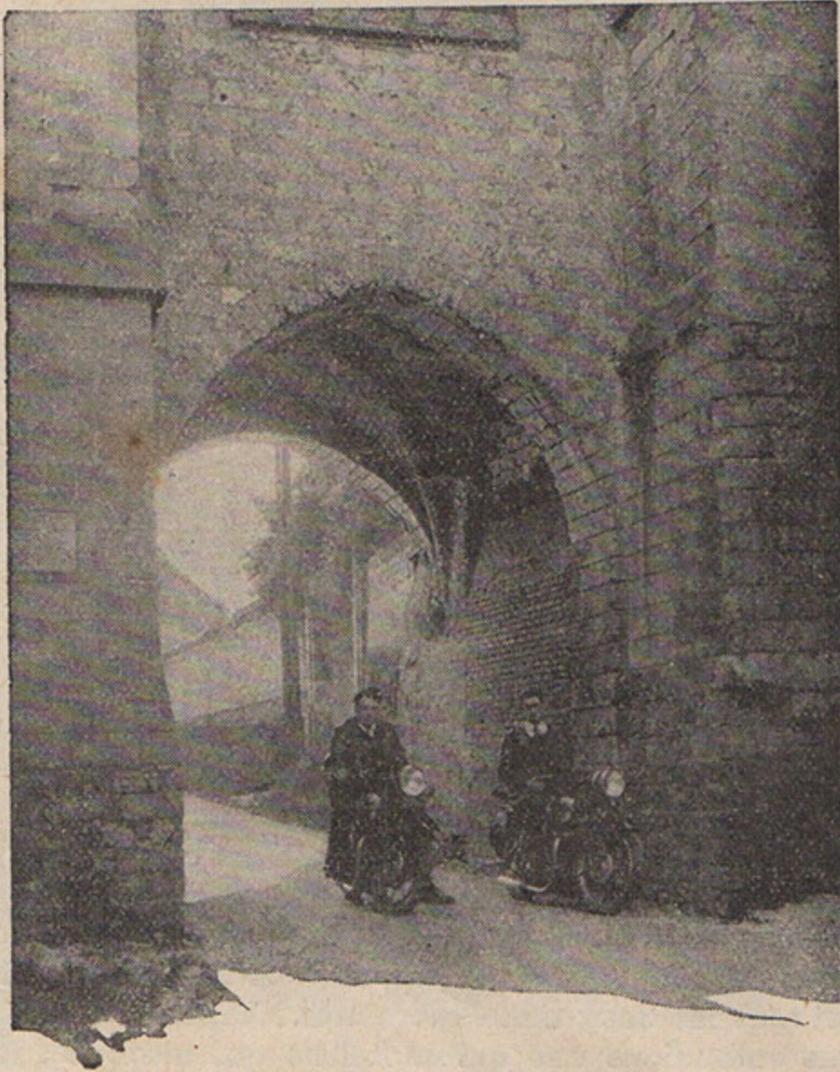
Nous croyons que cette attitude vient avant tout de la grande complication d'une voiture automobile. La recherche d'une panne peut être compliquée, d'autant que beaucoup d'organes sont peu accessibles. Enlever la culasse d'un moteur de moto est la chose la plus simple du monde. Il est loin d'en être de même avec un moteur de voiture, surtout s'il possède des soupapes en tête. Avec quelle facilité nous réglons l'embrayage d'une moto. Essayons d'en faire autant avec un embrayage de voiture. Nous aurons sans doute à enlever le bloc du châssis, et à tout démonter.

Nous, motocyclistes, au contraire, nous aimons notre machine, et si on pouvait nous reprocher quelque chose, c'est non pas de négliger nos machines, mais de leur donner plus de soin qu'elles n'en réclament, de les démonter hors de propos, et parfois même d'y apporter certaines modifications qui, bien souvent, ne les améliorent pas. En tous cas, on ne peut nier que le motocycliste soit un amateur passionné de mécanique, et qu'il possède des connaissances de mécanique ignorées de la plupart des automobilistes. Cela ne vient pas de ce que la moto soit plus délicate ou plus sujette aux pannes. Nous avons bien souvent constaté par expérience personnelle qu'une moto est plus sûre qu'une voiture. Il est même bien douteux que sa partie mécanique demande plus d'entretien que celle d'une voiture. Mais du moins nous savons que, grâce à son extrême simplicité, il est très aisé de lui donner les soins qu'elle réclame. Et quand, sous prétexte d'augmenter la souplesse ou le silence, on envisage des complications diverses, méfions-nous. Indépendamment de toute question de prix, nous risquerions d'écarter de la motocyclette une clientèle qui apprécie avant tout la simplicité, l'accessibilité, la facilité d'entretien.

*Moto Revue*

## SOMMAIRE :

Informations .....	738
L'Ennemi Public N° 1, par Mellier .....	739
Les fourches élastiques, par Regairaz..	740
Où irez-vous à la mer, par R. Michoux ....	745
Détails pratiques, par Ravisse .....	747
Vieilles machines, par L. Garnier .....	749
La motocyclette aérienne .....	752
Le Grand Prix du Comminges .....	753
Que demande la clientèle, par R. Tessier..	755
Tribune Libre .....	756
Constructeurs, Fabricants .....	757
Clubs, Moto - Revue Belge .....	758



# INFORMATIONS

## ◆ MINE DE PLOMB

La plombagine délayée avec un peu d'huile sera utilisée pour badigeonner les filets des pas de vis, et évitera la rouille.

## ◆ UN VETERAN

C'est l'autobus Gurney qui circulait à Londres en 1827 et sera présenté à l'exposition impériale de Johannesburg (Afrique du Nord).

## ◆ EXCES DE VITESSE

Notre ami Marius a acheté une moto. Elle bat naturellement tous les records de vitesse, à tel point qu'il ne peut pas s'en servir dès que la nuit tombe, parce que, dit-il : « Elle va si vite qu'elle dépasse la lumière de mes phares et je ne vois plus rien ».

## ◆ RONDES A MOTO

La police anglaise prépare l'organisation de rondes nocturnes de policemen à motocyclettes. Dans ce but, elle a fait étudier des silencieux spéciaux qui leur permettront de circuler sans troubler la population.

## ◆ NOUVELLE SIGNALISATION

A compter du 1<sup>er</sup> octobre prochain, les passages à niveau sans barrière seront signalés par une croix de St-André à bras simples ou doubles. Cette mesure s'appliquera d'abord aux voies ferrées d'intérêt général et ultérieurement à celles d'intérêt local.

## ◆ HISSEZ LES COULEURS !

Il est également question, à l'occasion des Six Jours Internationaux prochains, d'appliquer aux courses internationales de motos le règlement déjà en vigueur pour les courses automobiles.

L'origine des machines serait indiquée par leur couleur : bleu clair pour les français, vert pour les anglais, blanc pour les allemands, rouge pour les Italiens, etc...

Curieuse opposition que celle de ces motos modernes et de la vieille porte de Luchaux sous laquelle passa Jeanne d'Arc en 1430.

(Photo de M. R. Creton, Beuvry).

## ◆ L'INVENTEUR DU DEUX TEMPS

Notre sympathique correspondant brestois, M. Bardes, nous signale que Dusaulx, un ingénieur qui collabora avec le colonel Deport, et qui eut comme apprenti dans ses ateliers le jeune Bouton prit le 19 mars 1870 un brevet concernant le moteur à 2 temps. Cet inventeur vivait au moulin de Lorey, près de Bayon, en Lorraine.

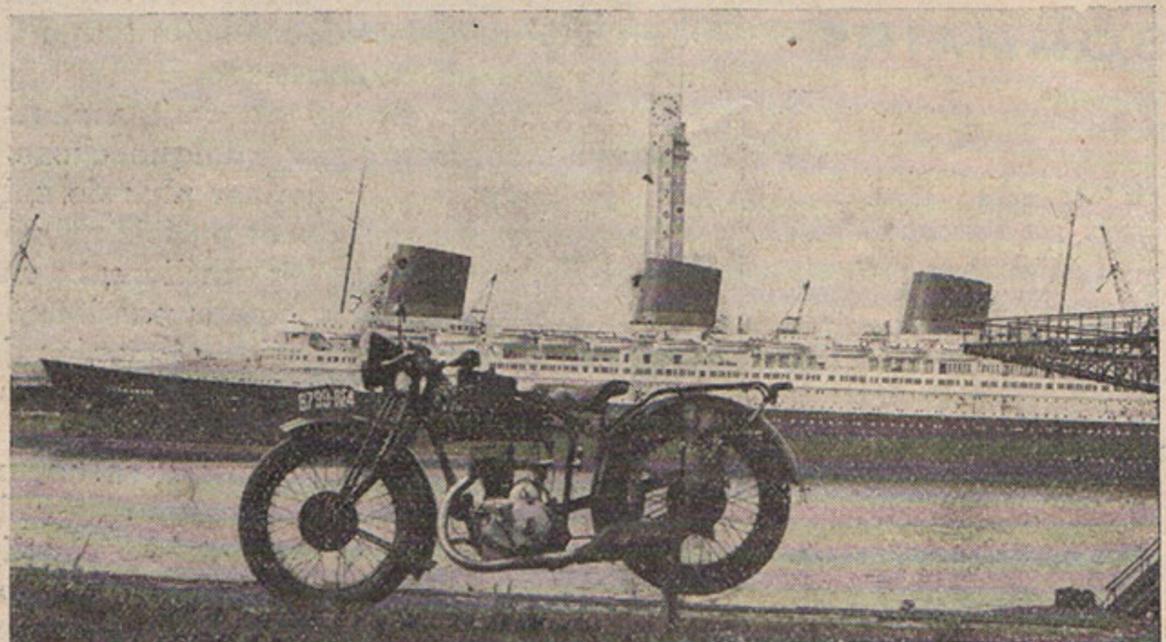
## ◆ PASSAGES A NIVEAU

Les innombrables accidents survenus aux passages à niveau ont fini, tout arrive, par éveiller l'attention des pouvoirs publics. Quand un train est signalé les garde-barrières ne doivent, sous aucun prétexte, ouvrir les barrières. Evidemment, ceci est très bon en principe, et il vaut mieux perdre quelques instants que la vie. Mais tous les gardiens de passages à niveau sont-ils avertis du passage de trains supplémentaires ou de machines haut-le-pied. La suppression des passages à niveau est trop coûteuse pour être rapidement réalisée, mais on peut ou trouver le moyen de signaler d'une manière sûre à la fois aux garde-barrières et aux usagers de la route l'approche d'un train. Et quand cessera le scandale des trains routiers, causes eux aussi de tant d'accidents !

## ◆ CYCLISTES

Nous n'avons aucune animosité contre les cyclistes, tout au contraire, puisque nous sommes venus à la moto par la bicyclette, mais nous devons bien reconnaître que si certains cyclistes sont des modèles de prudence, d'autres en prennent vraiment trop à leur aise avec les règles essentielles de la circulation. La lenteur relative de la bicyclette ne doit

nullement être un encouragement au mépris des règlements. Nous reconnaissons volontiers qu'il y a des conducteurs d'autos et de motos qui n'ont pas assez d'égards pour les bicyclistes, qui les frôlent, les tassent, les aveuglent de leurs phares, et nous souhaiterions qu'une police de la route mit fin à ces pratiques. Mais il est à désirer que les cyclistes tiennent leur droite, ne zigzaguent pas, ne roulent pas à trois de front, ne traversent pas des routes à grande circulation sans s'assurer que le passage est libre, ne circulent pas la nuit sans éclairage, n'accumulent pas des fautes dangereuses pour tous.



Un document rare : la gare maritime du Havre, « Normandie » et la moto de l'auteur de cette belle photographie, M. Oresme, d'Escures.

# POUR CONTRE

## L'Ennemi public No 1

### LE PERMIS DE CONDUIRE

LA France est le pays des examens (c'est d'ailleurs un de ceux où il y a le plus d'illétrés). Il semble qu'un examen porte en lui une grâce efficace qui garantit la parfaite aptitude du possesseur d'un diplôme à remplir les fonctions qu'il va exercer. Ce n'est pas toujours le cas, surtout si le programme de l'examen n'est pas judicieusement choisi.

Chaque fois que chez nous il y a quelque nouveauté, l'administration s'empresse de l'accabler de règlements. Et le règlement est quelque chose de sacrosaint, d'immuable. On veut encore appliquer aux chemins de fer des règlements et des méthodes d'exploitation qui pouvaient convenir en 1850 mais qui, en 1936, constituent des obstacles à une gestion normale.

Quand les pionniers de l'automobile et du motocycle ont voulu s'élaner sur des routes librement parcourues par des voitures à chevaux et des cyclistes, l'administration ne manqua pas de leur chercher noise et inventa toutes sortes de formalités capables de décourager les premiers partisans des voitures sans chevaux. Et on vit cette chose ridicule : un permis est imposé pour conduire le véhicule le plus maniable qu'on puisse imaginer, et aucun permis n'est nécessaire pour circuler sur le cheval le plus vicieux.

Croit-on que s'il n'y avait pas eu de permis de conduire, on eût constaté un plus grand nombre d'accidents. Les gens sages auraient consciencieusement appris à conduire et ils auraient observé les règlements de la circulation. Il n'est nullement nécessaire d'avoir pour cela un morceau de carton rose dans son portefeuille. Quant aux fous, le permis de conduire les empêche-t-il d'enfreindre constamment le code de la route qu'ils sont censés connaître ? Assurément non. Ce n'est pas un examen hâtivement passé par un examinateur nerveux et bourru, qui permet de connaître la valeur exacte d'un conducteur.

Nous l'avons dit bien des fois : les accidents surviennent rarement par maladresse dans la conduite de la machine ou par ignorance des règles de la circulation. Leur cause c'est l'imprudence. Le mauvais conducteur peut avoir passé

sans difficulté son permis, mais il virera à gauche à la corde, ne prendra aucune précaution aux carrefours, et d'une manière générale, commettra toutes les fautes. Il souffre d'une sorte d'égoïsme, il oublie qu'il n'est pas seul sur la route et qu'il doit respecter les droits des autres conducteurs. C'est par une sottise vanité qu'il veut gratter tout le monde. Le meilleur conducteur peut devenir dangereux s'il conduit après un repas trop bien arrosé et là encore le permis de conduire ne sert absolument à rien.

La seule utilité est de rapporter à l'Etat qui, à chaque permis, empoche la plus grosse partie des droits. Il y a d'ailleurs des personnes qui sont intéressées au maintien des permis de conduire. L'U.N.A.T. trouve là sa raison d'être et ses moyens d'existence. Fort habilement l'U.N.A.T. s'est donnée comme la gardienne de la sécurité routière et quand elle affirme la nécessité du permis de conduire, on croit qu'elle le fait pour le bien général. On suit donc ses avis. Les clubs automobiles sont très fiers de jouer un rôle quasi officiel, même si cela consiste à enregistrer des dossiers et à les transmettre à la Préfecture, sans intervenir le moins du monde dans le service des exa-

mens. Ajoutons que certains clubs conservent pour leurs frais de secrétariat une petite somme sur ce que l'U.N.A.T. leur envoie, et cela augmente un peu leurs ressources.

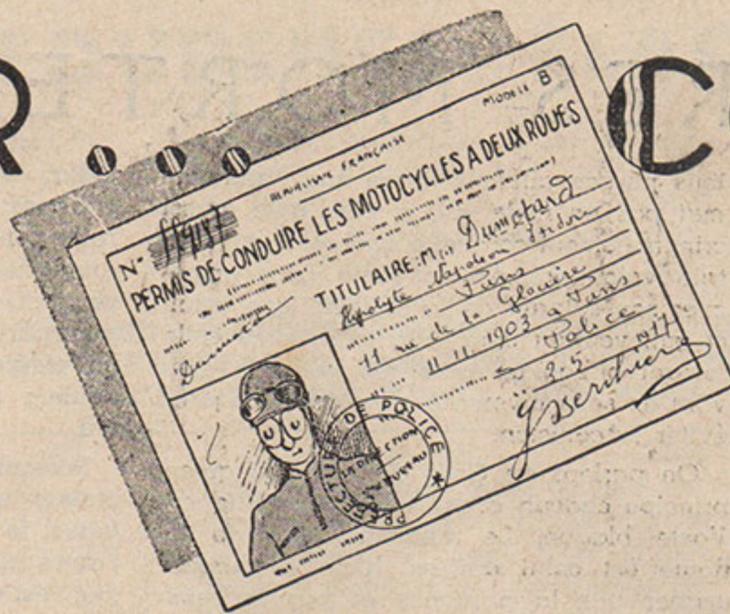
Il y a également parmi les partisans du permis, beaucoup de personnes qui le possèdent. Nous avons toujours tendance à attribuer quelque valeur aux diplômes que nous avons.

Nous avons toujours eu, en France, le permis de conduire (à part les premières années pendant lesquelles il n'y avait que quelques dizaines de véhicules automobiles en circulation). Il nous est donc impossible de prouver par des chiffres que le permis de conduire n'exerce aucune influence sur le nombre des accidents en France. Mais il y a des pays où le permis de conduire n'existe pas et le pourcentage des accidents n'est pas plus grand que chez nous.

L'institution en Angleterre du permis de conduire n'a nullement diminué le nombre des accidents. Nous voulons la sécurité autant que tous les autres usagers de la route. Elle ne peut être obtenue que par une surveillance serrée de la route, il faut que tous les usagers de la route sans exception puissent se dire : « Si je fais une faute, j'ai de fortes chances d'être pincé ». C'est avant tout un problème de police routière.

Mais hélas, il faudrait dépenser quelque argent pour avoir une police spéciale alors que les permis de conduire rapportent de l'argent à l'Etat. Entre une mesure efficace, mais plus ou moins coûteuse et une mesure administrative qui rapporte de l'argent, l'Etat a vite fait son choix.

MELLIER.



#### Un joli petit coin du Boulonnais.

(Photo de notre lecteur, M. Chouquet Shinger, de Boulogne).



# PHARES MORTELS

**D**ANS de nombreux et documentés articles, mes collègues de « Moto Revue » ont, bien souvent, non seulement écrit mais aussi démontré, que la majorité, la grande majorité des accidents était due à la maladresse et à l'imprudence beaucoup plus qu'à une défaillance de la machine. Et cela est strictement vrai. Sur cent accidents mortels, quatre-vingt-dix-huit sont imputables au conducteur et deux à la mécanique.

Je veux parler aujourd'hui d'une cause extrêmement fréquente d'accidents : l'éblouissement nocturne par les phares des véhicules venant en sens inverse. C'est par centaines que, chaque année, on compte les pauvres malheureux qui succombent ainsi stupidement, parce qu'ils n'ont pas voulu mettre leurs phares en code les premiers, parce qu'ils attendaient que l'autre le fasse. Et l'autre ne le fit pas, il attendait aussi cet homme, lui non plus ne veut pas être le premier. Alors, tant pis, personne ne cède et les deux véhicules, lancés à quatre vingt ou cent kilomètres à l'heure, viennent à la rencontre l'un de l'autre, sans rien voir, avec tout ce que les phares peuvent donner. Le moment critique du croisement approche et seuls en face de vous, dans la nuit noire, deux globes lumineux qui vous blessent douloureusement les yeux. Et, d'un seul coup, « l'ennemi », car c'est un ennemi, est sur vous. On va se toucher, on va accrocher. Non, un coup de volant ou de guidon à droite, une embardée puissante et rapide, le choc est évité. Mais de chaque côté, la route est bordée d'arbres ou de fossés ou de murs, et c'est l'accident, la catastrophe stupide et si facilement évitable que résumant ainsi les quotidiens du matin :

« A la nuit tombante, hier soir, près de Montargis, une automobile dont le conducteur était ébloui par les phares de la voiture venant en sens inverse, est allée s'écraser contre un arbre. On compte trois morts sur cinq occupants, les deux autres sont dans un état grave. La voiture est totalement détruite. »

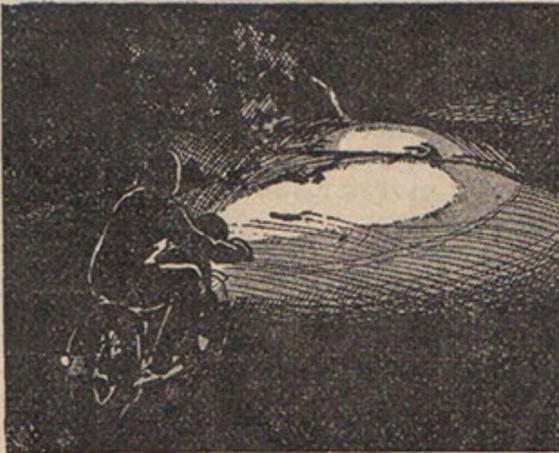
Voilà, c'est simple, net et concis. Ce n'est qu'un accident parmi tant d'autres, quelques martyrs de plus à porter à l'avoir de l'automobile et de la motocyclette. Les risques de la route, diront certains. Possible, mais la majorité des risques de la route serait atténuée, sinon supprimée, par la prudence des conducteurs.

Motocyclistes, mes amis, vous qui bientôt allez partir en longues randonnées, ne soyez pas des mufles, ne soyez pas des naufrageurs de la route. L'automobile et la motocyclette, parce qu'elles sont rapides et que par là elles assurent l'impunité dans la plupart des cas, semblent avoir considérablement développé l'égoïsme, la muflerie, le chacun-pour-soi.

Que vous importe de mettre le premier en code quand une voiture vient en face de vous ? Il faut bien que l'un des deux commence. Pourquoi serait-ce plutôt l'autre que vous ? Celui qui s'obstine à rouler

tous phares allumés parce que l'autre ne met pas en code est, à mon avis, aussi criminellement coupable que celui qui obstrué volontairement la route pour empêcher son suivant de le doubler, que celui-ci qui, voulant doubler à toute force et le faisant obliger un troisième véhicule arrivant en sens inverse à aller au fossé pour éviter la collision.

On parlera du Code de la Route qu'en principe chacun connaît et doit appliquer. Vaste blague. Le meilleur Code de la Route est celui qui est dicté à chaque usager par la prudence et par le sens de l'égalité, sinon par la galanterie. Et pour ceux qui ne veulent pas comprendre qu'en étant imprudents ils risquent non seulement leur vie mais attentent aux



jours d'autrui, une police de la route solide, impitoyable aux naufrageurs, et exercée par des pratiquants rompus à toutes les traîtrises de la route moderne.

Chacun connaît le petit monologue du chauffeur qui, de nuit, voit venir à lui une autre voiture tous feux allumés :

« Il ne mettra donc pas en code celui-là ? Qu'est-ce qu'il attend ? Je ne le ferai qu'après lui, je ne veux pas passer pour un idiot. »

Il y a bien cette petite phrase du Code de la Route qui, à peu près dans ces termes, revient à la mémoire :

« De nuit, à l'approche d'un autre véhicule venant en sens inverse, le conducteur mettra ses phares à l'allumage code. Le conducteur de la seconde voiture fera de même. Les deux véhicules pourront ainsi se croiser dans les meilleures conditions de sécurité. »

Oui mais, n'est-ce pas, le Code, c'est tout juste bon pour passer le permis. Une fois la carte rose en main, la route est à l'imprudent. Alors : moi le premier, tant pis pour les autres, va-que-j'te-pousse et tous feux dehors.

Nous, motocyclistes, nous souffrons plus particulièrement de cet état de chose parce que jamais, au grand jamais, un automobiliste ne consentira à mettre en code à notre approche. Quel outrage pour lui que d'allonger le bras pour un pauvre type qui roule sur deux roues. Pour qui se prend-t-il cet infect motard ?

J'ai vu deux accidents causés par l'éblouissement des phares. L'un en Touraine et l'autre l'année dernière sur la route de Fontainebleau. Cela m'a rendu prudent car je vous assure que ce n'est pas particulièrement gai que d'entendre en pleine nuit des cris d'angoisse et de douleur sortir d'un amas de ferraille en feu.

Personnellement, quand de nuit je dois croiser une voiture venant en sens inverse, je mets immédiatement en code. Si l'autre usager répond et fait de même, tout est pour le mieux. Si non, je ne rallume pas, bien au contraire, je ralentis et continue ma marche doucement. Et si vraiment je juge qu'il y a danger, je m'arrête et me range sur le bas-côté de la route. JE PREFERE PERDRE DEUX MINUTES QUE LA VIE.

Quels remèdes et quelles mesures punitives prendre contre ceux qui, la nuit, constituent un véritable danger pour la société ? Un seul : une police de la route forte, organisée et consciencieuse. Une police impitoyable et intransigeante, dirigée par un chef jeune, exécutée par des agents ardents et sportifs montés sur des motos rapides. Le « crime » de garder ses phares allumés pour croiser un autre véhicule devrait être puni de la façon suivante :

Au premier délit, un simple mais sévère avertissement.

Au second délit, un dernier avertissement et une amende.

Au troisième délit, retrait du permis pour quinze jours.

Au quatrième délit, retrait définitif du permis.

Et vous verrez qu'après deux mois de ces mesures tous les conducteurs seront de petits moutons, de véritables gentlemen maniant spontanément et avec une grâce touchante le commutateur de leurs phares.

En attendant cette police de la route permanente et effective que nous tous, motocyclistes, souhaitons si ardemment, soyons prudents, trop prudents s'il le faut. Les corsaires de la route sont déjà trop nombreux : le cycliste qui roule à gauche, l'enfant qui joue sur la chaussée, le charretier sourd qui se tient obstinément au milieu de la route, le fou qui double dans le haut d'une côte ou dans un virage... Evitons d'ajouter l'éblouissement nocturne à ces déjà trop nombreuses et permanentes causes d'accidents.

Avec les beaux jours et les longues étapes, beaucoup de nous rouleront de nuit car il fait moins chaud. Mettons au code sans hésiter, arrêtons-nous s'il le faut. C'est souvent une question de vie ou de mort. Ne songeons pas seulement à nous, il y a les autres, ceux que nous transportons et qui peuvent mourir stupidement par l'imprudence d'un fou, D'UN NAUFRAGEUR DE LA ROUTE.

René Michoux.

# LES FOURCHES ÉLASTIQUES

QUAND on considère le nombre de systèmes de fourches élastiques qui ont fait leur apparition depuis le début de la motocyclette, on est tenté de croire qu'il est impossible de découvrir quelque nouveauté. Il ne faut pas d'ailleurs croire que les premières fourches élastiques aient été accueillies avec beaucoup d'enthousiasme, et, chose curieuse, on leur faisait le même reproche qu'aux suspensions arrière, celui de flotter. Et il faut avouer que certains systèmes primitifs pouvaient faire croire que la roue avant se trouvait au bout de deux ressorts à boudins. On essaya même certains dispositifs adaptables aux fourches rigides existantes, mais quand on parvenait à rentrer sain et sauf chez soi on s'empresait de les enlever. Mieux valait encore avoir les poignets brisés que de se rompre le cou.

Il y eut heureusement quelques fourches qui, aux allures de cette époque déjà lointaine, donnaient des résultats acceptables. Les vieux motocyclistes se souviennent sans doute de la Simplex. Peugeot eût une bonne fourche, mais bien compliquée, c'était la Truffault. La fourche oscillante, aujourd'hui abandonnée, avait alors des adeptes comme Alcyon, Terrot et Triumph, et tout en reconnaissant que la tenue de route laissait quelque peu à désirer aux très grandes allures, cette fourche était simple, solide, exempte de flottement latéral. Son défaut était, quand elle oscillait, de modifier constamment la chasse de la direction. Aussi, en course, était-on amené à employer des ressorts si durs que l'on avait à peu près autant de confort qu'avec une fourche rigide. La fourche coulissante est un des meilleurs types de fourche élastique que nous ayons connus avant-guerre. Deux des meilleures machines que nous ayons eues alors en notre possession, la Scott et la Magnat-Debon, en étaient équipées, et leur stabilité était extraordinaire.

La fourche coulissante a un inconvénient, celui d'imposer au cadre une grande fatigue. Elle tend à agir comme un levier qui, prenant comme point d'appui le raccord inférieur de direction, exer-

nous avons ici, pour la roue, les mêmes déplacements que dans la fourche à parallélogramme et elle peut figurer dans cette catégorie. En somme, on peut admettre trois grandes classes de fourches : 1° la fourche oscillante, 2° la fourche coulissante, 3° la fourche à parallélogramme qui est de loin la classe la plus nombreuse.

**Peut-on améliorer les fourches élastiques ?  
Notre collaborateur Regalraz a fait sur ce sujet l'importante étude que voici.**

ce un effort de traction sur le raccord supérieur. Il faut donc, avec ce type de direction, un cadre extrêmement robuste ou bien, comme le faisait Scott, laisser une certaine élasticité à l'assemblage de la direction et des tubes du cadre. On obtient aisément aujourd'hui des cadres extrêmement robustes capables de résister à ces efforts dûs à la réaction longitudinale lors du passage d'un obstacle. Aussi voyons-nous B.M.W., sur sa flat-twin 500 cmc., utiliser une fourche coulissante.

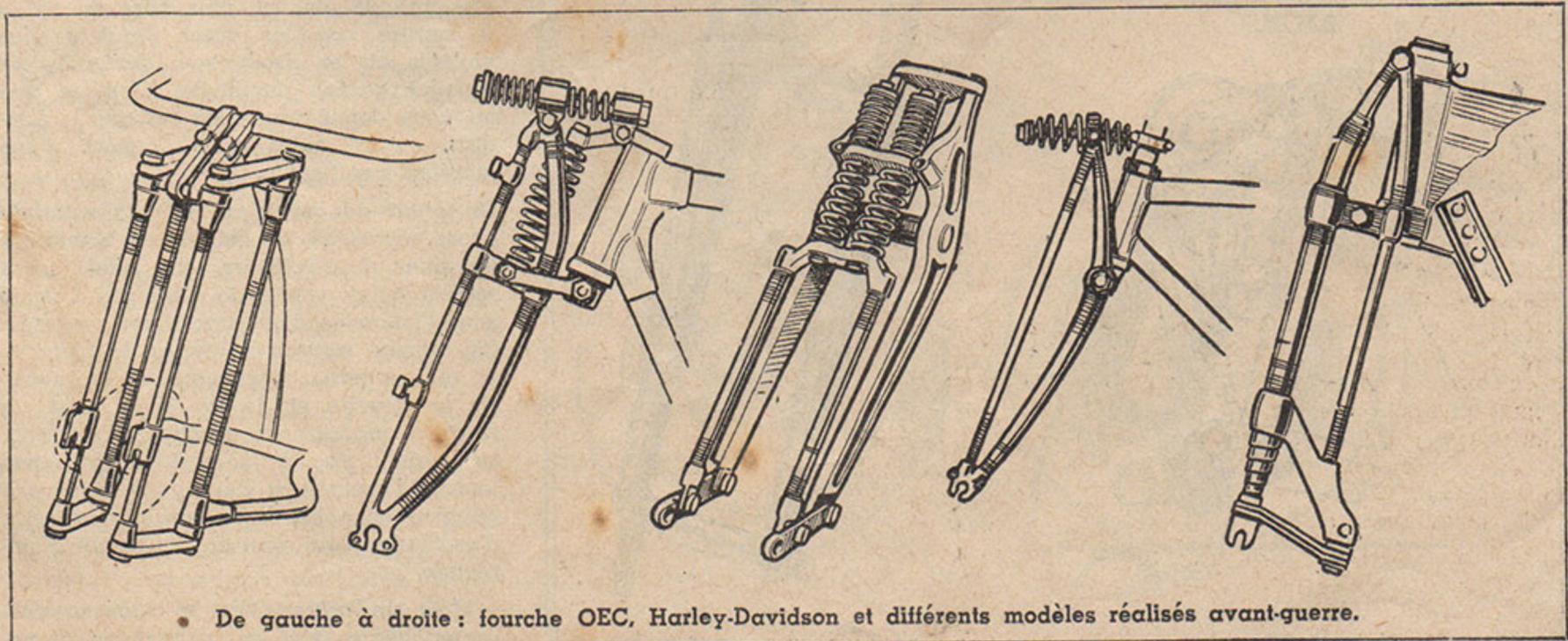
Enfin nous en arrivons à la fourche qui est restée, et de loin, la plus populaire de toutes, nous voulons dire la fourche à parallélogramme. La roue est supportée par une fourche articulée sur la direction par des biellettes. Parfois, comme dans la Harley-Davidson, il y a une fourche rigide solidaire de la direction et au bas de laquelle la fourche mobile est reliée par des biellettes. Excellent système assurément, et qui a joui d'une très grande popularité. Mais, en somme, la fourche que nous pouvons appeler classique, donne des résultats si satisfaisants qu'elle est à peu près universellement employée. N'oublions pas en effet que les portées des roulements sont considérables et que les biellettes très courtes sont rigides. Nous reviendrons sur ces points.

Dans quelle catégorie devons-nous ranger des fourches comme l'Indian ou comme la B.M.W. dans lesquelles la roue est articulée par des biellettes à l'extrémité inférieure d'une fourche rigide. Les déplacements de la roue sont contrôlés par une fourche mobile dont les déplacements sont contrôlés par un ressort. En fait,

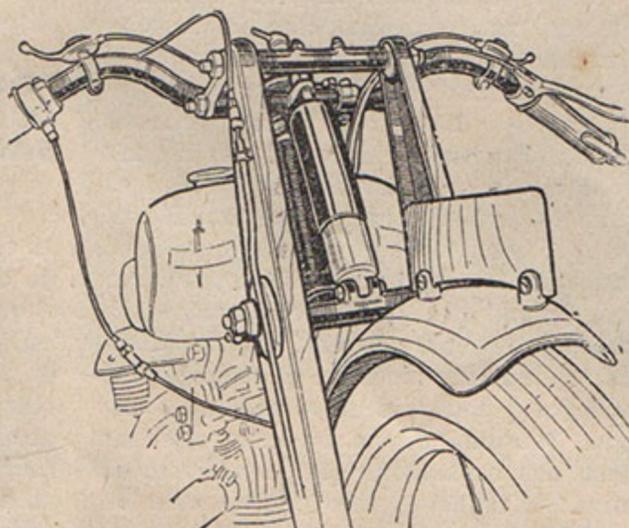
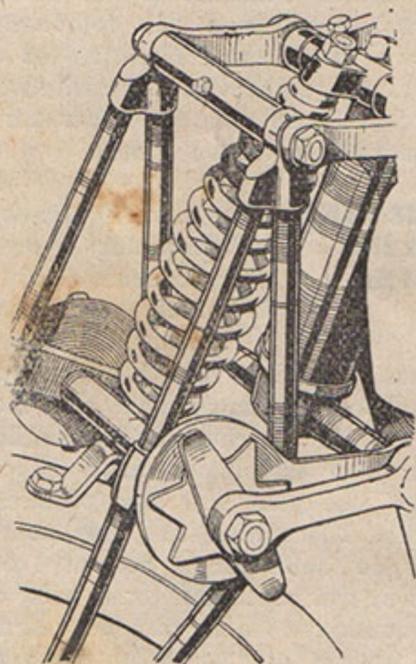
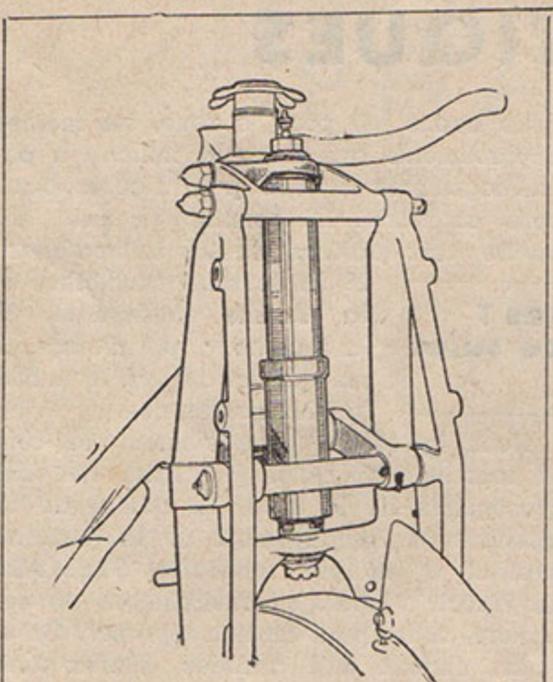
Nous laisserons complètement de côté la fourche oscillante. Par suite des déplacements de la roue, la chasse de la direction et l'empattement de la machine varient à chaque rencontre d'obstacle. La direction change constamment de caractère, si on peut ainsi s'exprimer. On a donc, surtout aux grandes allures, une très désagréable impression d'imprécision, de flottement, d'insécurité. Par ailleurs, il faut reconnaître que ces fourches sont simples et amortissent très bien les chocs. On peut croire qu'elles ont définitivement disparu. Versons donc un pleur sur elles et passons aux autres types.

## FOURCHES COULISSANTES

Les fourches coulissantes, comme d'ailleurs les fourches à parallélogrammes, font varier la chasse quand la roue fléchit au passage d'un obstacle, mais à un bien moindre degré que les fourches oscillantes. La réalisation n'en est simple qu'en apparence et voici quelques uns des problèmes à résoudre. Théoriquement, elles sont composées de deux tubes portant l'axe du moyeu et qui coulissent dans deux autres tubes solidaires de la direction. Mais ces tubes frottent et l'usure en sera rapide si nous ne prévoyons pas un graissage assez abondant. Si nous employons de l'huile, elle ne restera pas, si nous employons de la graisse, elle sera râclée et le résultat sera le même. Il nous faudra donc prévoir des dispositifs d'étanchéité, des feutres, par exemple. Autre problème : le très gros effort im-

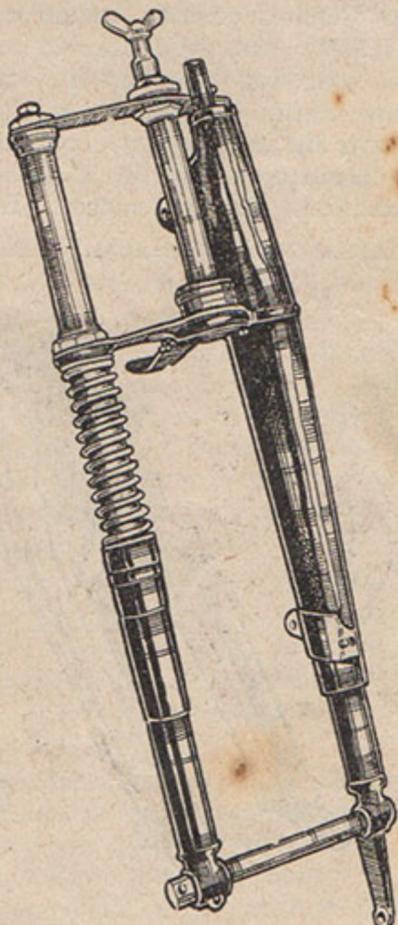
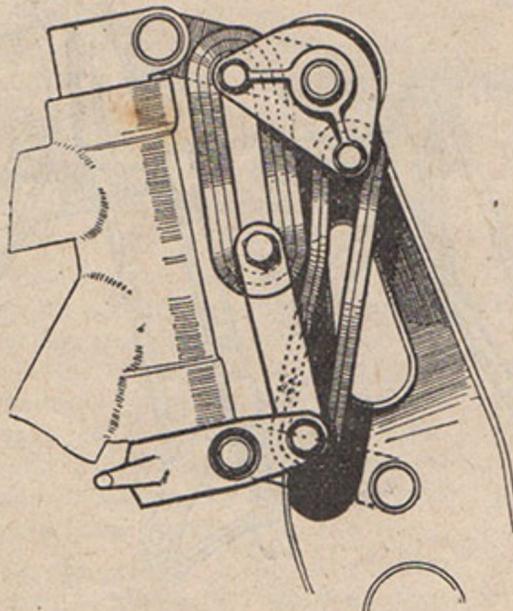


• De gauche à droite : fourche OEC, Harley-Davidson et différents modèles réalisés avant-guerre.



Différents principes de suspension. — De haut en bas, dans cette colonne: pneumatique, ressort central bicône travaillant à la compression, anneaux de caoutchouc Neiman.

Dans la colonne ci-contre: ressort central sous tube télescopique, fourche coulissante B.M.W.



posé au raccord avec le tube de direction. Il faut prévoir là un assemblage ultra robuste, non seulement des tubes fixés sur les plaquettes ou sur le raccord, mais encore entre les plaquettes (ou le raccord) et le tube de direction proprement dit. Les roulements de direction doivent être eux aussi, largement calculés, et seront de préférence des roulements à galets coniques. Comme nous le disions plus haut, un effort de compression est infligé au raccord et au tube inférieurs de direction et un effort de traction au raccord et au tube supérieurs.

Cela, assurément, n'a rien d'extraordinaire et n'est pas particulier à la fourche coulissante, mais c'est avec celle-ci que les efforts atteignent leur valeur maxima. Ce n'est pas là un vice rédhibitoire et on évitera tout ennui en calculant très largement les pièces. N'oublions pas non plus l'effort exercé par le frein et qui tend à faire fléchir les tubes coulissants qui portent l'axe du moyeu, d'autant que le freinage provoque par surcroît un effort de torsion.

Dans les fourches coulissantes, le poids non suspendu est faible. On pourrait le réduire encore en fixant l'axe du moyeu sur des coulisseaux se déplaçant entre deux ressorts à l'intérieur d'un tube (bien entendu il y a un système identique de chaque côté de la roue. Mais le gain de poids est faible, le guidage est moins bon et les tubes fixes se prolongeraient bien au-dessous de l'axe du moyeu, ce qui choquerait nos habitudes esthétiques.

Le système à tubes coulissants permet de réaliser une fourche pneumatique qui a l'avantage de permettre de proportionner la pression à la charge supportée. Il est facile également d'utiliser des amortisseurs externes, à friction ou hydrauliques, mais on peut également disposer les amortisseurs hydrauliques à l'intérieur même de la fourche. On évite ainsi les coups de raquette et aussi les phénomènes de résonance qui sont la cause essentielle du shimmy. Le problème essentiel est celui de l'étanchéité.

#### FOURCHES A PARALLÉLOGRAMME

L'idéal est évidemment que si la roue avant rencontre un obstacle, elle se sou- lève 1° sans modifier

la chasse de la direction, mais cela n'est guère possible, du moins avec des dispositifs pratiquement réalisables; 2° que le déplacement vertical de la roue ne provoque pas le déplacement vertical de la direction. Ici, une difficulté se présente. Si nous utilisons, pour la suspension, des ressorts faibles, nous aurons de bons résultats pour les chocs faibles résultant de la remontée d'obstacles de profondeur ou de hauteur faible, mais si les obstacles sont plus importants, la fourche talonnera et imprimera à la direction des déplacements verticaux considérables. Si, au contraire, nous employons des ressorts durs, la suspension n'agit pas sur route normale, à allure normale, et elle ne remplit son rôle que sur route défoncée.

Ce qui constituerait l'idéal, ce serait une suspension qui réagirait instantanément pour les chocs légers et les oscillations de faible amplitude, mais qui deviendrait de plus en plus dure au fur et à mesure que les chocs seraient plus violents et les oscillations deviendraient de plus grande amplitude. C'est ce que ne nous donnent pas les ressorts à boudins, ou ce qu'ils nous donnent d'une manière insuffisante.

Un autre danger, c'est qu'à la suite de chocs successifs, les oscillations soient entretenues et amplifiées. En effet, notre ressort emmagasine de l'énergie lorsque sous l'influence d'un choc il est comprimé (ou allongé suivant les types de fourche). A cette énergie vient s'ajouter la masse de la fourche et de la roue. Aussi, la fourche, quand, sous un choc, elle fléchit, ne revient pas à la position de repos lorsque l'obstacle a été franchi, mais elle dépasse ce point. Il en résulte une série d'oscillations qui vont en diminuant d'amplitude.

Mais un autre obstacle peut se présenter avant que les oscillations provo-

quées par l'obstacle précédent se soient éteintes. Les oscillations vont alors prendre une valeur critique. L'amortisseur idéal n'agirait donc qu'au retour de la suspension à la position de repos et pas durant la flexion du ressort pendant que la roue se soulève pour franchir l'obstacle. Il doit absorber ce travail de compression ou d'allongement du ressort de telle manière que la position de repos ne soit pas dépassée. C'est ce qu'on peut obtenir, au moins d'une manière pratiquement suffisante, des amortisseurs hydrauliques. Les amortisseurs à friction sont moins efficaces puisqu'ils agissent non seulement pendant le retour à la position de repos, mais pendant l'aller.

Toutefois, grâce au frottement, ils dissipent en chaleur une partie de l'énergie due au choc de la roue sur l'obstacle, et ainsi ils permettent d'utiliser des ressorts plus faibles. D'autre part, cette énergie étant en grande partie dissipée, on évite le rebondissement après le passage de l'obstacle. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner de la popularité des amortisseurs à friction qui donnent pratiquement d'excellents résultats.

Remarquons également que les ressorts à lames par la friction des lames les unes contre les autres, tendent à amortir les oscillations, d'une manière insuffisante d'ailleurs. Ce qu'on peut reprocher aux amortisseurs à friction c'est l'uniformité de leur action. Ce que nous devons surtout chercher, c'est un système qui n'intervienne pas pour les oscillations de faible amplitude mais qui, ensuite, s'oppose de plus en plus énergiquement aux oscillations lorsqu'elles deviennent plus importantes, bref, un amortisseur agissant en raison directe de l'amplitude des oscillations.

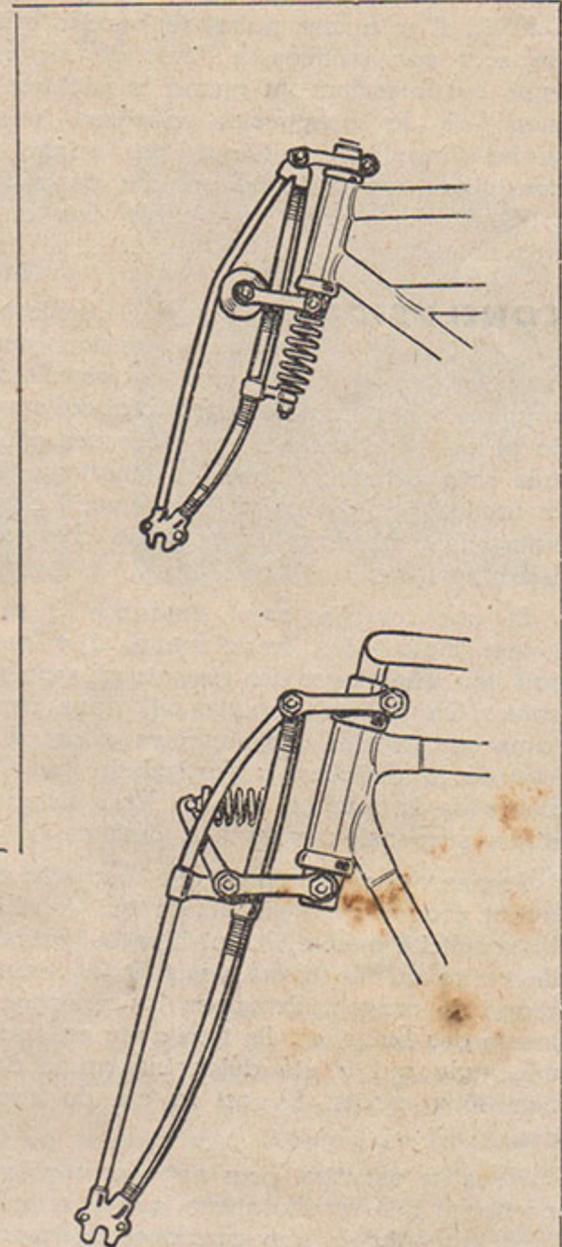
Les systèmes amortisseurs utilisant des disques de friction ou des freins hydrauliques ne sont pas seuls capables de remplir ce rôle. C'est ainsi qu'on peut parfaitement utiliser des ressorts auxiliaires ou des bandes de caoutchouc. Il ne s'agit naturellement pas de ressorts supplémentaires venant simplement ajouter leur action à celle du ressort principal, car on n'aurait alors d'autre résultat que de renforcer le ressort principal, d'éviter l'affaiblissement de la fourche en cas de rupture du ressort principal et peut-être aussi de freiner le rebondissement du ressort principal si le ou les ressorts auxiliaires ont des périodes différentes de celle du ressort principal.

Mais le but principal n'est pas atteint. Il faut que l'action de ces ressorts auxiliaires se fasse surtout sentir lorsque le mouvement de la fourche atteint une grande amplitude. Cela est réalisé en attachant les ressorts auxiliaires sur des leviers ou sur des prolongements des biellettes de la fourche à parallélogramme. Grâce à ces leviers (nous donnons plusieurs exemples des dispositions possibles), l'allongement des ressorts ou des bandes de caoutchouc auxiliaires est très faible quand le fléchissement de la suspension est normal et ainsi la suspension est souple pour les chocs peu importants

qui sont les chocs normaux; par contre, si le fléchissement de la suspension dépasse la normale, le déplacement des leviers entraîne un allongement ou une compression amplifiés des ressorts ou des bandes de caoutchouc et ainsi le mouvement de la suspension se trouve freiné.

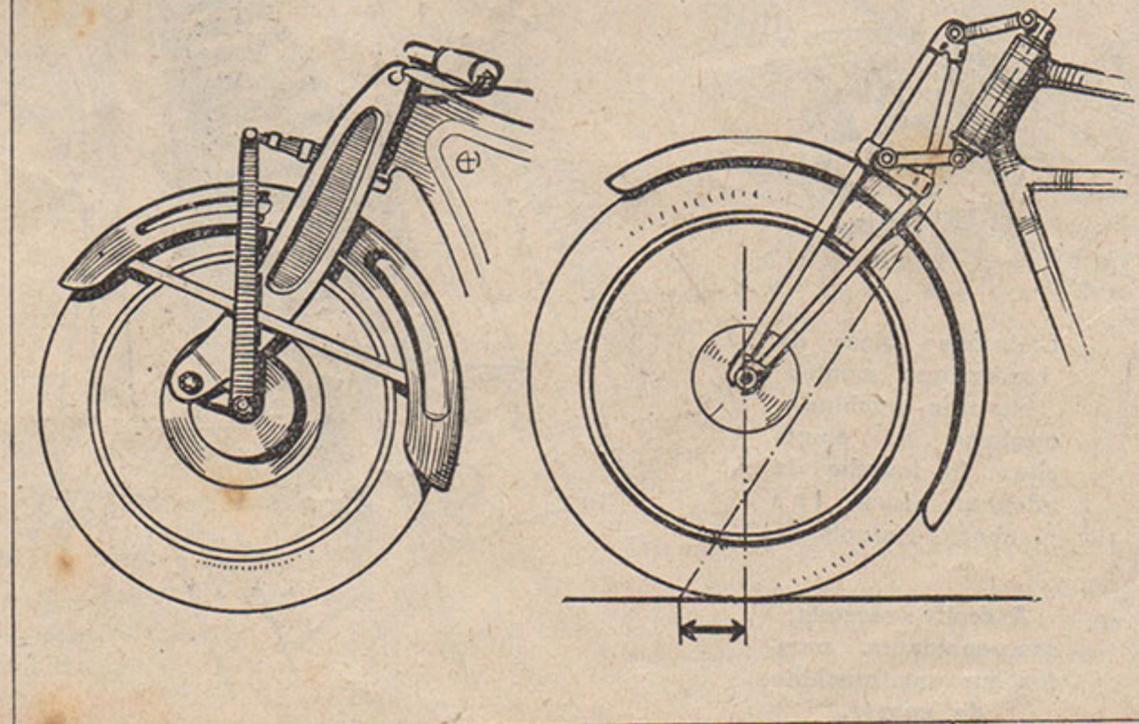
Un excellent exemple d'amortissement par ressorts auxiliaires nous est offert par Norton. Sur les célèbres D.K.W. de course ce sont des bandes de caoutchouc qui sont utilisées et il y a beaucoup à dire en leur faveur. La seule objection que l'on puisse faire, c'est que ces bandes de caoutchouc peuvent sécher à la longue, mais cela n'est pas un inconvénient pour des machines de course qui sont sans cesse revues. Les chances de rupture sont bien moindres qu'avec des ressorts.

Un ressort agit dans les deux sens, mais ce n'est pas le cas pour les bandes de caoutchouc et il faut prévoir des bandes agissant quand la fourche s'élève par rapport à la direction, d'autres agissent quand elle s'abaisse. Sur la fourche



Ci-dessus : autres réalisations de fourches élastiques.

Ci-dessous : à gauche, la fourche B.M.W. à ressort à lames, du principe de la « roue tirée ». À droite, fourche classique à parallélogramme. La flèche, à l'extrémité des pointillés, indique la chasse.



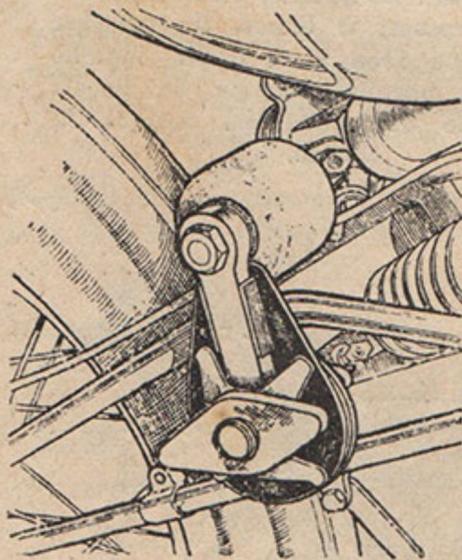
D.K.W., il y a une paire de bandes qui ne sont pas tendues à l'état de repos, mais qui interviennent quand le fléchissement de la suspension dépasse une grande amplitude, et qui, par surcroît, constituent une sécurité en cas de rupture, d'ailleurs très improbable des autres bandes.

**CONCLUSION** Peut-on améliorer une suspension par fourche à parallélogramme? Reconnaissons tout d'abord que la plupart des suspensions modernes sont très satisfaisantes et que les amortisseurs à friction, sans être théoriquement parfaits, donnent dans la pratique d'excellents résultats.

Si une fourche avait tendance à talonner malgré les amortisseurs, il y aurait lieu d'employer des ressorts plus puissants. On pourrait également, dans certains cas, atteler des sandows allant du bas de la direction à l'articulation supérieure de la fourche mobile. Mais l'étude d'une suspension reste très délicate.

Prenez, par exemple, une suspension avant comme celle de Norton qui semble la simplicité même. Il faut bien se garder de croire qu'elle a été dessinée en deux coups de crayon. Examinez les prolongements des biellettes. Ils font avec celles-ci un angle qui a été déterminé après de nombreux essais. Là est la clé du succès.

Nous ne sommes, pour notre part guère partisans des améliorations que l'on prétend apporter à une machine existante. Si, d'aventure, une machine moderne tient mal la route, croyez que cela est dû à des erreurs importantes de dessin contre lesquelles aucun truc ne sera efficace, ou



Ci-dessus: blocs de caoutchouc montés sur une machine anglaise et empêchant la fourche de talonner dans les chocs violents.

A droite: ressorts compensateurs montés sur une machine de course.

## LA MOTO ET SES CONSÉQUENCES PHYSIOLOGIQUES ET PSYCHOLOGIQUES

La pratique raisonnée de la moto est, certes, parmi les différentes utilisations actuelles de nos loisirs — j'ai cité la voiture — celle qui est le moins défavorable dans ses conséquences physiologiques et psychologiques.

Je ne parlerai pas par antithèse des coussins moelleux de la conduite intérieure, de l'atmosphère de celle-ci. Soit dit en passant: l'Europe centrale présente un énorme pourcentage de «roadsters» et la moto y est à l'honneur; répercussion d'un état naturiste que nous pourrions envier.

En France — je n'ai pas à médire de mes compatriotes — que voyons nous sur nos routes? Voulez-vous vous distraire, comptez approximativement les conduites intérieures.

Bien sûr le déplacement intensifié a des avantages par ses conséquences, mais lorsque la vitesse est particulièrement accrue, comme cela s'est produit ces dernières années, il y a lieu, pour nous, qui sommes exposés à l'air d'envisager les conséquences de l'utilisation de la moto, d'adapter les heures de récupération à la dépense physique et psychique faite sur la route.

Ainsi en dépensant et récupérant dans des conditions normales nous vivons sainement, mais encore ne faut-il pas dépenser seulement.

En somme si notre équilibre général n'est pas rompu, nous pourrions goûter des joies de la moto en toute quiétude. Il faut que cette pratique soit raison-

née comme celle de tous les sports. Je crois avoir établi que la moto est un sport, cependant ce n'est pas un sport complet.

× ×

Nous pouvons en joignant à la pratique de la moto des sports complémentaires, développer avec homogénéité les différents éléments de notre corps et notre cerveau qui n'en est qu'un élément. L'usage quasi quotidien que certains font de la moto provoque par le «laminage» dans l'air une tonification des tissus, cependant qu'elle les assèche. Nos toxines sont éliminées, en même temps notre esprit est en constante défense pendant la conduite, commandé par notre être conscient contre les anicroches, les difficultés, les obstacles imprévus que nous devons surmonter, les virages subits que nous devons prendre.

En somme, les difficultés de la conduite aguerrissent nos réflexes.

Que nous soyons entraînés et ces difficultés nous paraissent bénignes, pourtant la fatigue physique et psychique subsiste; qui pourrait le nier? Demandez aux coureurs!

D'ailleurs nous nous rapprochons d'année en année des coureurs, à mesure que la vitesse des engins s'accroît devant le désir même de l'utilisateur. Les constructeurs ne sont que des tailleurs sur mesure, a dit M. L. Delage. Nous devons suivre comme aux élections la majorité des goûts. La moto devient donc un engin rapide.

Le remède le plus simple est d'adopter une cylindrée ou un type qui plafonnera à 90/100 et que l'on utilisera à 80/85.

Que les partisans des allures grandioses me montrent les dégâts. Louons pourtant la bravoure de ces chevaliers de la poignée tournante qui cassent les câbles de commande à force de bonne volonté.

La pensée de Vauvenargues semble faite pour nous: «La modération des personnes heureuses vient du calme que la bonne fortune donne à leur humeur.»

Tout vient de l'état psychique et quelles sont les personnes qui gardent l'exacte conscience de leur vulnérabilité contre la voiture ou le poteau voisin.

Lutter de vitesse, c'est amusant; attention au danger, malgré les chances de succès et sachant qu'à vaincre sans péril, on triomphe sans gloire, il est regrettable que cette gloire coûte parfois trop.

Enfin si nous devons rouler vite et pour maintenir notre état physique il y a lieu de pratiquer quand on le peut la natation qui rend aux tissus la graisse qu'ils ont pu perdre et maintient le corps en état normal. Les sports nautiques sont, à mon sens, merveilleux en l'occurrence et le canoë représenté souvent en couverture de «Moto-Revue» est accompagné d'une moto, de bonne composition.

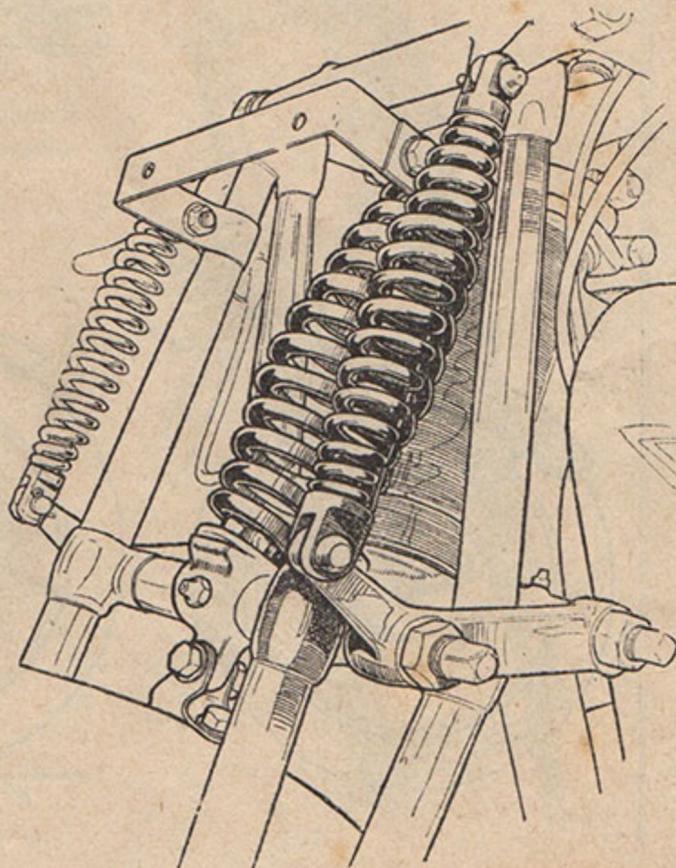
Le vélo est excellent aussi, comme nous le montrent bien des coureurs motocyclistes, pour maintenir le corps en bonne souplesse.

En somme, tendons nos efforts à rester entourés d'une musculature et d'une force suffisante pour garder le sang-froid et la quiétude physique et morale si précieux dans la conduite.

J. PIVOIN

tout simplement à un défaut de réglage, auquel il sera aisé de remédier sans apporter à la machine la moindre modification.

RAVISSE.



# OU IREZ-VOUS

# A LA

(Suite)



**N**OUS voici arrivés à la Méditerranée, près de la frontière espagnole. Depuis Bayonne, l'étape a été longue et dure, mais, par compensation sans doute, tellement pittoresque !

Nous sommes à Banyuls, petite ville célèbre par son église romane et surtout par ses vins, ses nougats, ses langoustes au civet.

On suit la côte formée de murailles naturelles par les contreforts des montagnes; les caps sont nombreux ainsi que les baies et les récifs. Du Cap Cerbère, on peut une dernière fois contempler l'Espagne. La côte s'aplanit ensuite, le sable envahit tout, il entoure les petites montagnes d'Agde et de Sète, il transforme les golfes en étangs, il forme des presqu'îles comme à Maguelone, il isole les villes de la mer comme à Aigues-Mortes. Et cela est ainsi jusqu'au delta du Rhône.

Port-Vendre est une station balnéaire

assez agréable où l'on admirera l'Obélisque et le cap Béar.

Le pittoresque d'Agde n'est plus à décrire. Le touriste sera charmé par la cathédrale St-Etienne du XII<sup>me</sup> siècle, par l'Eglise de Vias à quatre kilomètres. La région est agréable et reposante.

Un peu plus haut se trouve Sète, ville très vivante, gaie et accueillante. On verra le Mont Saint-Clair et on poussera jusqu'à la plage de Balaruc-les-Bains, à 9 kilomètres. Il faut goûter les Vermouths, les Mistelles, les Muscats, les dorades préparées à la mode régionale.

Les villes de la Côte d'Azur sont nombreuses, les plages encore plus et également tentantes les unes et les autres.

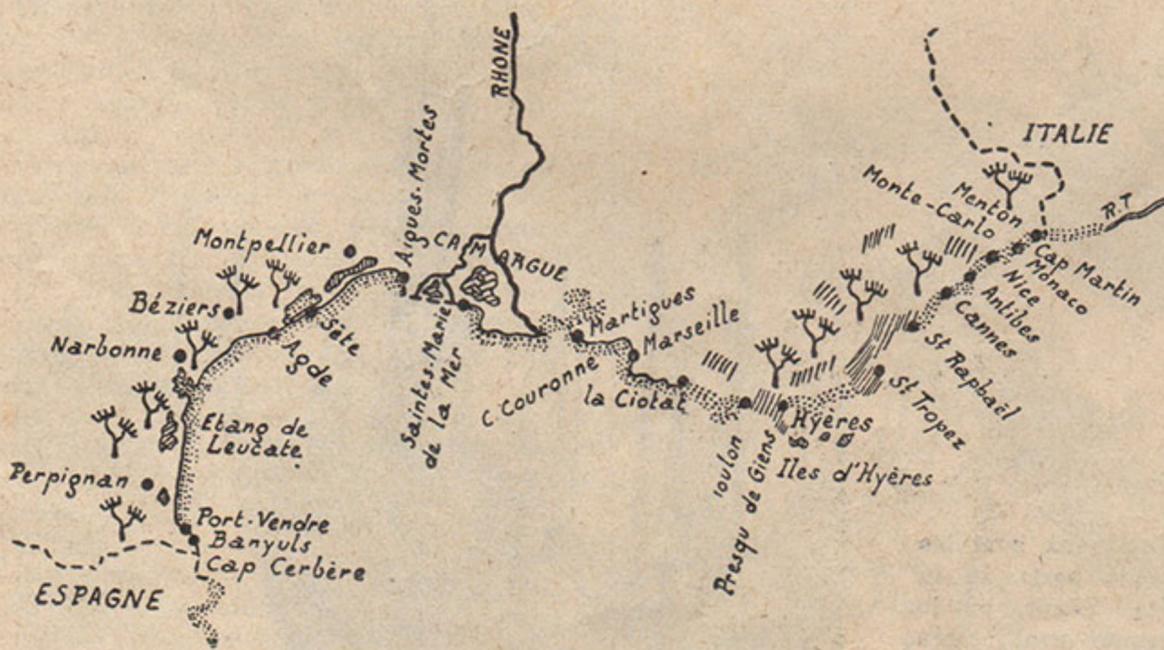
Martigues est intéressante par ses ruines de Maritima Avaticarum et par ses salines. Dans la même contrée, on peut visiter Beaucaire, Tarascon, Marignane, Miramas.

Aigues-Mortes est entourée de remparts et la visite de la Tour de Constance présente de l'intérêt. Pourquoi ne pas vous arrêter à Sainte-Marie-de-la-Mer. Vous y visiterez l'Eglise du XII<sup>me</sup> siècle, l'étang des Lannes, le phare de la Gacholle. Quand on le peut, il faut aller aux Saintes-Marie de la Mer les 24 et 25 mai, dates auxquelles tous les bohémiens, tous les romanichels s'y réunissent.

Après le Rhône, les rochers triomphent enfin du sable et les magnificences reprennent. Toujours en allant vers l'est, on trouve les Petites Alpes de Provence, les Massifs des Maures et l'Estérel. La plus belle route du monde relie Hyères à Menton. On roule entre les monts et la mer, à travers une somptueuse splendeur de rochers rouges, d'agaves, de pins parasols, de citronniers, d'orangers, d'oliviers, de mimosas. On oublie les distances, on oublie les soucis et les ennuis quand, de l'extrémité de la presqu'île de Giens, on contemple le panorama des Iles d'Or ou Iles d'Hyères, une des plus belles vues du monde. Et, jusqu'à l'Italie, la côte est un véritable enchantement, une jouissance des yeux extraordinaire.

Et voici Marseille, notre grand port Méditerranéen, port international, port cosmopolite où l'on entend toutes les langues du monde. Marseille, aux aspects très divers et curieux, mérite un séjour prolongé. Le Palais de Longchamp, l'Arc de Triomphe, la Cathédrale, l'Eglise des Réformés, la Bourse, sont autant de monuments à voir. Il faut visiter la Canebière, le Prado, le Château et le Parc de Barely, la Corniche, le Vieux-Port, l'Eglise Saint-Victor, Notre-Dame-de-la-Garde. En vingt minutes de bateau, on parviendra au Château d'If dont on admirera le donjon du XVI<sup>me</sup> siècle. Marseille est non seulement un grand port, mais c'est aussi une importante ville industrielle où l'on fabrique des huiles, des savons, des machines, etc... Naturellement, on ne peut que satisfaire aux tentations de la bouillabaisse et de la brandade de morue.

De la promenade du Bec-de-l'Aigle, à La Ciotat, on file sur Toulon, port militaire chanté par Claude Farrère dans « Les Petites Alliées ». De nombreuses

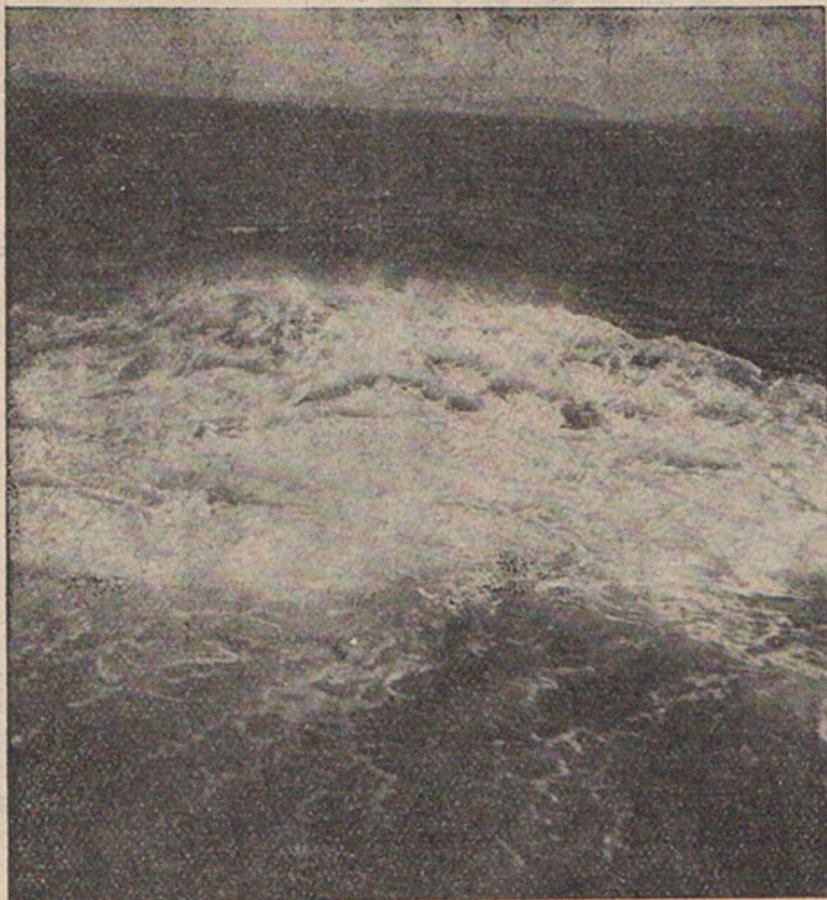


**LEGENDE**

Sables	Falaises	Récifs	Pins-Forêts
Dunes	Landes	Rochers	Paturages
Plaines	Galets	Côtes plates	

Echelle 1.2 000.000

VIDANGEZ FREQUEMMENT : RINCEZ SOIGNEUSEMENT, VOUS ROULEREZ AGREABLEMENT



**Ne manquez pas de faire un petit tour en mer, sur les eaux d'un bleu inoubliable de la Méditerranée. Un de nos collaborateurs a saisi ici les remous qui suivent le bateau et dont les effets imprévus s'ajoutent au charme de la promenade.**

choses retiennent l'attention du touriste : Préfecture Maritime, Carré du Port, Eglise Saint-Louis, Rade, Arsenal (se présenter à la Majorité). La visite d'un cuirassé est particulièrement attachante. Les environs de Toulon offrent également de beaux sites : traversée de la rade jusqu'aux Sablettes, visite du Fort de Faron après autorisation délivrée par l'autorité Militaire, Cap-Sicié et Notre-Dame-de-la-Garde, Eglise romaine de Six-Fours, etc...

Après la presqu'île de Giens jusqu'à la frontière italienne, c'est la gamme si fournie des plages aux noms connus, des plages ultra-mondaines, grouillantes, où se retrouvent chaque été les « gentlemen » du monde entier. C'est la vie parisienne transportée à la mer, vie de faste, de fêtes et de mode.

Hyères, ses monuments et ses sites enchanteurs : colline du Château, boulevard d'Orient, place des Palmiers, Eglise Saint-Louis, du XIII<sup>m</sup> siècle, Vallée du Ponsard et du Barrel, terrasse de Notre-Dame, Mont des Oiseaux, rocher des Anglais.

Saint-Tropez qui depuis quelques saisons est l'objet d'une vogue éclatante avec sa plage, sa promenade des Lices, son port de la Pointe et aussi ses nougats et ses croquettes.

Plus haut, Saint-Raphaël et son centre d'hydraviation. On apprécie le charme de l'Eglise Notre-Dame-de-la-Victoire, du Parc Calvet, de la forêt de l'Estérel.

Et voici Cannes et ses beautés : Notre-Dame-de-l'Espérance, Tour du Mont-Chevalier, Boulevard Jean-Hibert, la Californie, les Iles de Lézins où l'on se rend en bateau.

Antibes et son Fort Carré, son Cap, sa villa et son jardin Thuret, son sommet de la Groupe, sa villa Eilen-Roc, Antibes, son soleil et ses fleurs.

Juan-les-Pins est la ville qui possède en été l'affluence la plus considérable, la foule la plus mêlée et la plus cosmopolite.

Puis, c'est Nice, la perle de la Côte d'Azur, Nice ville de réputation mondiale connue de tous les étrangers. On visitera Notre-Dame, l'Eglise Saint-François de Paule, le Château. Pour ne pas manquer à la tradition, vous arpenterez en flânant la Promenade des Anglais, vous irez voir la grotte de Saint-André, l'amphithéâtre romain et l'Eglise couverte de Cimiez, la cascade de Gairaut, vous achèterez des fleurs, des parfums, des fruits confits.

**Nombreux sont les petits ports de la Côte d'Azur, où les barques sont serrées les unes contre les autres. Le touriste s'arrêtera pour se promener le long des quais et oubliera là, pour un instant, la fatidique « moyenne ».**



La frontière est proche. Voici encore Monaco et Monte-Carlo, villes trop connues pour être décrites dans cet article.

Enfin, pour terminer, nous sommes à Menton, cité des citrons. Le touriste éprouvera une franche impression de douceur et de calme en parcourant les jardins du Carel, la promenade du Midi, le Boulevard de Garavan. Il poussera à Castellar, à la Tour de Garavan, au Cap Martin, à Roquebrune.

Et nous sommes à la frontière italienne, nous venons de parcourir la côte Méditerranéenne.

Amis lecteurs, peut-être trouvez-vous bien incomplet cet article dont vous venez de lire aujourd'hui la troisième et dernière partie. Peut-être aurez-vous raison. Mais je n'ai pas voulu faire un guide touristique. Simplement, et suivant la demande de quelques-uns d'entre vous qui aiment les relations de voyage, ai-je essayé de vous donner quelques indications utiles au choix de votre séjour à la mer. J'ignore si j'ai réussi à vous faciliter ce choix, peut-être au contraire n'ai-je fait que d'accroître votre indécision quant au lieu où vous passerez vos vacances.

La motocyclette est un engin rapide, souple et économique qui permet de visiter à bon marché un grand nombre de régions. Si vous en avez le temps et les moyens, pourquoi, au lieu d'explorer une faible longueur de côtes, n'iriez-vous pas des Flandres au Golfe de Gascogne, des Pyrénées Orientales à la frontière italienne? Ainsi, en une agréable randonnée, accumuleriez-vous dans votre mémoire tous les aspects de la mer au contact de notre sol de France.

René MICHOUX.

## DÉTAILS PRATIQUES

Quelques détails dictés par l'expérience qui rendront plus agréable l'utilisation de votre machine . . .

**I**L n'y a plus de mauvaises machines. Qu'il s'agisse de résistance à l'usure ou de régularité de marche, nous aurions tort de ne pas être satisfaits. Mais si la construction est aussi satisfaisante dans l'ensemble, il y a néanmoins des points de détail qui restent perfectibles et qui peuvent, soit rendre la conduite de la machine plus agréable, soit en faciliter l'entretien.

### Réservoirs

L'unité de vente du carburant est en principe le bidon de cinq litres. D'autre part, il nous faut bien ravitailler avant l'épuisement complet du réservoir, alors qu'il nous reste au minimum deux ou trois litres de carburant.

Un réservoir de dix litres ne sera pas plus pratique qu'un réservoir de 7 ou 8 litres puisque nous ne pourrions ravitailler que par cinq litres, et un réservoir de 15 litres ne sera pas préférable à un réservoir de 12 ou 13 litres, puisque le ravitaillement ne pourra s'effectuer que par dix litres.

En somme, trois contenances de réservoir sont à prévoir : 8, 13 et 18 litres, par ravitaillement ne pourra s'effectuer que chinos.

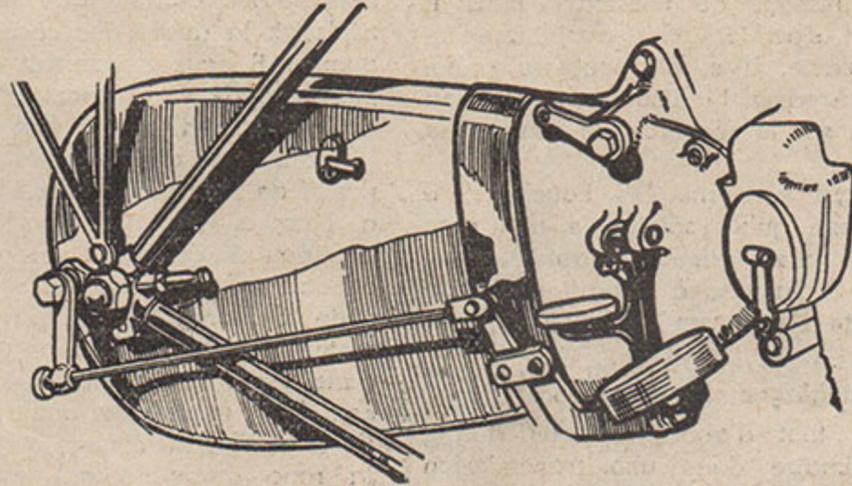
Une 250 fera de 250 à 300 kilomètres avec 8 litres, une 500 à peu près autant avec 13 litres. Le réservoir de 18 litres conviendrait aux très grosses machines.

Rien n'est plus désagréable qu'une panne d'essence. C'est avec raison que toutes les voitures automobiles ont un indicateur de niveau d'essence. Pourquoi n'en serait-il pas de même de nos machines. Nous avons eu autrefois, il y a quelque trente ans, une Terrot Zedel dont le réservoir portait sur le côté une jauge tubulaire. Assurément, il fallait descendre pour la consulter, mais elle était fort utile.

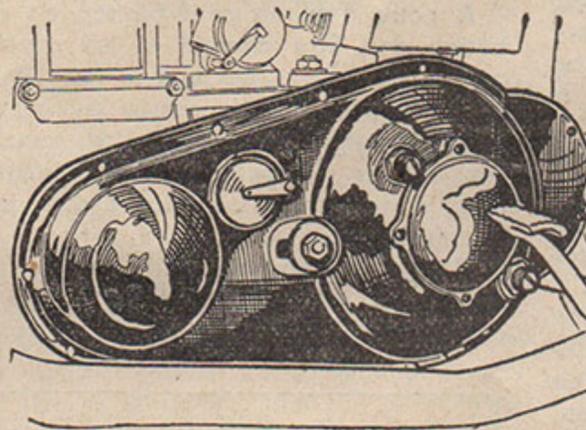
On peut aussi emporter une jauge en fibre, mais il serait beaucoup plus commode d'être renseigné en marche par un cadran logé sur le bouchon d'essence.

On pourrait aussi, pour avertir le conducteur que son réservoir est presque vide, reprendre un truc déjà utilisé par quelques constructeurs de voitures : le tube de départ d'essence est plus haut que le fond du réservoir et au ras du fond du réservoir percé d'un petit trou. Quand le niveau descend au-dessous de l'orifice du tube, l'alimentation ne se fait plus que par le petit trou de la base du tube et le débit suffisant pour une marche à petite allure est insuffisant dès qu'on veut marcher à allure normale. On est averti par les ratés.

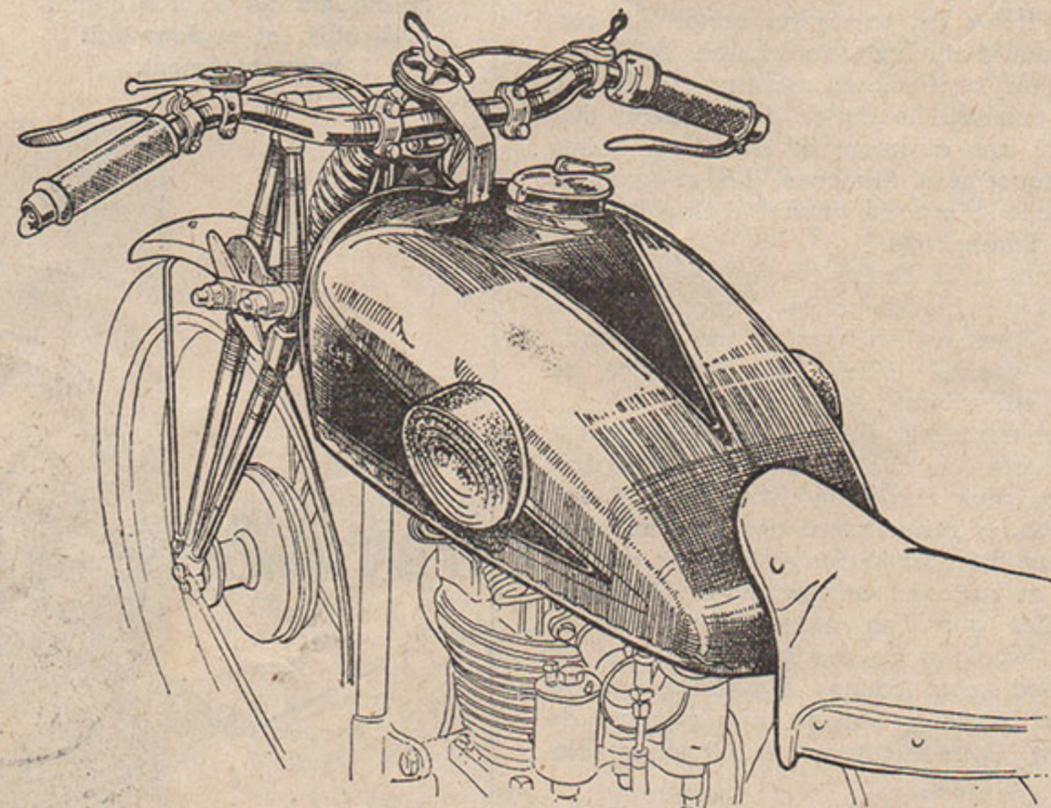
Un autre moyen, c'est d'avoir deux tubes de hauteur différente et un robinet à double voie. Sur les anciennes machines américaines, le réservoir était divisé en deux compartiments ou, plus exactement, constitué de deux demi-réservoirs



**Ci-dessus :**  
Une réalisation allemande de carter de chaîne étanche sur un bloc-moteur.



**A gauche :**  
Carter de chaîne primaire à bain d'huile. Notez le couvercle de visite et la vis permettant le réglage de l'embrayage.



**Ci-dessous :**  
Réservoir de grande capacité muni d'un gros bouchon à ouverture rapide.

ayant chacun un pointeau. Quand un demi réservoir était vide, on ouvrait le pointeau de l'autre après avoir fermé le pointeau du premier dont on pouvait alors faire le plein.

Mais en somme, il nous semble qu'un niveau d'essence résoudrait la difficulté. Evidemment, les indications qu'il donnerait n'auraient pas une rigueur absolue par suite des remous de l'essence, mais il suffirait de s'arrêter pour avoir une indication exacte. Il serait peut-être préférable de disposer l'indicateur de niveau à demeure sur le réservoir et non sur le bouchon.

En ce qui concerne les bouchons, il est important qu'ils soient de très gros diamètre et une fermeture rapide serait préférable à la vis, à condition qu'elle permette de débloquer le bouchon sans effort.

#### Réglages des chaînes

Prenons, tout d'abord, le cas de la chaîne primaire dans une transmission à boîte de vitesses séparée. La question essentielle est celle du parallélisme de la boîte et du moteur.

Il faut pour cela que le bâti sur lequel sont fixés moteur et boîte de vitesses constitue un véritable bloc. C'est ce qui se trouve réalisé sur les machines modernes et il est inutile d'y insister. Une solution particulièrement intéressante à cet égard, c'est le semi bloc.

Autre solution excellente: la boîte de vitesses à charnières. Mais on obtient d'excellents résultats avec les glissières si les goujons n'ont pas de jeu latéral dans les glissières.

Un autre point important, c'est que la course du dispositif de réglage soit suffisante pour permettre, lorsque la chaîne s'est allongée, le remplacement d'un demi maillons (la chaîne ne pourrait plus s'engager correctement sur les pignons).

Le carter de chaîne primaire doit être de dimensions généreuses de telle sorte que la chaîne, même détendue, ne puisse venir frôler les parois du carter. Le carter peut d'ailleurs être tapissé de feutre ou d'un caoutchouc résistant à l'huile. Bien entendu, le carter doit pouvoir être ouvert très aisément et avoir des joints rigoureusement étanches. Là encore, du caoutchouc spécial permet d'obtenir aisément l'étanchéité.

Quant à la chaîne secondaire, elle est le point faible de la moto moderne, non par elle-même, qui est d'une extraordinaire qualité, mais par l'absence de toute protection.

Reconnaissons que l'établissement d'un bon carter de chaîne est loin d'être aisé et que ceux que nous avons eu en notre possession présentaient des inconvénients sérieux. Ils étaient bruyants, leur démontage et surtout leur remontage étaient si difficiles que l'on prenait bien vite le parti héroïque de les supprimer. Ils ont été également causes d'accidents graves quand il se produisait une rupture de chaîne. Celle-ci coinçait le pignon et bloquait le cône.

Il est assez difficile, même avec des fenêtres d'inspection, de régler convenablement la tension de la chaîne. Le pro-

blème est donc des plus difficiles et ce n'est pas seulement par économie que le carter de chaîne ne figure pas sur nos machines. Après tout, les bicyclettes n'en sont pas non plus pourvues bien que l'établissement d'un carter de bicyclette soit comparativement simple. Mais nous devons reconnaître qu'un carter de chaîne s'il était possible d'en réaliser un qui fut exempt des défauts que nous signalons, triplerait la durée des chaînes et des pignons; il nous délivrerait des opérations peu ragoûtantes qui sont nécessaires pour tenir une chaîne en état.

Sur trop de machines, la course du dispositif de réglage est insuffisante et oblige à l'emploi de demi maillons qui sont très peu satisfaisants sur une chaîne secondaire. De plus, il est souvent très difficile d'aligner correctement la roue, à moins d'avoir, comme on dit, le compas dans l'œil. Les systèmes à excentriques sont bien supérieurs aux tendeurs à vis. Et, à cet égard, comme à tous les autres, la roue amovible qui évite d'avoir à opérer un réglage après chaque démontage de roue, devra tôt ou tard figurer sur toutes les machines.

#### Moteurs

A notre avis, le petit pignon de distribution doit être claveté et les aures pignons repérés. C'est loin d'être la pratique courante. Sans doute les constructeurs estiment-ils, et peut-être avec raison, que le démontage de la distribution d'un moteur n'est pas du ressort de l'amateur.

Mais le motociste lui-même, à moins d'avoir à faire uniquement à des machines de la marque qu'il représente,

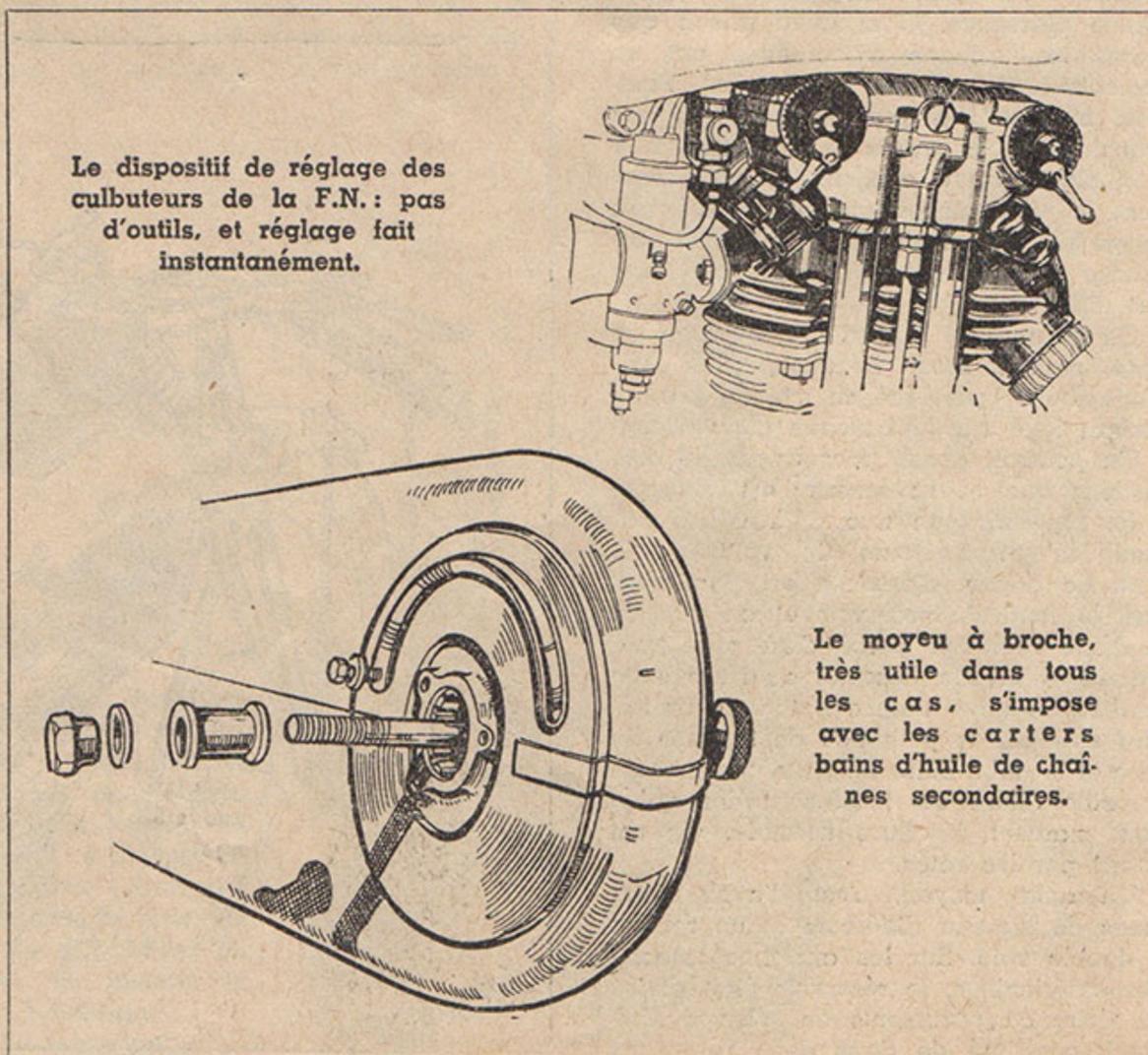
pourra se trouver fort embarrassé si d'aventure, il n'a pas noté avant le démontage, le réglage de la distribution.

L'accessibilité est une des qualités majeures de la motocyclette, on l'oublie trop souvent. Il n'est pas admissible qu'il faille le réservoir pour démonter une culasse. Le réglage des soupapes n'est pas toujours assez aisé. Une des solutions les plus ingénieuses est celle adoptée par une grande marque belge et qui permet de régler les soupapes immédiatement et sans aucun outil.

Le graissage de nos moteurs est difficile à surveiller, la petite fenêtre de contrôle étant trop loin. Avec les graissages à carter sec il arrive que la pompe de refoulement ne fonctionne plus en particulier par suite d'un raccord desserré, et que le moteur soit envahi par l'huile. Ceci n'est pas grave, mais assez désagréable. Est-il possible, sans canalisations compliquées, de loger sur le réservoir un manomètre ou un témoin quelconque renseignant sur la bonne marche du graissage?

Mais en somme, ne nous plaignons pas. Tous ceux qui sont passés de la moto à la voiture regrettent la simplicité et l'accessibilité de la moto. On dirait que les ingénieurs qui ont établi des moteurs ou des transmissions de voitures ont tout fait pour en rendre le démontage impossible. Le résultat c'est que la moindre réparation à un moteur de voiture se traduit par un nombre considérable d'heures de travail et par des notes formidables du motociste. Nous ignorons heureusement ces ennuis et ces dépenses.

RAVISSE.



Le dispositif de réglage des culbuteurs de la F.N.: pas d'outils, et réglage fait instantanément.

Le moyeu à broche, très utile dans tous les cas, s'impose avec les carters bains d'huile de chaînes secondaires.

# LA TECHNIQUE MOTOCYCLISTE EN 1903

Profitons de quelques instants de loisirs pour parcourir ce texte qui attendra les vieux motocyclistes et, naturellement, fera sourire les « jeunes ».

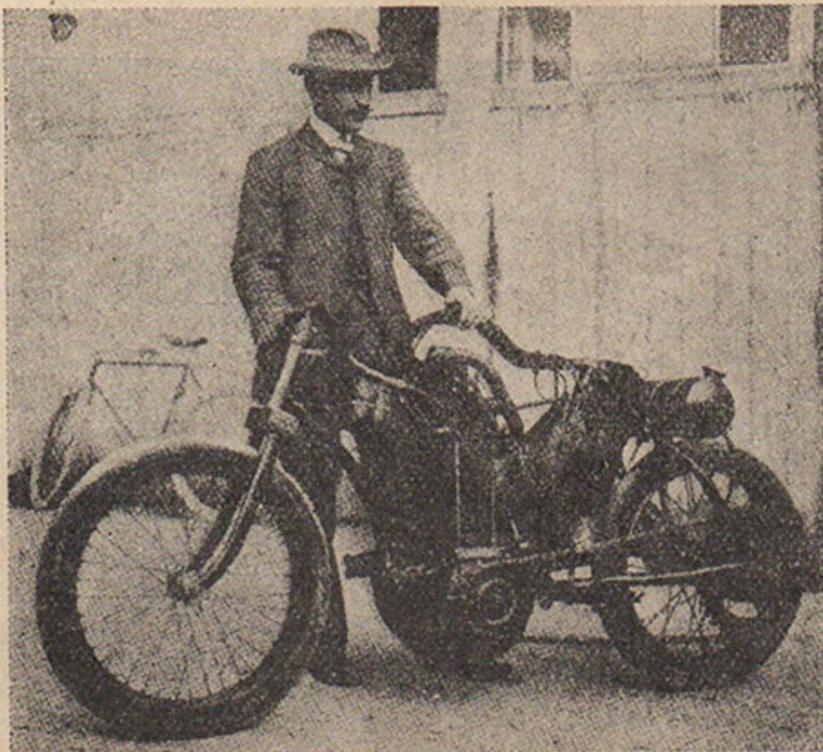
**A**VANT d'entreprendre toute une étude des vieilles machines d'autrefois que je me propose de vous présenter ici, il est, je crois, indispensable que je vous entretienne de la technique motocycliste de cette époque, où la moto était encore, quoi qu'on en dise, à ses premiers vagissements.

Si vous parcouriez les quelques ouvrages écrits sur ce sujet, vous seriez tout étonné d'y lire les mots suivants :

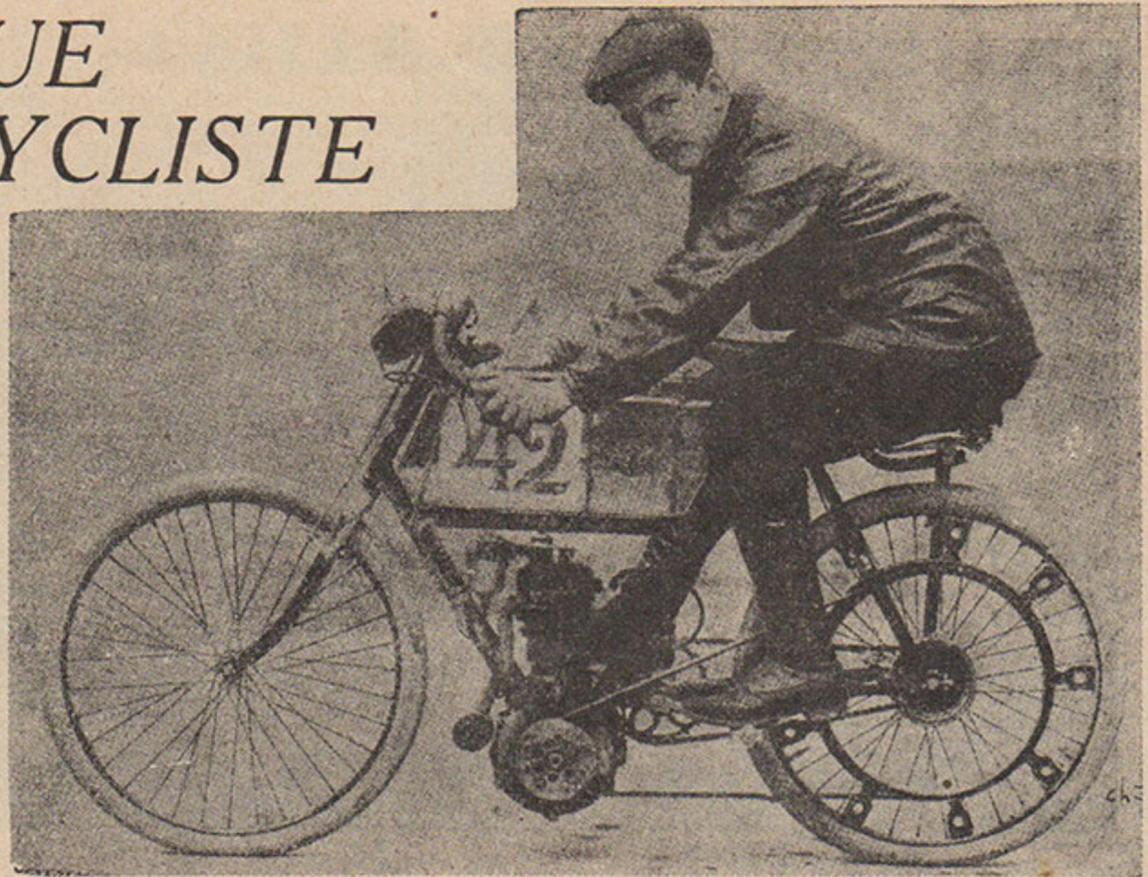
« Longtemps les motocyclettes ont semblé construites tout exprès pour rester en panne, être remorquées sans trop de difficultés et mises au fourgon à bagages sans trop d'excédent de poids. Puis l'on s'est aperçu que la qualité essentielle de la motocyclette, c'était la simplicité, bien plutôt que la légèreté. Enfin on a voulu, tombant dans l'excès opposé, la surcharger de facultés inutiles et compliquées, moteur à 2 ou 4 cylindres, débrayage, changement de vitesse, etc..., etc... »

Heureux temps, comme vous le voyez ! Phrase qui vous fait sourire, Messieurs, mais qui nous laissait, nous autres, très sceptiques au temps de nos 20 ans.

Le cliché ci-joint N° 1 vous donne un aperçu de la silhouette de la moto 1903. Pas de fourche élastique, de petits pneumatiques, la selle très haute, quand on marchait à 50 à l'heure, il fallait plutôt être un acrobate qu'un motocycliste.



La bataille d'aujourd'hui pour le meilleur règlement de courses de voitures n'est pas nouvelle. Voici ce qu'il advint en 1903 lors du règlement à l'alésage limité : Maurice Fournier et son énorme « mono » qui fit 10 kms. en 6 m. 44 s. sur piste.



Quel est cet intrépide concurrent ? C'est Bucquet, sur Werner, qui arriva premier de Paris-Bordeaux 1903 en 8 h. 55 m., soit à 63 kmh. ! Songez qu'il a une transmission directe par courroie et pas de fourche élastique.

Passons en revue maintenant les différents organes de cette machine type en les comparant avec ceux de votre machine actuelle, vous vous rendrez compte des progrès énormes qui ont été accomplis, des dépenses et des efforts faits par nos constructeurs.

**Le moteur.** — Le cycle à 4 temps, le moteur à deux temps n'ayant fait qu'une très timide apparition, si mes souvenirs sont bons. Seule la soupape d'échappement était commandée. Celle d'admission était automatique. Elle était placée sur le cylindre à l'opposée de la soupape d'échappement dans une sorte de cloche renversée que l'on nommait pipe. Son siège était généralement vissé sur la culasse et elle portait sur ce dernier, sous

l'effet d'un ressort antagoniste. L'aspiration se faisait par l'intermédiaire de la cloche.

La dépression produite dans le cylindre par la descente du piston faisait lever la soupape et pénétrer les gaz carburés. Vous voyez que par ce procédé, la cylindrée était loin d'être totale et que la tension du ressort maintenant la soupape sur son siège avait une très grande importance sur ce remplissage. De plus, au temps de l'aspiration, le moteur avait un grognement significatif provoqué par les soubressauts de la soupape.

Une butée empêchait cette dernière de s'ouvrir plus qu'il ne fallait.

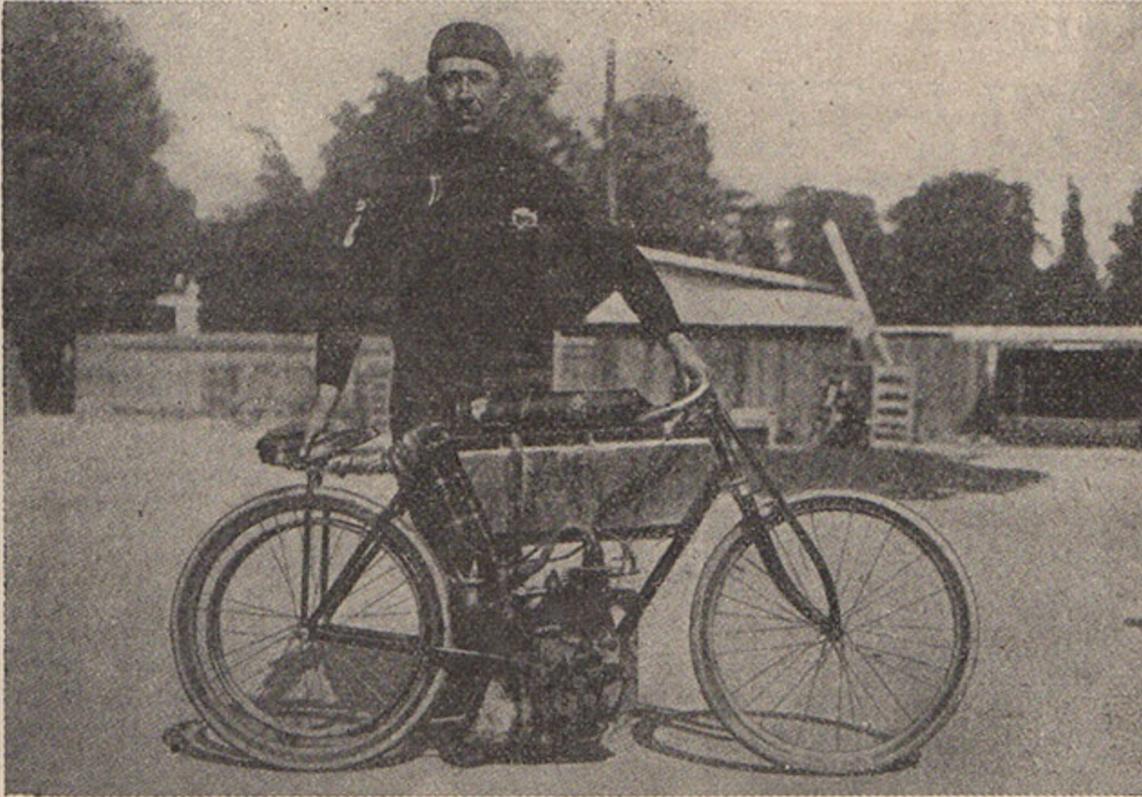
Néanmoins, la soupape d'aspiration commandée était connue et quelque fois employée. Mais là aussi, vous seriez étonné de lire dans les livres de l'époque la phrase suivante :

« La soupape d'aspiration sera-t-elle automatique ou commandée ? Cette dernière permet de remplir complètement la cylindrée même à une allure très lente et ce n'est pas un mince avantage pour un moteur de moto. Mais nous préférons la soupape automatique, elle est plus simple et ne demande pas de réglage. Elle a aussi de grandes qualités de souplesse quand son ressort est soigneusement choisi. »

**L'allumage.** — Par pile ou accumulateur 4 volts et bobine (transformateur) dans la majorité des cas.

En voici le principe :

Le courant primaire part du + de l'ac-cu et arrive à la bobine (bobine de Rumkorf avec ou sans trembleur), à une borne marquée P (positif), traverse l'enroulement à gros fils et ressort à une autre borne marquée C ou I (came ou isolateur) de là à une vis platinée isolée



Les petites cylindrées n'étaient pas dédaignées. Laffranchi, sur Peugeot, fut recordman du « Quart de Litre » disputé du 16 au 20 septembre 1903, avec 100 kms. en 1 h. 23 m. 9 s. 3/5.

de la masse de la machine, laquelle, par l'intermédiaire d'un trembleur commandé par une came tournant à demi vitesse du moteur, le met en contact avec la masse de la machine. Puis le courant retourne à la borne — de l'accu relié à la masse.

Nota. — On avait remarqué que si le pôle + était mis à la masse au lieu du pôle — les accus se déchargeaient beaucoup plus vite et qu'il se produisait de nombreux ratés d'allumage.

Le courant secondaire part de la borne B de la bobine (bougie), va à la bougie, de là à la masse et fait retour à la bobine à une autre borne M (masse) que l'on reliait à un écrou quelconque de la machine, le boulon de selle, par exemple.

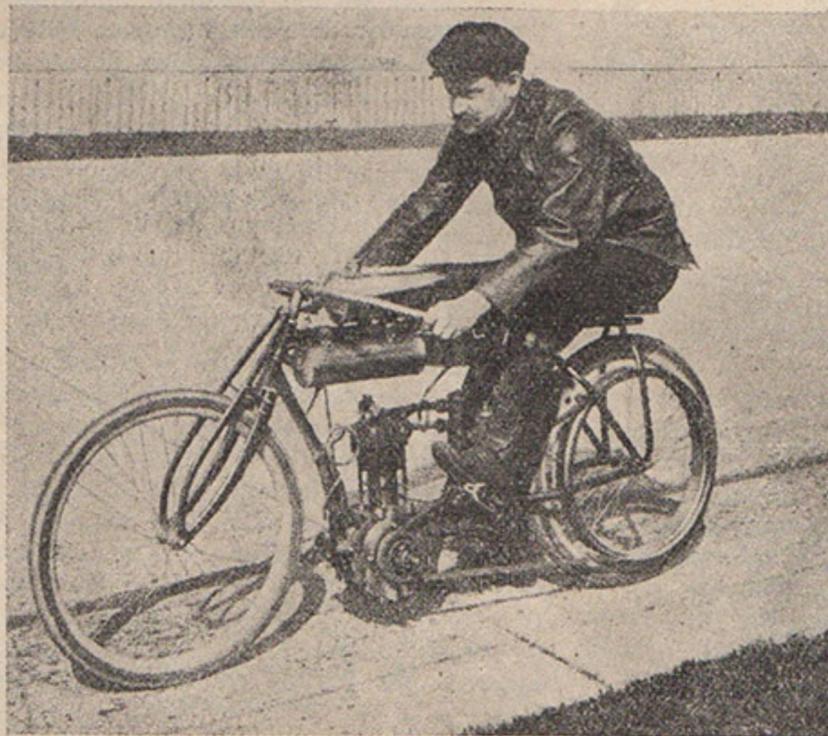
Vous devez vous rendre compte des innombrables pannes que l'on avait avec ce système d'allumage. Dans la recherche de ces dernières, il fallait tenir compte de ce principe que le courant primaire ne demande qu'à s'arrêter et le courant secondaire cherche toujours à passer.

**Carburateur.** — A cette époque, on avait presque abandonné les carburateurs à léchage et à barbotage pour les remplacer par les premiers carburateurs à niveau constant comme ceux que nous connaissons maintenant, mais de construction rudimentaire. Leur description n'a aucun intérêt pour vous, je la passe donc sous silence.

Deux autres types de carburateurs étaient également en usage :

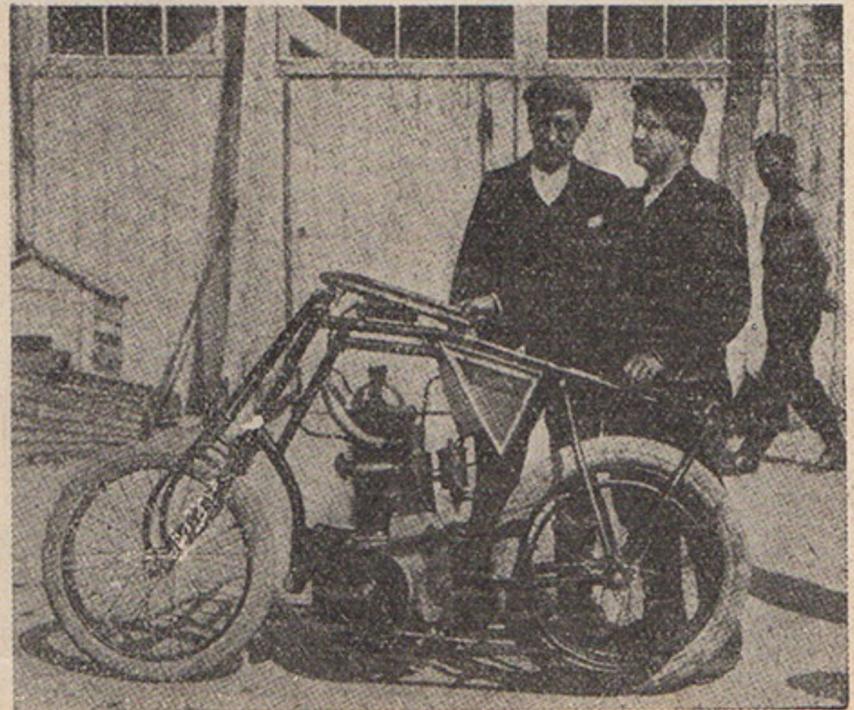
- 1°) Carburateurs à niveau constant avec pointe pulvérisateur réglable ;
- 2°) Carburateurs dits à pulvérisateur à débit automatique.

Le premier de ces deux derniers types ne permettait pas facilement la marche



Encore un pistard de l'époque. Remarquez l'allure très moderne du cylindre tenu par colonnettes. La selle, sur tous ces modèles, se trouvait très en arrière, bien au-dessus de la roue. Décidément nos motos actuelles sont encore bien en retard !

Une autre victime du règlement à l'alésage. Avouez que l'exagération est, ici, très nette. Du reste, la légende de 1903 disait textuellement : Rigal et son engin. Il n'a qu'un cylindre, mais quel cylindre !



au ralenti, le second rendait les départs parfois difficiles.

**Graissage à barbotage.** — Une pompe à refoulement et mue à la main envoyait l'huile dans le carter du moteur. Tous les 25 à 30 kilomètres, il fallait donc envoyer en marche une pleine pompe d'huile dans le carter, cela n'était pas toujours très facile, car il fallait alors vaincre la compression dans le carter, et si vous n'aviez pas soin de remettre le tout en place ou de fermer l'huile à l'arrêt, toute l'huile du réservoir descendait dans le moteur.

Il fallait en outre s'astreindre à vidanger très souvent le carter. Du reste, les moteurs de cette époque étaient de grands dévoreurs d'huile : 1 litre à 1 litre 1/2 aux 100 kilomètres.

**Réservoirs.** — De forme quadrangulaire, ils étaient divisés en 3 compartiments.

Le premier, généralement vers l'avant, contenait l'huile, avec, sur le côté gauche, la pompe.

Le deuxième : l'accumulateur et la bobine d'allumage. Une sorte de panneau

s'ouvrant par charnière et se fermant par une aiguille en permettait l'accès intérieur. Ce coin était le fléau des machines de ce temps là, car le liquide des accus avait vite fait de faire un écumeur de cette partie du réservoir malgré les chiffons ou les autres expédients qu'on employait alors.

Le troisième servait de réservoir d'essence.

**Transmission.** — Courroie plate, ronde, ou trapézoïdale dans la majorité des cas. La chaîne commençait à faire une timide apparition.

Là encore, une phrase typique que je recopie textuellement :

« Quant à nous, nous préconisons :

- « 1° La prise directe pour moto légère de 1 C.V. ;
- « 2° La chaîne avec ressort compensateur jusqu'à 1 C.V. 3/4 ;
- « 3° Au-dessus de deux chevaux, la courroie trapézoïdale avec gorges profondes. »

Les pneumatiques étaient à tringles, comme ceux de nos vélos, parfois à talons sans stries antidérapantes, à roulement rond ou plat, généralement du 650 X 50 ou 55. Le pneu antidérapant était constitué par une chappe en cuir chromé muni de pastilles en acier et collée sur l'enveloppe.

Et les freins sur jante ou sur moyeu, mais alors très rudimentairement construits.

Au sujet lève-soupape et débrayage, on lisait couramment ceci :

« L'adjonction d'un lève-soupape rend les démarrages faciles et permet de refroidir efficacement le moteur dans les descentes. Le débrayage est inutile avec un lève-soupape ; d'ailleurs, on ne peut guère s'en servir sur un moteur à ailettes et sans régulateur. »

Enfin, pour terminer et un peu entrevoir ces temps héroïques, ces lignes :

« Nous recommandons aux motocyclistes la plus grande prudence sur les routes », cela c'est très bien.

## VEILLE DE DEPART

*Un de nos lecteurs, M. Froment, de Lyon, nous adresse cette fantaisie, véritable hymne à la moto.*

**MOTO !** Moto ! Recherche d'un équilibre ardu sur des routes dures.

Demain, je pars en vacances, seul... avec elle. Mais ma pensée s'arrête sur ces 800 kilomètres qu'il me faudra d'abord parcourir pour retrouver ma chère Provence. J'oublie le soleil, le sable tiède de la plage, la mer dans laquelle je vais jouer quinze jours, pour ne penser qu'à cette journée où je vais vivre en tête à tête avec un mince ruban d'asphalte.

« Vous devez vous ennuyer, seul, sur la route ? » me demandait un jour un ami. Oh ! candeur du voyageur de métro ! S'ennuyer ! Mais la route la plus monotone, la ligne droite la plus interminable, reste constamment changeante, imprévue, personnelle, en un mot vivante ! Ici, vous avez un sol uni, si propre, si balayé, que vous écoutez un instant votre moteur avec inquiétude croyant à une baisse inattendue de régime, alors que seule la douceur de la chaussée est responsable de cette impression de ralentissement ; là vous avez un caniveau, aperçu trop tard, sur lequel vous passez dans le même choc qu'un rapide franchissant un aiguillage en pointe ; plus loin un parcours onduleux vous fait serrer les genoux en un geste orgueilleux,

« De plus, une motocyclette ne se conduit pas aussi aisément qu'une bicyclette ordinaire. Le poids, la vitesse, la position, le centre de gravité, sont autres et il faut tout un apprentissage pour réussir un beau virage à moto. On dérape très facilement sur le pavé gras. Enfin, comme chacun sait, on est exposé à rencontrer sur la route, des pavés égarés, des boîtes de sardines abandonnées et des tessons de bouteilles dentellés forts dangereux pour les pneus et le motocycliste. »

Que tout cela est loin de nos motos et de nos routes goudronnées.

Louis GARNIER.

(A suivre).

et dans le désir d'être plus fort que votre monture. Et la route a des virages, des côtes, des dos d'âne, une infinité d'accidents qui tous ont leur visage, laid ou beau.

Que de fois n'ai-je éprouvé une émotion légère, un pincement au cœur de délicieuse inquiétude en découvrant au bout d'une douce pente un de ces virages à droite, un peu dur, comme je les aime, car je sais que je vais essayer de le prendre vite et que je jouirais ensuite de ma souplesse et de mon aisance indéfiniment croissantes. Car c'est là une des joies secrètes de la moto : de savoir que, qu'elle que soit sa propre maîtrise on progresse encore et toujours au fur et à mesure que l'on suce de nouveaux kilomètres ; et de savoir aussi que l'on éprouve de plus en plus de plaisir à mesure que cette maîtrise croît.

Mais, la voiture vous donnera ces satisfactions là et d'autres encore ! me dit un jour quelqu'un à qui j'exprimais mon enthousiasme.

D'autres encore, peut-être, mais point celles-là.

Une voiture est un organisme lourd, énorme dans lequel le conducteur vit seulement avec son cerveau. Un merveilleux outil de déplacement, tout entier au service de l'homme pour lui faire dévorer des kilomètres avec le minimum d'ennuis ; mais un outil qui a sa vie propre personnelle, indépendante du conducteur.

En moto, c'est moins elle qui se déplace que moi. Je participe au mouvement même du moteur par les répercussions que sa sonorité provoque en moi. Point de grands gestes à faire, un petit mouvement des doigts et elle bondit comme un coursier durement éperonné ; ce n'est point elle qui bondit, c'est moi, tant je suis moi aussi sur la route par tout mon corps, par ma vision totale, par ma jouissance et aussi parfois ma souffrance totale du déplacement ; ce déplacement que je sens, que je vis intégralement.

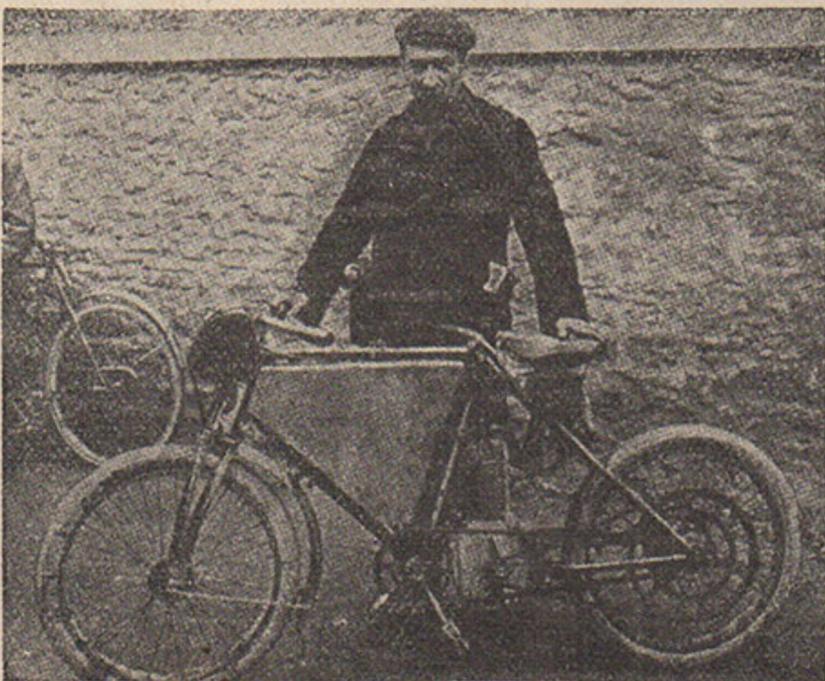
Moderne Centaure, je réalise ainsi le rêve des philosophes grecs qui auraient aimé l'homme avec des ailes au talon ; ainsi que le fugace Mercure ; car un char si rapide fut-il n'était qu'un moyen d'aller vite, mais non point la vitesse elle-même.

Merveilleuse souplesse de ce minuscule engin moderne : je conduis avec mon état d'âme ; plus que cela, je réalise mon état d'âme ; je suis nerveux, c'est la moto elle-même qui me paraît nerveuse tant elle obéit vite à la qualité de mes impulsions ; je suis rêveur, paresseux, elle semble aussi, fôlatrer et s'ennuyer ; ainsi une maîtresse éprise rit de votre rire et mélange ses larmes aux vôtres lorsque vous êtes triste.

Sur la cheminée, mon réveil égrène son inéluctable tic-tac ; je rêve, je rêve et demain à l'aube il me faudra partir pour cette longue randonnée. Puisse le sommeil me gagner vite !

Dans l'attente impatiente de ce départ, je sais que je dormirai peu. Et je partirai demain, si impatient encore de vivre mon voyage que ce n'est qu'après de nombreux kilomètres que je comprendrai que je suis parti.

M. FROMENT



La première motocyclette victorieuse fut la Werner de Rivière (Paris - Berlin). Elle possédait une mise en marche par pédales et des freins à tambour.

# LA MOTOCYCLETTE AÉRIENNE

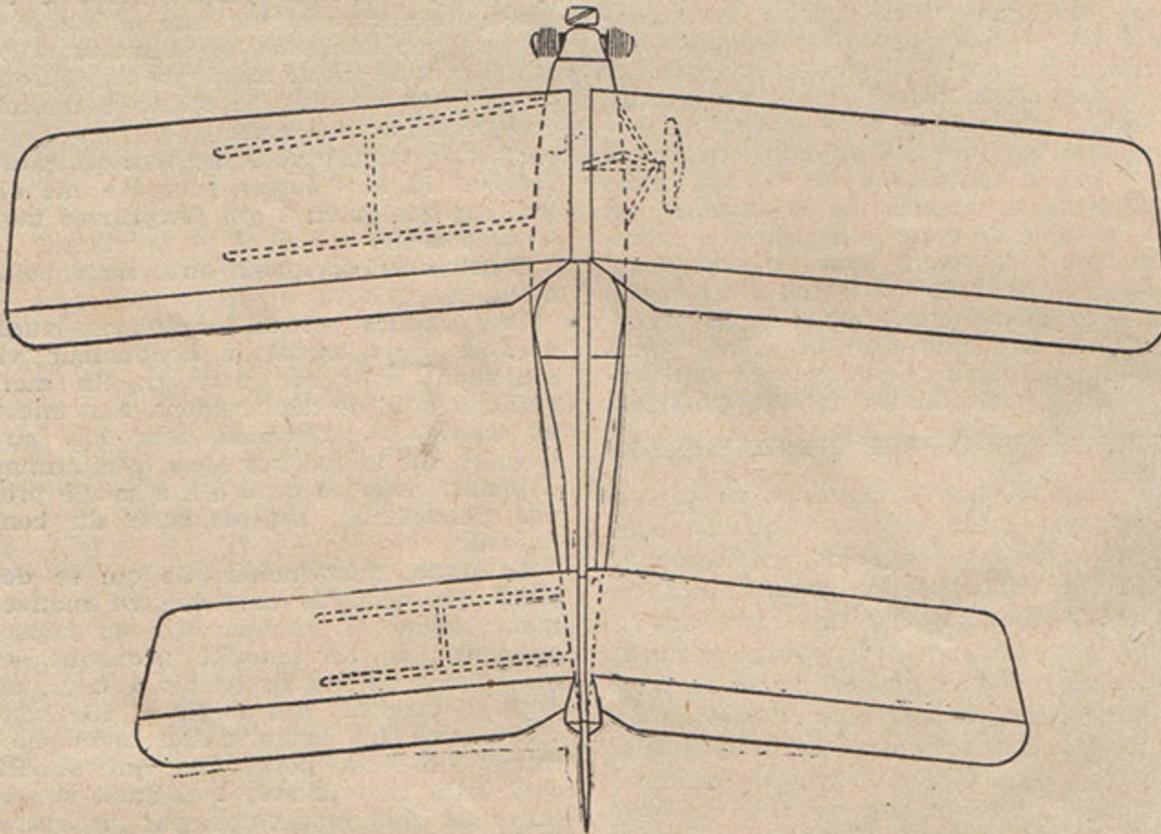
Sous ce titre, déjà connu, nous décrivons quelques uns des avions légers qui ont fait leurs preuves et dont les qualités sont indiscutables.

## LE TAUPIN

Peuh ! diront les pilotes d'avions de cent chevaux et plus, la motocyclette aérienne présente, c'est vrai, des avantages d'économie ; mais elle doit se contenter de tours de terrains... ou presque. Le tourisme aérien lui est défendu. Voire ! Le « Taupin », en fait de tour de terrain, a bouclé celui de la France.

lement ces terrains. Ceci est une autre histoire.

Revenons au Taupin. C'est le fils d'un appareil de grande classe : le Peyret qui, en 1922, a détenu le record du monde de vol à voile à Vauville, aux mains de Maneyrol. Il tient de son père ses remarquables qualités de planeur ; il a



La silhouette caractéristique du Taupin, avec ses deux grandes ailes en tandem. Sur ce croquis, une partie seulement des mâts (à gauche), a été représentée, ainsi qu'une partie seulement du train d'atterrissage (à droite).

Dire que tous les pilotes, à son bord, réussiraient pareille performance, serait très exagéré. Néanmoins, par beau temps, le « Taupin » et d'autres motocyclettes aériennes sont fort capables d'accomplir des voyages par petites étapes. Les usagers, pour le moment, ne leur en demandent pas davantage, mais réclament seu-

pris au progrès le moteur, qui lui permet d'être un des avions légers que nous attendions.

En monoplace, le Taupin est équipé d'un moteur Mengin 35 C.V. En biplace, il est équipé d'un Régnier 60 C.V. Décrivons le monoplace :

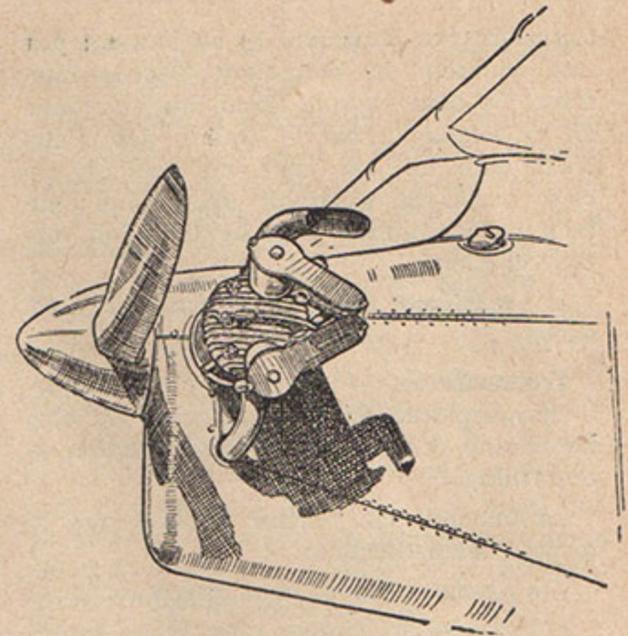
**Voilure** : deux ailes en tandem : l'aile avant, principale, a 13 m<sup>2</sup> de surface ; l'autre aile, disposée nettement en arrière de la première, a 7 m<sup>2</sup>. La surface totale est donc de 20 m<sup>2</sup>.

Envergure avant : 8 m. 40 ; envergure arrière : 6 m. 50 ; longueur : 5 m. 84 ; hauteur : 2 m. 16 ; poids à vide : 200 kil. ; charge au m<sup>2</sup> : 16 kilos ; charge au CV : 9 kilos.

Chacune des ailes est composée de deux parties symétriques, formant un V. Les longerons sont en duralumin ; le revêtement en contreplaqué de bouleau. Les ailerons s'étendent sur toute la longueur des ailes.

**Fuselage** : longerons en bois, recouverts de contreplaqué d'okoumé.

**Atterrisseur** : du type sans essieu, avec amortisseurs à sandow ; béquille en duralumin.



Dans le nez du fuselage du Taupin monoplace, se trouve le moteur Mengin 35 C.V. C'est un 4 temps flat-twin à culbuteurs enfermés comme on peut le voir sur le croquis. La bougie est particulièrement bien placée pour être refroidie.

### Performances :

Vitesse maximum : 110 kmh.  
Vitesse minimum : 30 kmh.  
Longueur de décollage : 15 mètres.  
Longueur d'atterrissage : 12 mètres.  
Autonomie de vol : 4 heures.

Que faut-il retenir de la construction du Taupin : l'éloignement des deux ailes par rapport au centre de gravité, qui empêchant la résultante des poussées de passer derrière lui, supprime la perte de vitesse ;

la commande simultanée des ailerons de l'aile avant et de l'aile arrière, qui agissant en gauchissement et en profondeur, annihilent l'amorce de vrille dans les virages. Deux preuves de la grande sécurité du Taupin.

Consommation : moins de huit litres à l'heure, en monoplace. Heure de vol : moins de vingt francs. Preuves de la grande économie d'utilisation du Taupin.

Quand on songe que plusieurs motocyclettes aériennes, dont nous donnerons ici la description, possèdent, avec des caractéristiques différentes, des qualités à peu près semblables, on peut avoir confiance en l'essor de l'aviation populaire.

F. de L.

### VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG ou en BELGIQUE et des cartes de PASSAGE en DOUANE pour la SUISSE (motos seulement) délivrées séance tenante. Prochainement nous délivrerons des triptyques autos pour la SUISSE et l'ITALIE, l'ALLEMAGNE (motos et autos) valables un mois ou bien pour l'année en cours. La demande doit en être faite 4 jours d'avance.

### Tous renseignements à notre "Service Touristique"

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

## Assurez-vous

### A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que : L'Union, l'Urbaine, le Secours, etc...

En outre, notre service Assurances étend ses opérations d'assurances à toutes les branches : Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

## LE GRAND PRIX DU COMMINGES

**A**RRIVES dans la riante cité de St-Gaudens en fête, nous avons été, comme toujours, très aimablement reçus par le Comité où un vin d'honneur et quelques mots nous furent servis par M. Azémar, Président du Syndicat d'Initiative.

Là, nous avons pris contact avec les concurrents tant motocyclistes qu'automobilistes.

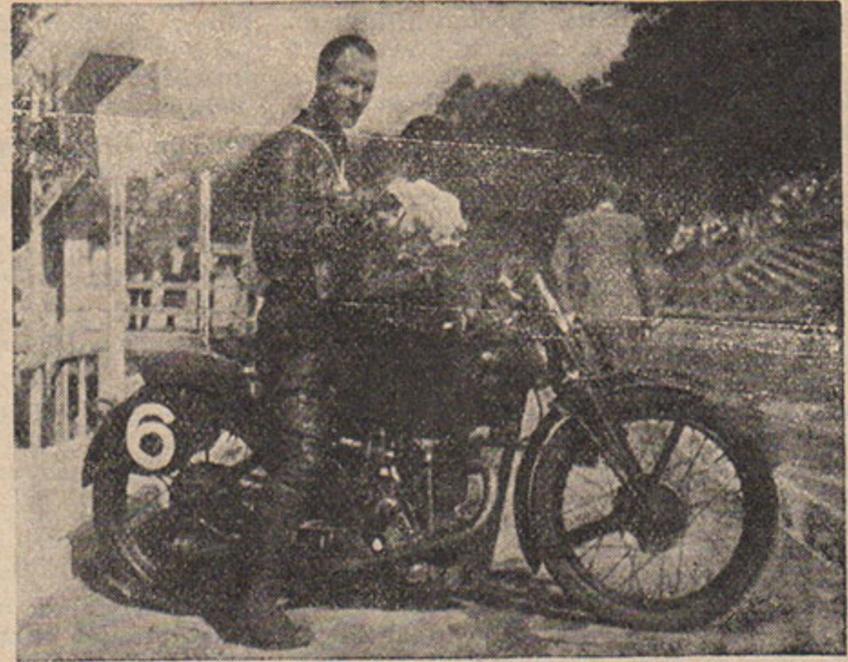
On dit, On dit... que les Suédois, sur Husqvarna sont très, très rapides, mais que les autres (et en particulier les nôtres) n'ont pas du tout l'intention de se laisser manœuvrer. La lutte sera chaude. Il y aura du sport.

× ×

Dès le matin, première heureuse sensation. Il est à peine 6 heures et le soleil déjà chaud nous accompagne de Montréjean à St-Gaudens. Dès 7 heures, la foule commence à arriver et s'installe sur les gradins face au décor grandiose des Pyrénées qui, ce matin, pour se rendre plus charmeuses, se voilent dans une légère gaze de brume. Cela nous promet un temps exceptionnellement chaud pour cet après-midi, d'après les gens renseignés.

7 heures 45. — Essai des haut-parleurs, officiels affairés, premiers vrombrissements rageurs des bolides à 2 roues qui sont là-bas dans la plaine (le départ pour les motos a en effet lieu non en face des tribunes, mais, à cause de la pente dans le bas, à quelques centaines de mètres de là. Cela n'a pas d'importance sur cet admirable circuit, des tribunes on voit tout le « tour ».

**Au Grand Prix du Comminges, Mellors, qui vient de gagner la classe 350 cmc. Sa Velocette est la double a.c.t. mais n'a pas le cadre à suspension arrière.**



Les voitures officielles ferment le circuit. Quelques minutes. Ronflements de plus en plus aigus des moteurs et enfin voici les concurrents qui montent à toute vitesse à l'assaut de la fameuse côte des tribunes.

Passent dans l'ordre: N° 6, Mellors (Velocette), N° 10, Boetsch (Terrot), N° 28, Balsa (Norton).

Puis, 1 minute après, les 175 cmc. avec en tête Nougier (Magnat-Debon), Terrigi (M.M.), Richardson (M.M.).

Dès le troisième tour, la lutte se précise entre Mellors et Sunnqvist (N° 14), (Husqvarna).

Dans les 175, lutte entre Terrigi, Nougier et Barthe.

Sigala abandonne à Villeneuve. Il commence à faire terriblement chaud et les tribunes se garnissent de plus en plus.

Les hommes de tête qui se livrent une lutte ardente et qui roulent roue dans

roue tournent au 4<sup>m</sup>e tour en 4 m. 53 s., soit à 135 kmh. 215.

Le 14 est passé devant le 6 et le précède de quelques mètres, mais bientôt l'Anglais reprend le commandement devant le Suédois.

On annonce que le 12 abandonne avec son moteur grillé. Je vous disais qu'il faisait terriblement chaud. Et à cette allure!

Voici du reste, le classement au 5<sup>m</sup>e tour:

1<sup>er</sup> : 6, en 24 m. 43 s., moy. : 133 kmh. 423 ; 2<sup>e</sup> : 14, en 24 m. 44 s. ; 3<sup>e</sup> : 8, en 25 m. 18 s. ; 4<sup>e</sup> : 24, en 25 m. 37 s. ; 5<sup>e</sup> : 28, en 26 m. 06 s. ; 6<sup>e</sup> : 20, en 27 m. 08 s. ; 7<sup>e</sup> : 10, en 27 m. 25 s. ; 8<sup>e</sup> : 30, en 27 m. 26 s. ; 9<sup>e</sup> : 18, en 27 m. 47 s. ; 10<sup>e</sup> : 16, en 29 m. 05 s.

Le meilleur tour a été effectué au 5<sup>e</sup> tour par Mellors, en 4 m. 52 s., soit 135 kmh. 618.

Classement partiel aux 5 tours :

1<sup>er</sup> : N° 3, en 30 m. 45 s., moy. : 107 kmh. 317 ; 2<sup>e</sup> : 11, en 30 m. 45 s. ; 3<sup>e</sup> : 5, en 30 m. 46 s. ; 4<sup>e</sup> : 23, en 31 m. 32 s. ; 5<sup>e</sup> : 15, en 32 m. 00 s. ; 6<sup>e</sup> : 21, en 32 m. 09 s. ; 7<sup>e</sup> : 17, en 35 m. 39 s.

Le meilleur tour a été effectué au 4<sup>e</sup> tour par Richy en 6 m. 01 s., moy. : 109 kmh. 745.

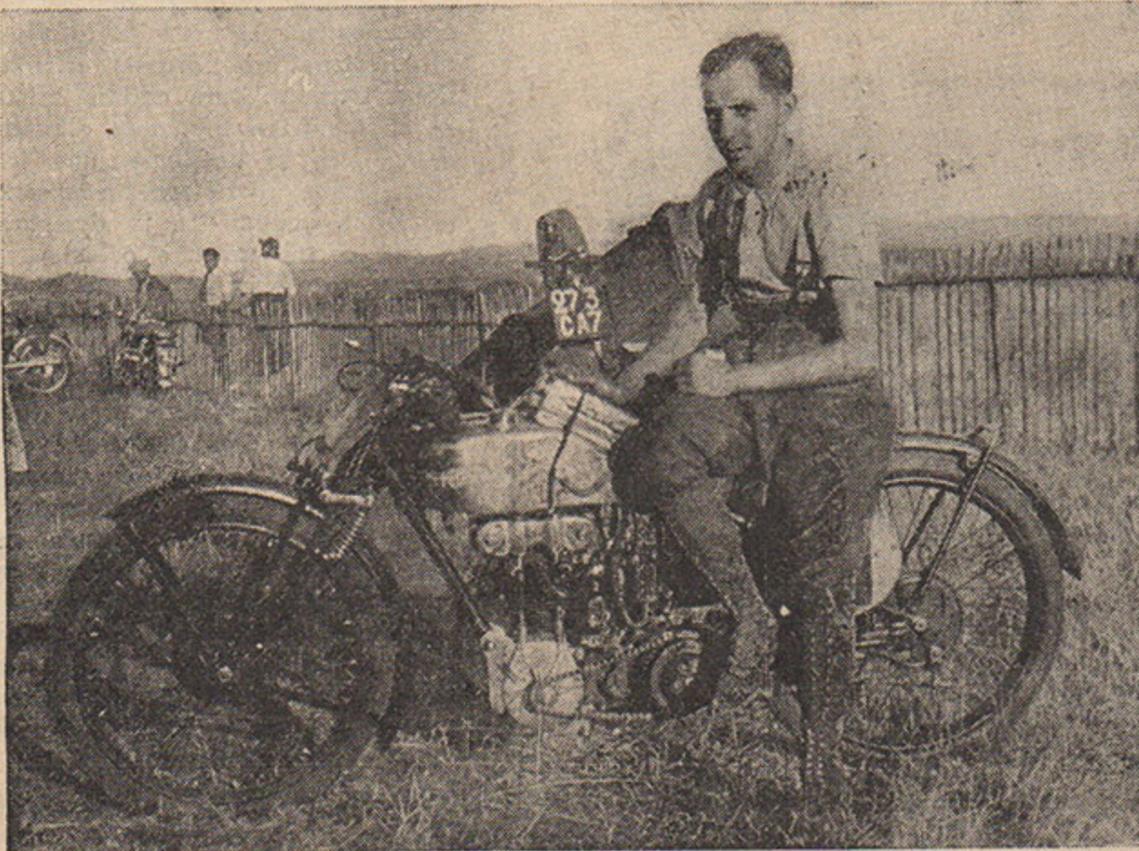
Les tours se suivent sans modifier les classements.

Au 10<sup>m</sup>e tour, le N° 14 a l'air de ne plus tourner rond, mais ensuite cela va mieux.

Au 13<sup>m</sup>e tour, le N° 6 passe seul. Qu'est devenu le Suédois? Nous apprenons bientôt qu'il abandonne avec sa chaîne cassée. Le sort nous prive d'un concurrent magnifique qui a animé la course. Dès lors, sauf accident, la course est courue pour la première place en 350 cmc. et elle ne peut échapper à Mellors qui a un demi tour d'avance. En effet, il passe bientôt la ligne.

Applaudissements, gerbe, « God save the King » écouté debout. Quelques mots au micro.

1. Mellors (Velocette), 16 t., 176 km. 090 en 1 h. 19 m. (moy. 133 kmh. 715) ;  
2. Loyer (Velocette), 1 h. 20 m. 3 s. ;  
3. Grizzly (Saroléa), 1 h. 22 m. 27 s. ;  
4. Garrigues (UM. Midi), 15 t. en 1 h.



**Au Grand Prix du Comminges, Nougier pose pour « Moto-Revue », après sa belle victoire sur 175 cmc. Magnat-Debon.**

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

21 m. 2 s. ; 5. Balsa (Norton), 15 t. en 1 h. 27 m. 15 s. ; 6. Boetsch (Terrot), 15 t. en 1 h. 22 m. 10 s. ; 7. Patuelli (X.), 15 t. en 1 h. 22 m. 50 s. ; 8. Post (M.C. Marseille), 15 t. en 1 h. 23 m. 14 s.

En 175 cmc. surprise, voilà au dernier tour le N° 5, Nougier, sur sa Magnat-Debon, qui bondit littéralement sur le 3, Terrigi, et qui lui ravit la première place. Là aussi, la lutte a été très chaude.

Applaudissements, gerbe, « Marseillais », quelques mots au micro, etc...

1. Nougier (Magnat-Debon), 14 t. 154 km. 070 en 1 h. 25 m. 50 s. (moy. : 107 kmh. 699) ; 2. Terrigi (M.M.), 1 h. 26 m. 1 s. ; 3. Barthe (X.), 1 h. 26 m. 20 s. ; 4. Dubois (X.), 1 h. 27 m. 59 s. ; 5. Schoupe (M.M.), 1 h. 30 m. 14 s. ; 6. Richardson (M.M.), 1 h. 30 m. 54 s. ; 7. Bec (Magnat-Debon), 12 t. en 1 h. 20 m. 23 s.

Le meilleur tour a été effectué par Nougier en 5 m. 52 s., moy. : 112 kmh. 551.

C'est une magnifique victoire pour la Magnat-Debon double arbre.

Entr'acte de une demi-heure, puis voilà la deuxième course.

D'abord les 500 cmc., puis les 250 cmc. Dès le début, Loyer s'arrête.

Au 3<sup>me</sup> tour, Grizzly (qui tourne comme un démon et est très impressionnant devant les tribunes), réalise 4 m. 42 s., soit 140 kmh. 489.

Il fait toujours très chaud. Ah ! une nouvelle. Le 52, Grizzly, est en panne : chaîne sautée. Dommage, il était tout simplement ahurissant. Néanmoins, il repart courageusement, et tourne encore plus vite, mais bûche (sans gravité). Il repart à nouveau, mais doit abandonner.

Classement au dixième tour des 500 cmc. : Sunqvist, 47 m. 58 s. (moy. : 137 kmh. 658) ; Balsa, 49 m. 44 s. ; Richardson, 51 m. 40 s. ; Laffon, 51 m. 41 s. ; Barthe, 51 m. 43 s. ; Grizzly, 54 m. 30 s. ; Milhous, 55 m. 8 s. ; Venin, 56 m. 8 s.

Classement au 10<sup>e</sup> tour des 250 cmc. : Monneret, 54 m. 54 s. (moy. : 120 kmh. 273) ; Güllich, 55 m. 10 s. ; Simo, 56 m.

3 s. ; Nougier, 57 m. ; Terrigi, 57 m. 34 s. ; Soubié, 58 m. 44 s. ; Le Roy, 58 m. 45 s. ; Patuelli, 1 h. 1 m. ; Notet, 1 h. 3 m. 58 s.

Sunqvist, maintenant en tête, tourne très vite et très régulièrement. Pourra-t-il prendre sa revanche de ce matin ? Il a encore 4 tours à faire. Espérons, pour sa récompense méritée, qu'il ne cassera pas.

En 250 cmc. la fin s'annonce et voilà que Monneret, qui a fait une course splendide et excessivement rapide à son habitude, n'a plus qu'un tour à faire. Il est talonné par R. Gulich, Monneret a réalisé la moyenne impressionnante de 126 kmh. 171 sur un tour.

Voilà l'arrivée des 250 cmc. Le classement s'établit comme suit :

1<sup>er</sup> Monneret (Prester Jonghi), 14 t., 154 kmh. 070 en 1 h. 16 m. 25 s. 2/5 (moy. 120 kmh. 934) ; 2<sup>e</sup> Güllich (Husqvarna), 1 h. 16 m. 27 s. ; 3<sup>e</sup> Simo (Terrot), 1 h. 18 m. 49 s. ; 4<sup>e</sup> Nougier (Magnat-Debon), 1 h. 19 m. 47 s. ; 5<sup>e</sup> Terrigi (Guzzi), 1 h. 21 m. 43 s. ; 6<sup>e</sup> Patuelli (X.), 13 t. en 1 h. 18 m. 50 s. ; 7<sup>e</sup> Notet (Lady), 12 t. en 1 h. 17 m. ; 8<sup>e</sup> Puyraveau (Levis), 1 h. 18 m. 2 s.

Meilleur tour par Güllich en 5 m. 13 s., moy. : 126 kmh. 575.

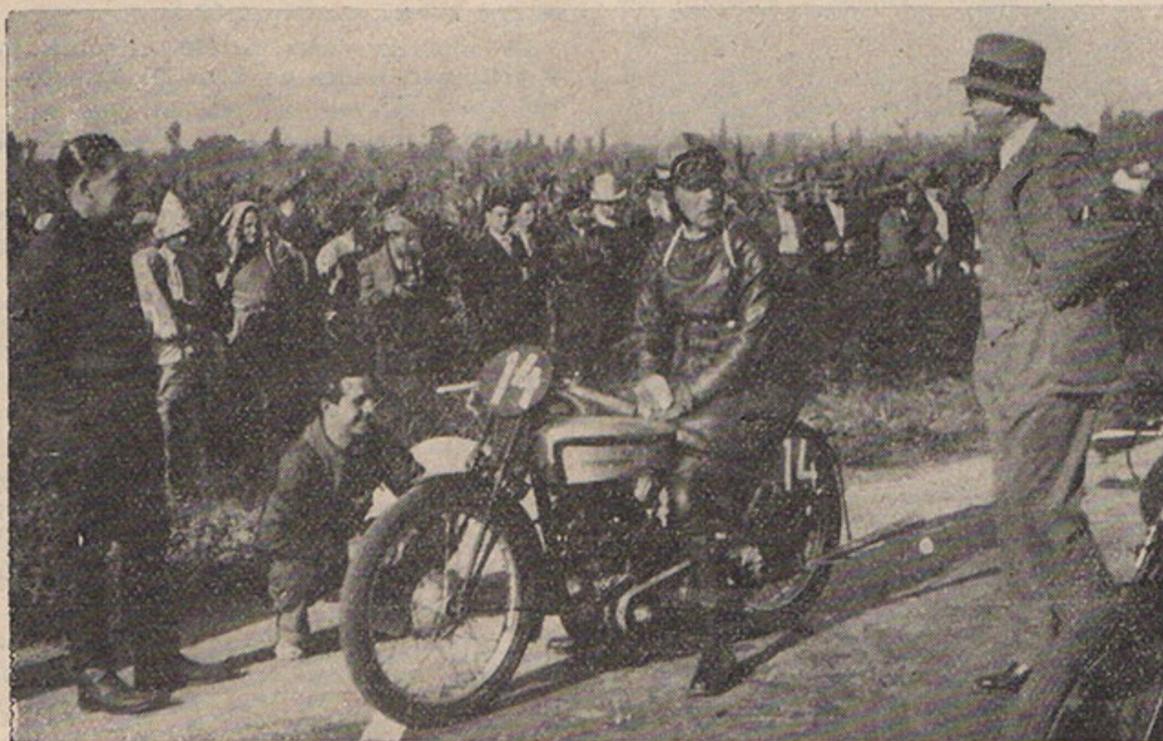
Puis c'est le tour des 250 cmc. avec le classement suivant :

1<sup>er</sup> Sunqvist (Husqvarna), 18 t., 198 km. 090, en 1 h. 26 m. 37 s. (moy. : 137 kmh. 218) ; 2<sup>e</sup> Balsa (Norton), 1 h. 29 m. 4 s. ; 3<sup>e</sup> Richardson (Saroléa), 17 t. en 1 h. 27 m. 17 s. ; 4<sup>e</sup> Barthe (Saroléa), 17 t. en 1 h. 27 m. 50 s. ; 5<sup>e</sup> Milhous (F.N.), 17 t. en 1 h. 29 m. 10 s. ; 6<sup>e</sup> Venin (X.), 16 t. en 1 h. 23 m. 6 s.

Meilleur tour, Grizzly, en 4 m. 40 s., moy. : 141 kmh. 492.

En résumé, temps splendide, organisation impeccable comme nous y sommes habitués ici, et concurrents tous hors de pair et ayant donné leur maximum.

A. BOUCHEZ.



Au Grand Prix du Comminges. Sunqvist, sur Husqvarna, converse, avant le départ, avec Monneret (à gauche) tandis que M. Pérouse (en chapeau, à droite), vient donner les dernières instructions.

## Humour Britannique

VOUS connaissez l'histoire : Un anglais arrive à la gare St-Lazare, sort, et, s'apercevant qu'il pleut, dégoûté, reprend dare-dare le train et le bateau pour son pays. Il a tout juste eu le temps d'apercevoir une femme rousse dans le hall de la gare. Rentré chez lui, il déclare : « En France, il pleut tout le temps et toutes les femmes sont rousses ».

Avouons-le, nous n'avions aucune foi en cette histoire. Nous la supposions fautive, ou pour le moins grossièrement exagérée.

Nous avions tort, amis lecteurs, et revenus de notre erreur, nous tenons à vous faire part de suite de notre découverte.

L'histoire ci-dessus est réellement arrivée, à cette différence près qu'au lieu de femme rousse, il s'agissait de motocyclettes, et au lieu de la gare St-Lazare, de la route de Floreffe à Bruxelles. La voici d'ailleurs telle que nous la conte notre bon confrère « Motor Cycling », avec une gravité qui lui fait honneur, sous le titre de :

« Jolis modèles, mais fragiles » :

« Nous ne sommes pas persuadés que tout ce qui est étranger est mauvais ; nous ne croyons pas non plus que tout ce qui est anglais est, ipso facto, parfait. Cependant, nous avons été plus convaincus que jamais, l'autre jour que la motocyclette de fabrication anglaise est, en général, supérieure à la généralité des articles étrangers.

Revenant du Grand Prix de Belgique, nous avons vu sur les 100 kilomètres de route qui séparent Floreffe de Bruxelles, pas moins de trois motocyclettes continentales couchées sur le bord de la route, et souffrant de graves avaries. Deux avaient leurs cadres brisés, — c'étaient des machines allemandes — et la troisième, une machine belge, avait son piston éclaté. Dans aucun cas le dommage n'était causé par une collision, ni le résultat immédiat d'une chute. Nous le savons parce que nous nous sommes arrêtés pour nous renseigner.

Le fait de rencontrer trois aussi mauvais exemples des motocyclettes continentales peut être exceptionnel, nous espérons qu'il l'est. Mais nous ne pouvons nous empêcher de penser que nous n'aurions vraisemblablement pas vu une pareille chose si nous étions revenus d'une course qui aurait eu lieu, par exemple, à Donnington, en Angleterre, au lieu de Floreffe, sur le Continent.

Nous n'ajouterons rien à ce texte qui se passe de tous commentaires et remerciements son auteur du bon moment qu'il nous a fait passer.

JAK.

# LE CYCLECAR

## QUE DEMANDE LA CLIENTÈLE

(Suite)

### ACCESSOIRES

Majorité absolue pour un outillage complet, livré avec le trois-roues. Pas de superflu, les outils strictement nécessaires, mais de bonne qualité et bien choisis.

Pour le tableau de bord, nos lecteurs sont modestes : un indicateur de vitesse, un ampèremètre, un indicateur de pression d'huile, une lampe de bord. Pas de montre.

Nous retrouvons notre majorité absolue pour réclamer un équipement électrique complet, bien étudié et tenant le coup. « Une batterie qui tienne la charge et ne sulfate pas », dit Monsieur L...

Un silencieux efficace est souhaité par beaucoup.

### CONSOMMATION

Nous relevons ici tous les chiffres, de 3 l. 5 à 9 litres, suivant le moteur choisi, suivant sa cylindrée. Nous savons déjà que la cylindrée-reine est de 750 cmc. et c'est d'après elle que nous avons établi la consommation moyenne aux cent kilomètres que demandent les amateurs.

Cette consommation moyenne ressort à 5 l. 30. Nous concluons en la fixant autour de cinq litres et demi. Remarquons qu'à l'usage ce sera peut-être un peu maigre pour un 750 cmc. culbuté.

### VITESSE

Les cyclecaristes présents et futurs aiment la vitesse, le courrier reçu ne laisse aucun doute à ce sujet. Nous n'avons pas trouvé une vitesse maxima inférieure à 80 kilomètres à l'heure et la plus élevée que nous ayons relevée est de... 140 kmh. Insérons à l'appui de ces opinions une phrase de M. Boe :

« Pour ma part, mon rêve serait un trois-roues traction avant monoplace, muni d'un 1.100 cmc. Bugatti. »

Ce n'est plus un cyclecar populaire, c'est un monstre, cher lecteur, uniquement bon à tenter des records sur piste.

Enfin, pour se faire une idée à peu près exacte, signalons que les usagers demandent une vitesse en pointe située entre 115 et 120 kilomètres à l'heure, et une vitesse d'utilisation courante variant de 85 à 90 kilomètres à l'heure. C'est là l'opinion générale, mais il y a des exceptions comme nous avons pu le voir.

### CONCLUSION

Le moment est arrivé de conclure cet article, de mettre un point final à notre petit voyage parmi les desiderata et les doléances de la clientèle cyclecariste. Quoi faire de mieux sinon anticiper un peu sur le présent en imaginant la façon dont le futur constructeur pourrait nous présenter son catalogue :

#### CYCLECAR X... TROIS ROUES

Simple, léger, robuste, économique. Traction arrière intégrale, moteur, boîte, transmission.

Moteur. — Quatre temps, deux cylindres horizontaux opposés, 750 cmc., culbuteurs. Refroidissement par air. Culasses détachables. Distribution silencieuse. Entièrement sous capotage.

Boîte. — Quatre vitesses et marche arrière.

Démarrage. — Electrique.

Direction. — Démultipliée, très douce.

Tenue de route. — Parfaite par trois roues indépendantes. Suspension arrière par ressorts à lames, avant par ressorts à boudin. Amortisseurs réglables à l'avant.

Trois roues interchangeables avec roue de secours garnie.

Freins. — Puissants sur les trois roues. Deux commandes indépendantes.

Carrosserie. — Roadster deux places. Capote efficace avec pare-côtés mica. Large pare-brise rabattable. Essuie-glace électrique. Grande soute à bagages. Forme aérodynamique.

Outillage. — Complet sans supplément.

Tableau de bord. — Indicateur de vitesse, ampèremètre, indicateur de pression d'huile, lampe de bord.

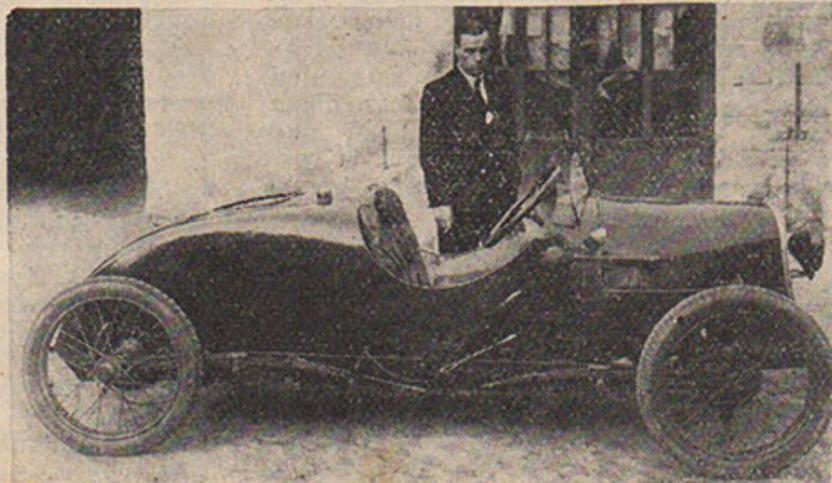
Équipement électrique. — Complet, conforme à la loi.

Consommation. — Cinq litres et demi aux cent kilomètres.

Vitesse. — Cent-vingt kilomètres à l'heure.

Nous pouvons sans crainte assurer un beau succès commercial au constructeur susceptible de sortir un tel cyclecar. Une bonne petite vente à crédit si l'on veut et voilà sa fortune faite... et nos rêves réalisés.

Roland TESSIER.



Nous avons parlé, dans une récente Tribune Libre, du cyclecar construit par M. Estival. Voici ce dernier devant sa machine.

## L'Amateur Photographe

### LES MONUMENTS

Certes, vous trouverez toujours à la mercerie du coin, dans le village que vous traversez, la carte postale représentant le ou les monuments qui sont la gloire du pays. Mais une carte postale ne constitue pas comme une photo un souvenir personnel. Et vous serez bien content, après avoir pris votre moto, votre habitation, de nombreux paysages et vos amis, de photographier les monuments que vous rencontrerez sur le chemin de vos randonnées.

Photographier un monument constitue un art pour celui qui a l'ambition d'obtenir une image parfaite. La connaissance de quelques règles générales vous donnera le maximum de chances d'être satisfait de votre œuvre.

Le choix de l'heure de la prise de vue a une considérable importance. Certes, la luminosité change avec les jours, mais les heures du début de la matinée ou de la fin de la soirée sont en général les plus favorables à la réussite de la photo.

La difficulté principale pour prendre un monument consiste à le loger tout entier dans le viseur, sans le déformer. Reculer progressivement ne constitue pas toujours une solution, car l'image risque alors d'être trop réduite. C'est ici que l'on constate l'utilité d'un dispositif de décentrement qui permet de déplacer l'objectif, tout en laissant l'appareil horizontal. Il vous suffira d'augmenter d'un ou deux crans le diaphragme utilisé habituellement quand le centrage de l'appareil est normal.

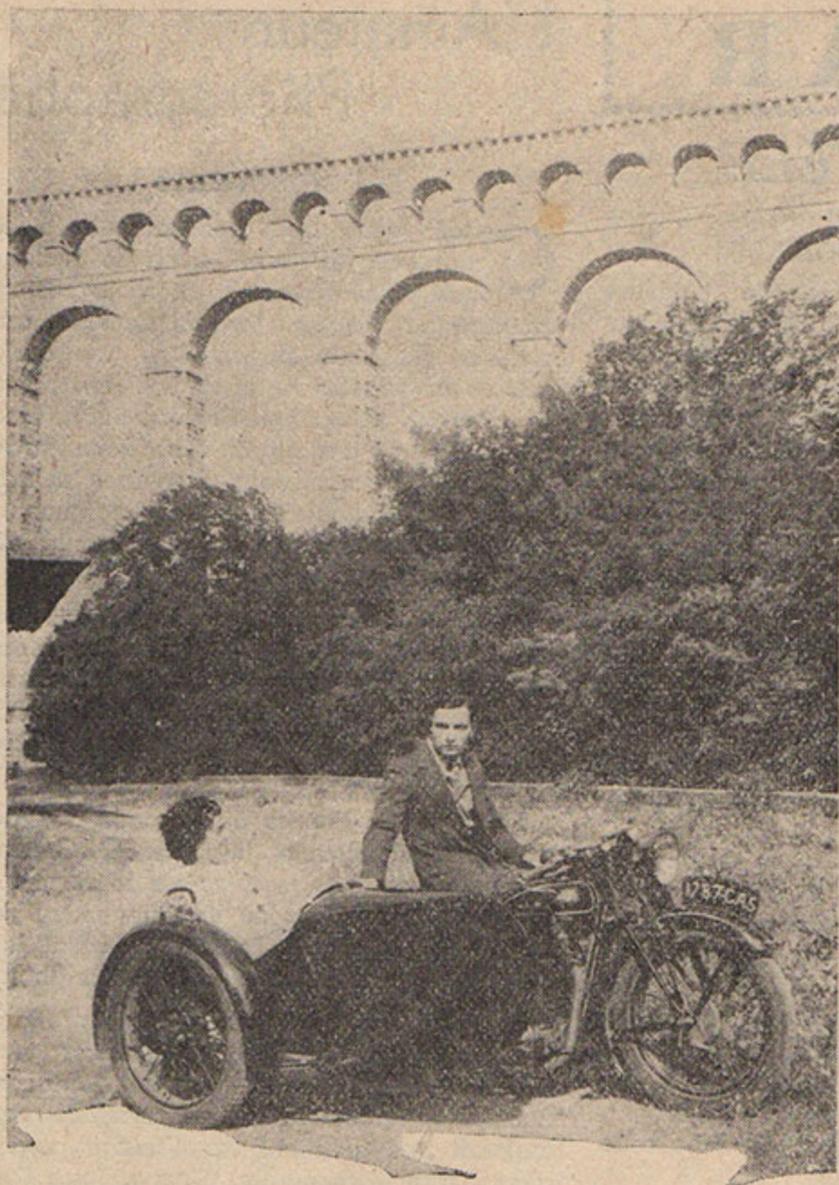
Vous avez certainement des goûts artistiques, et seriez heureux de photographier des détails extérieurs ou intérieurs de monuments. La tâche est quelquefois fort difficile.

Tout repose sur le choix de l'éclairage, pour que tous les plans jouissent d'une netteté parfaite. Ici, le posemètre va démontrer toute l'utilité que nous lui avons reconnue dans un récent article. En effet, pour prendre les détails des monuments, le temps de pose augmente et doit être minutieusement calculé.

Extrêmement utile, le posemètre n'est pas absolument indispensable, puisque les marchands d'appareils photographiques peuvent vous fournir des tableaux de temps de pose calculés par rapport au diaphragme utilisé (un petit diaphragme dans le cas de la photographie d'un intérieur), et par rapport à l'intensité de la lumière, qui dépend évidemment de l'heure et des conditions atmosphériques.

Pour terminer ce court article, une remarque utile : au lieu de photographier un monument du sol, essayez de le prendre du premier étage d'une maison. Vous serez peut-être plus content de votre photographie.

# TRIBUNE LIBRE



M. Lucien Marotine, dont nous publions la belle photographie sur la couverture de ce numéro, adresse à tous les lecteurs de « Moto-Revue » la lettre ci-dessous :

## LE SIDECAR

● Pratiquant la moto et l'auto, cette dernière par obligation professionnelle, (je suis chauffeur) depuis 17 ans, j'ai eu une douzaine de machines en solo.

Voici trois ans, je me suis décidé après bien des réticences à atteler un side-car à ma 800 Zundapp ; et l'objet de cette lettre est de dire à mes confrères motocyclistes que, parlant en connaissance de cause, je peux affirmer et prouver qu'il n'existe aucun véhicule terrestre plus sûr, plus maniable que le side moderne. Plus sûr même que nos deux jambes, car je préfère en plein après-midi traverser la place de l'Etoile en side qu'à pied.

On se tire avec cet engin de situations périlleuses (inévitables dans la circulation urbaine), d'où on ne pourrait se tirer sans accroc avec une voiture, et même une moto-solo si le sol est mouillé.

De nombreux camarades, chauffeurs comme moi, ont été stupéfaits de voir la maniabilité et la sûreté de ce mode de transport, sans parler de la suspension, au moins égale à celle de nombreuses voitures de luxe.

Aussi, que ceux qui veulent acheter une voiture, même d'occasion, pas chère, réfléchissent bien. Le prix d'achat n'est pas tout ; il y a : frais de garage, essence, pneus, assurances, réparations, etc. qui sont de beaucoup plus élevés que ceux d'un side-car. Et je n'ai tiré d'aucune voiture, même de luxe, les joies que je tire d'un bon side-car.

Je dis donc à tous, essayez le side-car, y goûter, c'est l'adopter... à moins que vous ne craigniez de fondre à la première pluie... mais cela est une autre histoire.

Lucien Marotine, Paris.

## DIVERSITE

● Si l'ennui naquit un jour de l'uniformité, nous ne sommes pas prêts d'avoir des idées noires.

Les constructeurs ne pondent pas comme les poules des œufs semblables d'une saison à l'autre, et pourtant les périodes de fécondation sont longues !

Ensuite, nous dégustons le morceau, entouré d'une multitude de détails, et accru de solutions mieux que déjà, et bien moins que demain.

Mais ce qui est navrant, c'est que jamais nous n'aurons une machine où les différents éléments aient été étudiés pour aller ensemble.

Telle machine est renommée pour son moteur, mais n'a pas de cadre, ou si peu que ce n'est pas la peine d'en parler. Telle autre nous montre une fourche qui semble vouloir donner beaucoup, mais le reste est équilibré d'une façon désastreuse, et la belle fourche a beau jouer à en faire de la peine, que tout le reste danse plus que sur une autre bécane qui avait de petits ressorts latéraux si timides qu'ils se cachaient sous les tubes.

Pourquoi ne pas étudier la moto comme un ensemble, le moteur n'est qu'un élément qu'on pourra changer s'il meurt par un autre du même poids. Le tout est que l'ensemble tienne sur la route sans faire de rébellion dans les trous, et marche comme un steamer se riant des vagues.

Le sidecar permet les plus belles excursions. Voici une photo de l'Aqueduc de Roquefavour que nous a adressé M. Honnorat, de Marseille.

Pour le moteur, la goupille du kick, ou la selle en trois points, je ne conçois pas qu'il soit nécessaire d'éclairer l'acheteur sur ces détails.

Le moteur lui-même a bien peu d'importance dans ses détails, l'important est que comme l'avait compris Henry Ford pour l'automobile, ça marche et ça tienne.

S'il avait seulement fait une moto, quelle inondation nous serait encore venue ; pour peu qu'elle ait ressemblé à celle de la voiture série T !

Et nous nous serions encore surpris, avec une goutte de salive subissant la loi de l'accélération de la pesanteur.

En somme, cela n'aurait fait que quelque chose de semblable aux bougies Pennsylvania ou à la coulisse de Walschaerts.

Je n'admire pas systématiquement ce qui nous vient d'outre-Atlantique, mais tout de même ! Les machines agricoles qui « marchèrent » les premières nous montrèrent ce qu'est le sens pratique d'une réalisation ! (1)

Enfin, espérons toujours, il est possible que le génie français, qui s'est montré parfois, lui aussi, triomphe de l'obsession des détails, et prenne s'il le faut une jumelle par le gros bout pour observer un ensemble.

(1) Une marque française, qui sort des machines à suspension arrière, a étudié la moto comme un ensemble devant rouler, c'est très bien ; ne pourrait-elle faire un dernier effort tendant à un prix semblables à celui des machines simples, par une présentation peut-être moins luxueuse, mais plus conforme aux capacités d'achat de la majorité des usagers ?

## AU SUJET DE LA PUBLICITE ROUTIERE

● Dans votre article « Retour de Voyages », l'auteur s'exprime en ces termes : « Un effort doit être tenté pour débarrasser les routes, les sites et les monuments de la publicité hideuse qui les défigure... »

Or, un décret-loi du 30-10-35 :

Décret relatif à la protection des monuments historiques et des paysages contre les abus de l'affichage... Art. 2. : l'affichage est interdit : 1.) sur les monuments classés et les immeubles, ou, etc.; 2.) sur les monuments naturels ou dans des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque classés, etc...

règle ces abus.

R. Gallet, Neuves-Maisons.

Malheureusement, ce décret, même s'il est appliqué strictement, ne tient compte que des monuments ou sites « classés », et voue à l'enlaidissement tous les autres. C'est toute la publicité routière qu'il faudrait interdire.

## 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

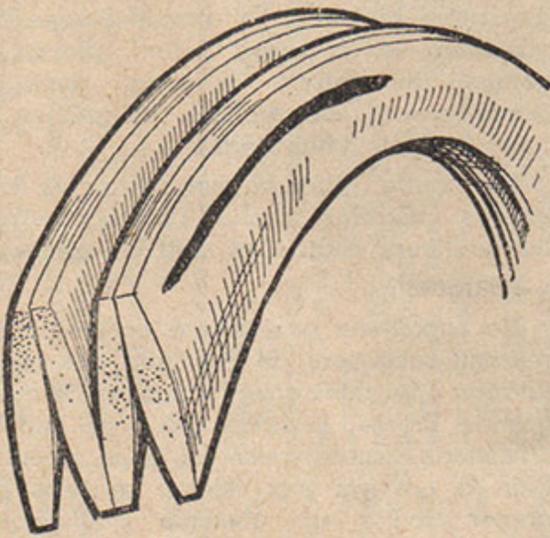
# CONSTRUCTEURS FABRICANTS

## LES SEGMENTS INCASSABLES STEELCRAFT

Ces segments constituent une intéressante nouveauté. Les segments Steelcraft, en acier spécial au manganèse, ont une structure moléculaire d'une finesse extrême. Si on joint à cela un traitement thermique approprié, on comprend sans peine que ce segment n'use pas le cylindre et ne s'use pas lui-même.

Quatre segments se montent dans une gorge. Chaque segment, d'une épaisseur de 0 m/m. 7935, est plus épais au centre que vers les extrémités, ce qui augmente l'élasticité. La forme des segments assure un serrage élastique sur les parois des gorges, et aucun flottage n'est donc à craindre.

Les segments Steelcraft se montent dans les gorges inférieures, la gorge supérieure devant être équipée d'un segment en fonte classique. Ces segments, par leur forme et leur élasticité spéciale, ralentissent la formation de la calamine et réduisent sensiblement la consommation.



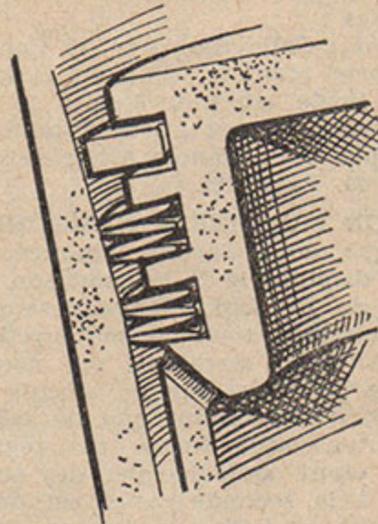
En se reportant au croquis, on comprendra sans peine le fonctionnement, la constitution et le montage de ces segments, qui conviennent à tous les moteurs et donnent satisfaction dans tous les cas. Le jeu des becs doit être d'au moins 6/10<sup>me</sup> de millimètre.

Pour le montage, on opère comme avec les segments ordinaires, c'est-à-dire que l'on commence d'abord par monter le segment de la gorge inférieure. Le premier élément que l'on introduit dans la gorge doit rester à la partie inférieure de cette dernière, la partie concave étant orientée vers le sommet du piston.

Le deuxième élément doit être monté dans le sens opposé, c'est-à-dire la partie concave vers le bas du piston. Le troisième élément est orienté comme le premier, et le quatrième comme le second, c'est-à-dire respectivement vers le haut et vers le bas du piston.

Avant d'introduire le piston dans le cylindre, ne pas omettre de lubrifier légèrement segments, cylindre et piston.

Un autre avantage des segments incassables Steelcraft, avantage conféré par leur forme spéciale, est qu'ils épousent parfaitement les parois des cylindres ovalisés, ce qui assure le maximum de compression, et, partant, de rendement thermique et d'économie. Pour la même raison, la dilution, aux conséquences par-



fois redoutables, n'est plus à craindre et le lubrifiant contenu dans le carter conserve au plus haut point pendant un kilométrage accru, ses propriétés lubrifiantes. Il n'est donc pas nécessaire de vider si fréquemment, principalement en hiver où la dilution est le plus à craindre, et il en résulte donc, par conséquent, une nouvelle économie, chose qui n'est pas à négliger à l'heure actuelle.

Un moteur qui vient d'être équipé de segments incassables Steelcraft ne nécessite pas le moindre rodage, et peut être poussé immédiatement après le montage. Il est toutefois recommandé d'ajouter un superlubrifiant à l'essence contenue dans le réservoir de la machine.

Devant tous les avantages que confèrent les segments incassables Steelcraft, il est de son intérêt de les faire monter sur son piston, car le plus grand bien de son moteur et de son porte monnaie.

## LES SUCCES SPORTIFS DE PRESTER-JONGHI ★

Prester-Jonghi se distingue.

Après son succès de Paris-Les Pyrénées-Paris où une seule machine prit le départ et termina première ex-aequo, avec la Médaille d'Or, la sportive marque de Courbevoie vient de remporter la catégorie 250 au Grand Prix du Comminges.

Ces deux exploits méritent quelques commentaires.

Aligner une seule machine — de série — dans une épreuve aussi longue et aussi dure que Paris-Les Pyrénées-Paris, est assez audacieux, le moindre incident mécanique pouvant vous faire pénaliser. Que cette machine termine première ex-aequo, avec la Médaille d'Or, est remarquable et est tout à l'honneur des constructeurs.

Le triomphe du Grand Prix du Comminges, devant un lot redoutable de machines étrangères, est significatif et démontre une fois de plus les qualités de vitesse, tenue de route, maniabilité, et robustesse des Prester-Jonghi.

## BORGIO GAGNE TOUJOURS ★

Le palmarès 1936 de Borgo s'allonge à chaque compétition.

La dernière en date, le Grand Prix de l'U.M.F., a été l'occasion de deux nouveaux succès pour Borgo.

En 175 cmc., Nougier, sur Magnat-Debon, enlève la première place, devant Terrigi, sur M.M.. Tous deux étaient équipés du piston Borgo.

En 250 cmc., Monneret, sur Prester-Jonghi, qui remporta la catégorie devant des concurrents de valeur, avait également fait confiance à Borgo.

Borgio, le piston des records, triomphe à chaque nouvelle compétition.

## MINOT S'AGRANDIT ★

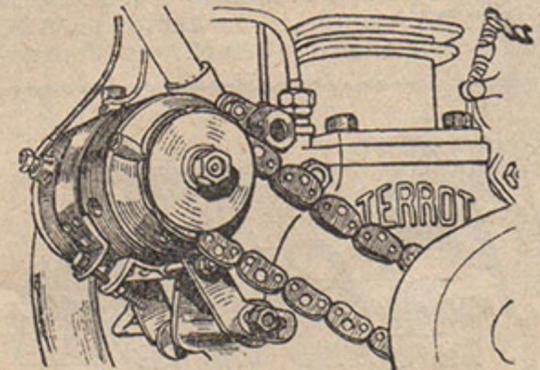
● Les Etablissements Minot viennent de procéder à un agrandissement de leurs magasins, afin de pouvoir répondre encore plus rapidement que précédemment aux ordres qui lui sont passés par M.M. les agents et réparateurs spécialisés.

A l'avenir, Minot livre du stock toutes pièces adaptables pour boîte de vitesse Burman, Staub, Picard, Dresch, etc..., ainsi que toutes pièces d'origine et adaptables. Grâce à son stock, qui à l'avenir sera doublé, Minot marche doucement mais sûrement.

## LA COURROIE WHITTLE

On connaît les inconvénients de la courroie en tissu caoutchouté : elle se détériore à l'huile, et il est parfois obligatoire pour pouvoir la placer, de démonter certains organes, car elle est d'une seule pièce. De plus, elle a tendance à patiner, pour peu qu'elle soit tant soit peu grasse.

C'est pour éviter ces inconvénients que les Etablissements Rollet ont lancé la courroie cuir Whittle à éléments séparés et interchangeables. Sa robustesse est extraordinaire, elle ne patine pas, même grasse et peut s'allonger ou se raccourcir en quelques instants par l'adjonction ou le retrait pur et simple d'un élément.



La courroie cuir Whittle à éléments séparés est toute indiquée pour l'entraînement des dynamos et alternateurs. Elle est rapidement réglable en longueur.

## L'ANNEAU A CLEFS LODGE

Les fabricants de la bougie Lodge, dont la réputation de haute qualité est établie de longue date, ont établi à l'usage des motocyclistes un anneau porte-clefs, qui est un anneau brisé plat normal, mais qui présente la particularité d'être vendu avec deux jauges d'épaisseur exactement calibrées pour vérifier ou régler le cas échéant les électrodes des bougies. On sait en effet que la meilleure bougie donnera des résultats désastreux si elle est incorrectement réglée.

De ces deux jauges, l'une a 0,5 mm. d'épaisseur. Elle est destinée aux bougies montées sur des moteurs à quatre temps à allumage par magnéto ; l'autre à 0,8 mm. et sert pour les bougies montées sur des moteurs à allumage par batterie et bobine, à faible rapport volumétrique ou à deux-temps.

L'anneau à clef Lodge est un accessoire fort utile, peu embarrassant et bon marché.

## CLUBS

■ **MOTO-CLUB DE VOUZAILLES.** — Le 30 août 1936, le Moto-Club de Vouzailles organise une grande fête, au cours de laquelle les Boston's Speedway présenteront, outre leur formidable série d'acrobaties en moto, vélo et auto, une démonstration de foot-ball en automobile, et des courses sur prairies. La fête semble devoir remporter un succès formidable; elle sera précédée d'un banquet amical qui réunira plusieurs moto-clubs régionaux, et suivie d'un grand bal. Tous les motocyclistes sont cordialement invités.

■ **MOTO-CLUB DE CORBEIL-ESSONNES.** A l'occasion de la fête patronale d'Essonnes, le Moto-club de Corbeil-Essonnes a organisé, avec le concours de la Municipalité, un gymkana des plus réussis. Plusieurs clubs de l'Amicale étaient représentés, et 25 concurrents disputèrent les épreuves, à la grande joie du nombreux public. R. Bénard (Corbeil), A. Métivet (Nemours), assistés de A. Watrin, M. Bourquin et R. Perroy, remplissaient les fonctions officielles. M. M. Maillard et Lavaux représentaient la Municipalité. Des prix pour tous les concurrents, de la gaieté pour tous les spectateurs, semble avoir été le mot d'ordre des organisateurs.

Le classement : 1. Bornick (U.M. Nemours) 2. J. Picquard (U.M.N.), et Frenot (M.C. Corbeil-Essonnes) ; 4. P. Borie (A.M.T. Villeneuve) ; 5. Lambert (A.M.T.V.) ; 6. Balliard (U.M.N.) et Fournau-

joux (A.M.T.V.) ; 8. Fouquet (M.C. Montereau) ; 9. Arlettez (A.M.T.V.) et Brissy (U.M.N.) ; 11. Leblanc (A.M.T.V.) ; 12. Bourguine (M.C.C.E.) ; 13. Laire ; 14. Grignon (M.C.C.E.) etc...

■ **MOTO-CLUB MANOLA.** — Calendrier de sorties :

15 août : Colleville, près de Caen ; départ Porte Maillot ; 23 août : Échauon, départ Porte d'Italie, 8 h. ; 30 août : Malessherbes, départ Porte d'Italie, 8 h.

Le Moto Club Manola est transféré rue Bichat, 44, Paris 10<sup>e</sup>.

■ **UNION MOTORISTE NEMOURIENNE.** Ainsi que nous l'avons annoncé, l'U.M.N. fera disputer le 23 courant son annuel Circuit de Nemours. Cette épreuve, qui sera ouverte à tous les motocyclistes et automobilistes, membres ou non d'un club, se disputera sur un circuit de 128 km. 500, n'empruntant que de très bonnes routes, sous forme de régularité, celle-ci étant contrôlée par des contrôles secrets à la seconde ; elle est dotée de nombreux et beaux prix, et de deux challenges.

Les engagements sont reçus dès maintenant et jusqu'au 20 août inclus, au siège de l'U.M.N., 13, rue de Paris, Nemours (S.-et-M.), où l'on peut également se procurer le règlement.

■ **SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** Le Samedi 15 et Dimanche 16 août, Circuit des Châteaux de la Loire, départ Porte de Saint-Cloud (café des 3-Obus), à 5 h. du matin. Versailles, Rambouillet, Chartres, Châteaudun, Vendôme, Blois, Amboise, Chenceaux, Montrichard, Selles-sur-Cher (regroupement), Chambord par Baucieux, Orléans, Etampes, Paris.

Le dimanche 16 août, sortie sur Orléans-Olivet. Départ Porte d'Orléans 7 h.

## Belge

### LES CHAMPIONS DE BELGIQUE POUR 1936

A la suite des grandes épreuves de vitesse figurant au calendrier belge, les champions de Belgique ont été désignés. Voici les noms des titulaires des titres nationaux pour 1936.

#### Internationaux.

Catégorie 500 cmc. : Grizzly.

Catégorie 350 cmc. : Grizzly.

#### Seniors.

Catégorie 500 cmc. : Preud'homme.

Catégorie 350 cmc. : Raymond Rénier.

Catégorie 250 cmc. : Dickwell.

Catégorie 175 cmc. : Schoupe.

En 250 cmc. et 175 cmc., Dickwell et Schoupe sont champions seniors et internationaux.

#### Juniors.

Catégorie 500 cmc. : Boris.

Catégorie 350 cmc. : Didier.

Catégorie 250 cmc. : Michaux.

#### Sidécars.

Catégorie 600 cmc., juniors : Cahnter. Catégorie 600 cmc. seniors et Internationaux : Edyson.

Cinq épreuves avaient été choisies pour le classement de ce championnat : Grand Prix Maurice Defoin à Dinant, Grand Prix de l'Entre Sambre-et-Meuse à Met-

tet, Grand Prix des Frontières à Chimay, Grand Prix de Floreffe et Grand Prix de Belgique.

On remarquera, non sans tristesse, que le regretté Preud'homme figure sur la liste des champions. On devait à sa mémoire de laisser son nom dans ce tableau d'honneur.

D'autre part, Grizzly, le leader de Saroléa, figure deux fois au palmarès.

### UNE INITIATIVE INTERESSANTE DES COURSES DE VITESSE POUR « NOVICES ET DEBUTANTS »

La Commission sportive de la F.M.B. vient d'autoriser l'organisation d'une épreuve de vitesse en circuit fermé pour coureurs « novices et débutants ». Cette épreuve est fixée au 30 août sur le circuit de Mettet.

Le programme de la journée comporte deux courses d'une heure.

De 14 à 15 heures : course pour les 175 cmc. et les 350 cmc.

De 15 à 16 heures : course pour les 250 cmc. et les 500 cmc.

Chacune de ces courses sera arrêtée une heure exactement après le départ.

Les concurrents devront piloter des machines strictement de série, à l'exclusion des motos de compétition. Aucune modification ne pourra être apportée. Les machines seront soigneusement examinées après l'arrivée. Le carburant imposé sera l'essence commerciale.

Cette formule est intéressante. Espérons qu'elle donnera ce que ses promoteurs en attendent, c'est-à-dire une compétition suffisamment nombreuse.

G. D.

## La Raison du plus fort...

UN autocar dans un ravin ! Pas mal de morts, beaucoup de blessés... La grande Presse enregistre, c'est son devoir, mais s'abstient de commentaires, c'est son droit.

Un autocar contre un arbre... Des morts, des blessés, la grande Presse y consacre quelques lignes, une belle photo si possible, mais se garde d'apprécier.

Un autocar contre une auto... encore hécatombe... la grande Presse insère un fait divers...

Un autre autocar prend feu..., quelques voyageurs brûlés vifs... La grande Presse consacre quelques lignes à cette incinération imprévue et recommande bien « chaudement » au restant des humains de se précipiter dans les autocars qui circulent encore, zigzaguent sur les routes de France, jouent aux quilles avec autos et piétons et avant le terminus, déversent leurs passagers dans les précipices, torrents et autres gouffres.

Mais qu'un pauvre bougre, sur un vélomoteur se fasse tamponner par un chauffard et y laisse la vie, ça, c'est une autre histoire... La grande Presse enjouant le téméraire défunt, plaint la voiture du pauvre chauffeur dont le garde-boue a été éraflé..., et intitule le tout : la Moto Meurtrière.

Par contre, vous ne verrez jamais nos grands confrères classer l'autocar parmi les meilleurs engins de mort en commun.

Pourquoi ?

Ne cherchons pas trop à comprendre ; retirons seulement de ces faits une constatation navrante : sous l'influence de cette grande Presse, le brave père de famille n'hésitera jamais, pour lui faire prendre l'air, à envoyer son rejeton se faire bigorner contre un obstacle quelconque pourvu que ce soit en autocar. Ça c'est du sport... Mais ne lui parlez pas de la moto...  
Max END.

## ON DIT QUE...

... Après les vacances, « Moto-Revue » aurait l'occasion de signaler une nouveauté Prester.

... La voiturette définitive Danvignes, dont le prototype avait été déjà présenté dans nos colonnes, s'usine avec une hâte raisonnée et que bientôt quelques photographies en seraient publiées pour la plus grande satisfaction des amateurs de voiturettes-cyclocars.

... Dans une cylindrée de beaucoup moins élevée, ce spécialiste du cyclocar minuscule, produirait un petit quatre roues à l'usage des enfants, mû par un minuscule moteur à essence.

... Certaine grande maison bien connue des motocyclistes qui ne pratiquent pas le solo, changerait prochainement d'adresse et s'agrandirait considérablement.

... Après avoir franchi le cap des 200.000 kms., « Caroline », l'historique sidécar à tout faire de Moto-Hall, aurait été remplacée et attendrait sa prochaine entrée dans un musée rétrospectif.

Ouvrages d'ateliers, à l'usage des ouvriers et contremaîtres. Notions de mécanique générale.

# Notre Service de Librairie Technique et Pratique

Nous expédions à lettre lue : aucun envoi contre remboursement. Joindre 1 fr. pour expédition recommandée par ouvrage.

1. — **LA MECANIQUE PRATIQUE**, guide du mécanicien. Procédés de travail, explication méthodique de tout ce qui se voit et se fait en mécanique, par Eug. DEJONC.  
Cet ouvrage peut servir de Code d'instruction complète à l'ouvrier mécanicien. Dans cette 6<sup>e</sup> édition, revue et corrigée par M. R. CHAMPLY, celui-ci s'est imposé de ne point quitter le domaine de la pratique; il n'a pas abusé des termes scientifiques, mais au contraire il a conservé le langage des ateliers. Ainsi mise à la portée de tous, cette publication devient un guide indispensable et sûr (G).  
Prix : 30 fr.

2. — **RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES**. Ouvrage aide-mémoire à l'usage des Ecoles Industrielles, aide-monteurs et monteurs, électriciens, ajusteurs mécaniciens, etc... par G. POLEAERT, ingénieur électricien.  
La première partie traite de mécanique: fractions, mesures métriques et anglaises, tables des carrés, cubes et racines, conférences, surface des cercles pour nombre de 1 à 100, formules, surfaces, volumes, progressions, logarithmes, valeurs naturelles des lignes trigonométriques, poids spécifiques, densités, alliages, points de fusion, bouillonnements, vis, poids des métaux, travail mécanique. La seconde partie traite d'électricité (G).  
Prix : 10 fr.

3. — **LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN**, par H. de GRAFFIGNY, ingénieur civil.  
Outillage et apprentissage. L'atelier du mécanicien amateur. Le dessin mécanique, son utilité, notions sommaires. Principes de mécanique. Premières opérations, dressage et limage. Le travail d'ajustage. Achèvement des opérations de mécanique. Les travaux du mécanicien amateur. Choix des travaux pouvant être entrepris. L'usine aux courants d'air (moteurs à vent). Construction de machines simples. Construction des moteurs à gaz. Les jouets mécaniques (G).  
Prix : 15 fr.

4. — **MILLE ET UN SECRETS D'ATELIERS**, par M. BOURDAIS. 15<sup>e</sup> édition.  
Ouvrage indispensable à tous ceux qui s'occupent de réparations. Recettes et secrets d'ateliers, pour la dorure, l'argenture, le nickelage, le bronzage, vernissage, alliages, et toute opération se rapportant à la bijouterie, l'horlogerie, l'optique, l'orfèvrerie, aux appareils d'électricité, à l'armurerie, à l'automobile, aux cycles, etc... (G).  
Prix : 22 fr. 50.

5. — **GUIDE THEORIQUE ET FORMULAIRE PRATIQUE D'ATELIER**, par A. ROLAND.  
Extrait de la table des matières. — PREMIERE PARTIE : Tour. Filetages. Emploi de la règle à calculs pour déterminer les pas. Filetage moderne. Tour à détalonner. Molette à profil constant. — DEUXIEME PARTIE : Fraisage. Table des rapports à 4 roues (2.100 combinaisons). Taillage des fraises sur flancs. Tableau pour l'inclinaison du diviseur. Fraisage des cames en spirale. Fraisage de rayons à profil constant. Reproducteur et divisions. Formules de calcul des engrenages droits. Fraisage des engrenages droits et coniques. Roues hélicoïdales, globiques et vis globiques. — TROISIEME PARTIE : Trigonométrie. Formules, applications et exemples. — QUATRIEME PARTIE : Chronométrage. Tableau des vitesses de coupe. Emploi de la règle à calcul pour déterminer les temps de coupe. — CINQUIEME PARTIE : Renseignements divers. Calcul des arbres. Densité. Point de fusion. Billage. Tableaux des divers cobres. Tableaux pour mesures de précision. Caractéristiques des aciers. Vitesse de meules, etc... (G).  
Prix : 18 fr.

6. — **TABLEAU UNIVERSEL DE FILETAGE** permettant de trouver les roues pour faire tous les pas sur tous les tours et sur toutes les fraiseuses, suivies de formules simples et pratiques appliquées dans les ateliers, par A. ROLAND.  
TABLEAU DES MATIERES :

cution des travaux. — Affûtage des outils. Ajustage. Rodage. Rivets, vis, boulons et goujons. Clavettes et goupilles d'entraînement. Montage et démontage. Repères. Ajustage des paliers et coussinets. Montage des roulements à billes. Jonctions de tuyaux, joints. Nettoyage, polissage, peinture. Mise en place des machines et moteurs. Transmission du mouvement et de la puissance motrice. Graissage des machines, lubrifiants. (D).  
Prix : 27 fr.

10. — **COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX**. Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître l'usage du tour parallèle à chariot, suracier et fileter, avec la manière de faire soi-même et simplement les outils de tournage et tous les travaux possibles sur le tour, par R. CHAMPLY, ingénieur mécanicien.  
Table des matières. — Description et installation du tour parallèle à fileter et à chariot. L'outillage. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Les tours pour travaux spéciaux et en série. Divers travaux du tourneur. (D).  
Prix : 27 fr.

14. — **TRAITE PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS**. Moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes. Par R. BARDIN, ingénieur diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique.  
Le moteur. Etude dynamique. Organes. Distribution. Carburant. Allumage. Graissage. Rendement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglages. Considérations générales. Entretien. Principales causes de mauvais fonctionnement et pannes. (D).  
Prix : 27 fr.

7. — **TRAITEMENT THERMIQUE DE L'ACIER** et ses essais, par G. FRANCKE, ingénieur.  
Elaboration du métal. Essais mécaniques. Métallographie. Chauffage et refroidissement. Changements physiques. Recuit, trempe, revenu. Emplois des aciers. (G).  
Prix : 18 fr.

12. — **AUTOMOBILISME**, par Paul THIRY.  
S'adressant au débutant comme au praticien, cette étude inédite d'enseignement « moderne » automobile, d'une technologie simple et compréhensible, est d'une conception nouvelle, à la portée de tous.

Traitant de la description et du rôle des organes, des principes de commande et de la présentation aux examens : pratique et oral, documentation dérogée des complexités du Code et scrupuleusement à jour, les derniers chapitres sont consacrés à une documentation illustrée : carburateur, allumage, pneumatiques, entretien, conseils et renseignements utiles. (G).  
Prix : 6 fr.

11. — **COMMENT ON DEVIENT FRAISEUR**. Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître l'usage de la fraiseuse et faire sur cette machine tous les travaux possibles : surfacage, alésage, rainurage, taille des engrenages, des hélices, des cames, etc., par R. CHAMPLY, ingénieur mécanicien.  
Généralités sur les fraiseuses. Description de quelques fraiseuses. Préparation des pièces à fraiser. La poupée à diviseur et la contre-pointe. Taille des engrenages. Taille des dentures. Taille par vis-mère. Taille des roues et pignons de chaînes. Taille des alésoirs, tarauds et forets hélicoïdaux. Tables. Table des nombres premiers de 1 à 1.000; table des vitesses circulaires des fraises. (D).  
Prix : 27 fr.



DE CONFIANCE MEA et toutes autres marques  
réparations magnétos, volant magnétiques, etc.  
Et ALECAU (E. Seniquette)  
Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa.  
56, Avenue Jean-Jaurès, ARCUEIL (Seine) Tél. Alésia 06.98

# nos petites annonces

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

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

## service permanent des occasions

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

**AGENCE GÉNÉRALE**  
**B.M.W.**  
16, RUE AUGUSTE BAILLY  
ASNIÈRES

**AGENCE GÉNÉRALE**  
**ZÜNDAPP**  
16, RUE AUGUSTE BAILLY  
ASNIÈRES

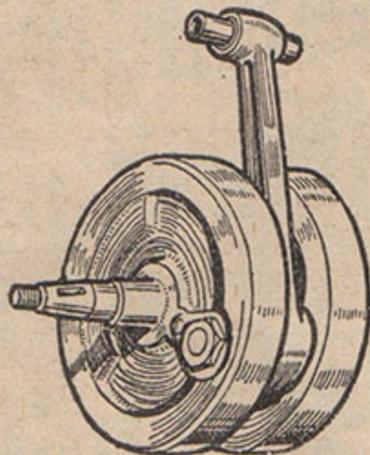
**TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES**  
**POUR MOTOS**  
Réalésages avec fournitures  
Tous pignons adaptables pour boîtes de vitesses et moteurs, écnaiges standard,  
Toutes pièces pour carburateurs grâce  
aux agrandissements des magasins Minot  
Livre immédiatement  
**M. MINOT**  
27, rue Brunel  
PARIS. 17°  
Tél. : Galvani 50-72

### Pas de Hausse chez PERTUISOT

pour toutes les pièces détachées de sa fabrication, pour les réalésages, pistons, réfection d'embellages, soudures etc

Pas de hausse sur les pièces détachées STAUB d'origine

PE. TUISOT, 23, r. des Acacias, Paris 17°  
Tél. Étoile 12-46 Maison Fondée en 1906



## HARLEY-D<sup>OD</sup>

Agence Officielle  
22, r. Picpus - Paris-12<sup>e</sup>

**ACCU**  
Huitric  
rue St Grégoire  
NEUILLY-SUR-SEINE

### MOTOS A VENDRE

Automoto 4 C.V. culb. à pr. de suite 1.200 fr. Poisson, 35, r. Danton, Courbevoie.

B. S. A. Etoile Bleue 1935, Claudin, 22, Bd Garibaldi, Issy-les-Moulineaux.

500 Gnome Rhône V2, 2 c. à card., 2 avert., roulé 2.000 depuis révis. Mathé, 4, r. Pré-de-l'Arche, Neuilly-Plaisance, S.-et-Oise.

Motosacoche état abs. nve 350 culb. 2 Tub. 2.000 fr. Bévilacqua, 69, Gde-Rue, Longjumeau. Tél. 11.

Norton 500 culb. mot. pign., chaînes ét. général nf., éclair. et allumage, magdyno. Lucas réserv. 18 l. très rapide, sélect. 3 vit. Sturmev-Archer A. V. cause régiment 2.200 fr. Photo sur demande. Thuillier, restaurant Mansencal, Pont de la Maye (Banlieu de Bordeaux).

Peugeot 105 4 C.V. culb. ég. tr. b. ét. 1.200 fr. Dimitri, Villa des Charmilles, 15<sup>e</sup>.

Particulier vend Peugeot ét. nf. 1935 5 C.V. culb. a roulé 5.000 km. sélect. 4 vit. tte ég. 4.000 fr. vis. 11 h. à 12 h. Renaudin, 79 r. d'Avron, 20<sup>e</sup>.

Saroléa 350 culb., 100 à l'h. 600 fr. soir 7 h. Sayagh, 20, av. Mathurin-Moreau, 19<sup>e</sup>.

Soyer Jap culb. très bon ét. prix à débat. access. Massé, 4, Bd de la Mairie, Croissy-sur-Seine, S.-et-O.

Terrot 4 C.V. lat. b. état 1.000 fr. Terrot 2 C.V. 500 fr. s'adres. Marié, Piscine, 10, av. Ledru-Rollin.

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

**MOTO AGENCY** 24, Bd de Charonne  
PARIS (20<sup>e</sup>)  
Achète, Vend, Répare, Échange  
F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confort, Soyer, etc.  
Stocks en neuf et Occasion  
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

**BORGO** LES PISTONS  
DES RECORDS  
Rectification des Cylindres  
TOUS MODÈLES DE PISTONS  
34, Avenue du Rou ;  
Porte des Ternes  
NEUILLY-SUR-SEINE  
Téléphone Maillot 55-55  
(21 lignes groupées)

Vélocoteur 2 vit. parf. état, équipé, bas prix. Vélo route 3 vit. bon état. Licois René, 18, r. Cortembert, Paris, 16<sup>e</sup>.

Motobécane 250 lat. 1.300 fr.  
Gnome Rhône 250 t.-sad spéc. compt. ténor Cicca . . 2.200 fr.  
Monet Goyon 350 lat. écl. t.-sad . . . . . 2.500 fr.  
Terrot 500 R.S.S. 4 vit. roulé 4.500 kms. . . . . 4.300 fr.  
Toutes ces machines garanties sur factur. Voivenel, 46, r. des Orteaux. Tél. Roq. 17-13.

Terrot 350 mod. luxe 1933 tte équipée, 1.600 fr. Delaire, 1, r. Decrès, 14<sup>e</sup>.

Chez Doridant, 20 motos et sides 350 et 500 culb. 1935-36 av. long crédit. Ariel, F.N., A. J.S., Peugeot 415, Terrot, Monet, etc. Stock pièces occasion. Doridant, 92, r. Paris, Romainville.

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

Service Peugeot liquide moto 4 tps., tte équip. av. garantie d'usine, 300 fr. comptant, 10 mois à 100 fr. 5, r. Emile-Allez, Paris, 17<sup>e</sup>.

Peugeot 415 1935 état neuf. 3.500 fr. Rivé, 202, av. de Versailles, 16<sup>e</sup>.

Peugeot 500 Culb. luxe nve, roulé 2.800 km. Raymond, 1, rte de St-Leu, Montmagny, S.-et-O.

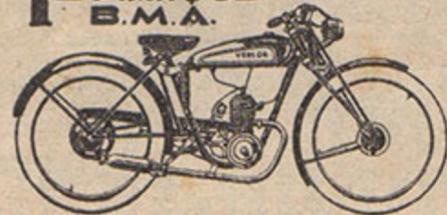
Motobécane super-club 350 Culb. mod. luxe 1938 ég. complet, t.-sad, roulé 5.000 km. tte beauté, 3.900 fr. Laffargue, 412, r. Nanterre, Colombes, Seine.

Automoto 500 culb. side Van-nod aéropofil V8, dernier modèle. S'adresser à Ozanne, 141, r. de Billancourt, Boulogne-Billancourt.

**Victor BERTIN** vainq. au B. d'Or  
Sidecar 600 cmc  
9bis, Chaussée du Pont (Pont-de-St-Cloud) Boulogne-s/-Seine  
Agences : Motoconfort - Monet-Goyon  
Köhler-Escoffier. Sp. mise au point  
Réparat. t. marques - Travail garanti

## VERLOR

1<sup>ÈRE</sup> MARQUE  
B.M.A.



Suspension arrière  
Mise en route Moto  
Guidon AVA 123  
Présentation g<sup>d</sup> Luxe

RÉPARATION & STOCK  
TOUS VÉLOMOTEURS

105 Av<sup>e</sup> PARMENTIER  
PARIS  
XII<sup>e</sup>

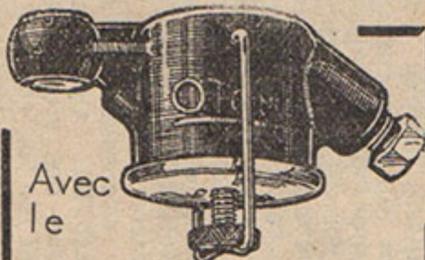
Pub. G. S.



**STATION**  
**SERVICE**  
**LUCAS**

Toutes pièces détachées en stock pour l'équipement électrique motos et autos.

**PH. DOTTI**  
213 ter, Boul. Péreire, PARIS  
Téléphone: Étoile 57-84



Avec  
le

**FILTRE OTOM**  
POUR TOUS ROBINETS  
SÉCURITÉ MAXIMUM

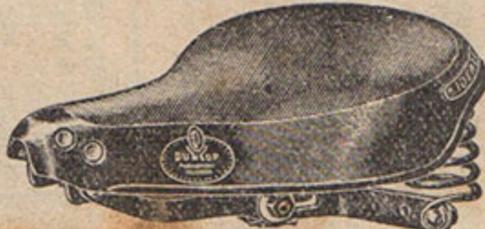
2, rue Edith-Cawel  
Courbevoie (Seine) Tél. Déf. 21-63

Motocyclistes  
exigez

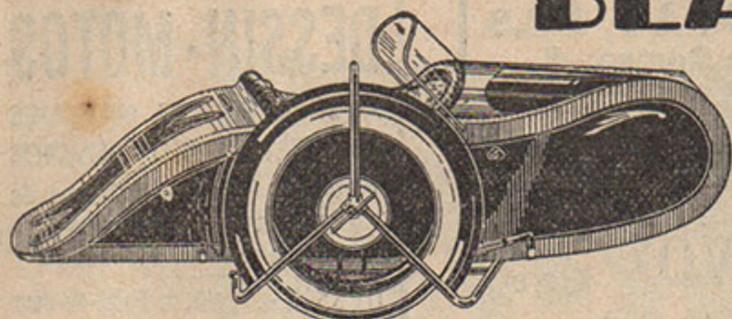
La Confortable

6 B

IDÉALE-DUNLOP



**MOTO AGENCY** 24, Bd de Charonne  
PARIS (20<sup>e</sup>)  
Achète, Vend, Répare, Échange  
F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confort, Soyer, etc.  
Stocks en neuf et Occasion  
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur



**BEAU !  
BON !!**

**BON MARCHÉ !!!**  
SONT LES QUALITÉS DU  
**SUPER PROFIL 44**

**BUFFLIER**  
31 COURS E. ZOLA  
LYON VILLEURBANNE

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

**B S A**

Pour vendre, acheter, échanger  
consulter d'abord :

**A. DUBOIS**

Agent Officiel  
Recordman Bol d'Or

Crédit - Reprises  
aux meilleures conditions  
56, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
Tél. Péreire 19-73

**SIDECARS**

Apr. vac. à vend. cy-car roulotte Camping 3 C.V. 500 kil. prêt à partir det. lettre pr. 2.500 fr. Courtin, 67, av. Louis-Martin, Arpajon, S.-et-O.

2 Sides F.N. bon ét. 1.000 et 1.500 fr. vis. 5 à 7 h. t. 1. jours chez Francis, 10, r. Fontaine-du-But, 18<sup>e</sup>.

500 F.N. Culb. 2.000 fr. avec side, 3.000, cause départ. Gambetta, 230, r. Lafayette, 10<sup>e</sup>.  
Gnome CV2 Bernardet grand routier, parfait état, 8.500 fr., cause voiture. J. Brodu, 84, r. Bons-Raisins, Suresnes.

Gillet Herstal Bernardet 500 Culb. Coupe de France 2.800 fr. Bertin Jean, 343, r. des Pyrénées, Paris 20<sup>e</sup>.

Gillet Herstal 500 culb. side Bernardet nf., 3.800 fr. nouv. bloc moteur, reprend. moins forte. Gros, 33 r. Gergovie, 14<sup>e</sup>.

**MIEUX**  
QU'UNE RÉVISION ET  
**Pas Plus Cher**  
Échangez votre moteur usagé  
contre  
**un JAP**

NEUF et GARANTI chez  
**ROSSIGNOL**  
17, r. du Châteaudun, NANTERRE  
Tél : Nanterre 10-65 — (Seine)  
RENSEIGNEMENTS  
sur simple demande  
**REMISES AUX  
LECTEURS DE  
MOTO - REVUE**

**F. TOUTIN**

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

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

Comptant, crédit, reprises, occasions  
Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques  
20 années d'expérience.  
Dépannage gratuit

Stock pièces détachées, accessoires

**CALTHORPE**

1 et 3, r. St-Etienne-des-Tonnelliers  
ROUEN

**DEPREZ**

187, rue Armand-Silvestre, 187  
COURBEVOIE, près Gare d'Asnières  
Téléphone : Défense 07-02  
Ouv. dim. et fêtes toute la journée

**PEUGEOT - TERROT**  
Gnome - Monet - Motobécane  
René Gillet, etc...

**SIDECARS BUFFLIER**  
Bernardet - Vannod, etc...

**ACHAT - ÉCHANGE  
OCCASIONS**  
toutes marques, garantie 6 mois



TANDEMS 6 vitesses  
**BICYCLETTES**  
Crédit 1/4 à la commande  
**ACCESSOIRES - PNEUS**

Succ. PARIS, 7 Rue Meslay (3<sup>e</sup>)

**TERROT**

Concessionnaire Exclusif

**J. LÉGER**

TOUS MODÈLES EN MAGASIN

Toutes pièces détachées

— Atelier spécialisé —

Ouvert les dimanches matin  
4, Gde-rue - St-Maurice, Pt-Charenton  
Téléphone : Ent. 20-59

Motoconfort 500 lat. side Bernardet décapot. excel. ét. voir Diman. mat., ts les soirs, 20 h. Laboucarie, 23, route Enghien, Argenteuil.

**VOITURES**

A vendre Darmont spécial, com. nf. ent. équip. écl. avert. calton, fr. avant 3.500 fr. s'adr. Ive, 34, rue Ramey, coiffeur., Paris, 18<sup>e</sup>.

Cabriolet 5 C.V. Peugeot décapotable, spider, mécaniq. carrosserie parf. 2.200 fr. Roger, 140, av. Jules-Coutant, Ivry-s/Seine, Seine. (Mairie Ivry).

Villard cab. aéro 34, 3.800 fr. Sam. après midi, Dim. matin. Bozellec, 239, r. St-Charles 15<sup>e</sup>.

Bugatti 3 l. type 44 N° 44.7214 roadster aérodynamique, mécanique garantie impeccable, es. sur 500 km., fait reprise. Cornet, Ferrière-la-Petite, Nord.

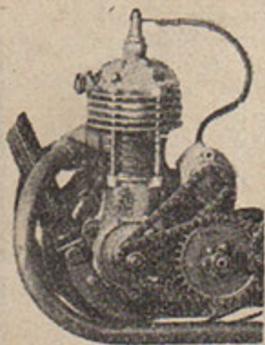
Occasion unique, 201 4 pl. cond. 4.900 fr. side Motoconfort 35, coûté 9.500, vend 3.900 fr. 115, rue de la République, Creil, Oise.

Sandford culb. toute beauté, 4.200 fr. reprend. moto en cpte. Gros, 1, r. Decrès, 14<sup>e</sup>.

**DIVERS**

Pièces pr. B.S.A. et Triumph Armée, Dalbiac, 1, r. Jardins-St-Paul, Paris 4<sup>e</sup>.

Motocyclistes qui venez à Paris, André, motocycliste, 45, Bd de la Liberté, Les Lilas, Paris, reçoit à sa table les camarades dans pavillon. Retenez cette adresse.



Le Semi-bloc **C.M.A**

**2 VITESSES**

moteur et boîte séparés  
2 échappements

Constructions Moteurs et Applications  
2, Rue P.-Bertier - Villefranche-s/s.  
(Rhône)

Pour vos Achats de Motos  
Échanges et Réparations  
ADRESSEZ-VOUS

**R. LAVERGNE**

Mécanicien - Spécialiste  
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES  
près Gare Marchandises. Tél. Daumesnil 00-32

Terrot - Gillet-Herstal  
Monet-Goyon - Motoconfort  
Soyer - Prester  
Stock Amac - Pièces pour Jap  
Dépannage rapide - Soudure Autogène

Pour vos réalésages !!

Pièces motos et accessoires

ADRESSEZ-VOUS AUX

Etabl. **C.L. UTILIA**

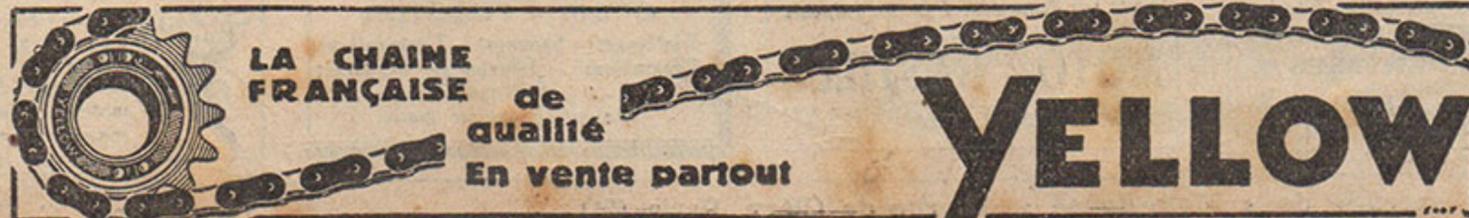
10, rue Ach.-Martinet, Paris 18<sup>e</sup>

(Mont. 22-49)

Pièces pour Aubier - L.M.P. - Jack Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc

Ceintage de tubes, pignons, chaînes  
tous modèles.

Les meilleurs prix



LA CHAÎNE  
FRANÇAISE

de  
qualité

En vente partout

**YELLOW**

# ECOLE DE MOTO G. AUGOYAT FILS

8, Avenue Dorian, 8  
PARIS (XII<sup>e</sup>)  
Maison fondée en 1884 (Métro : Nation)

**SPÉCIALISTE - MISE au POINT**  
RÉPARATIONS - MOTOS - AUTOS  
Reprises, Neuves, Occasions, Pièces dét.  
**AUTHÉ**  
6, rue Rottembourg, Paris-12<sup>e</sup>

## ON DÉSIRE ACHETER

Revil, ex-Palais de la Moto, achète ou prend en dépôt av. garantie de vente ttes motos d'occas. 82, av. des Ternes, angle Bd Péreire, Paris.

Achète toutes motos, cyclecars, voitures même accidentés. Gros, 33, r. Gergovie, 14<sup>e</sup>.

Achat maximum motos récentes, sides, vélomoteurs. La Moto Rénovée, 58, r. Amelot.

## ÉCHANGES

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

Echange moto Keohler 500 cc. tr. b. ét. très rapide, ctre. voit. 201-301 Peugeot ou moto avec side ou sans. B.M.W. ou R. Gillet. Lehericy, 43, r. des Bonnetiers, Rouen (S.-Inf.).

## DERNIÈRE HEURE

Toutes pièces détachées pour motos anglaises, Norton, A.J.S., Rudge, Excelsior, New-impérial. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Moteurs, boîtes de vitesse, cadres, fourches, réservoirs en selle, roues, moyeux à freins de 175 à 1.000 cmc. Occasions, Motos-Accessoires, 3, r. Laroche, Paris 14<sup>e</sup>.

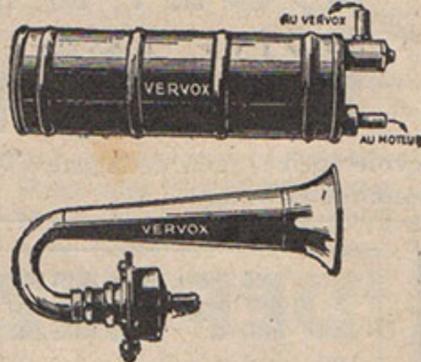
500 culb. Dollar side B.S.A. alu. t. b. ét. 2.150 fr. Jacquot, 12, av. de la Mairie, Pierrefitte (Seine).

Royal Enfield 500 sport 1935 tte eq. ét. nf. Urgent 4.200 fr. Lemaire, 26 bis r. Barbès, Ivry-sur-Seine.

Cause achat voiture vend une de mes 2 machines tte eq. état impec. Durandal Rudge 350, 4 soup. radial 4 vit. sélect. 2.200 fr. ou Terrot 350 lat. luxe 1.800 fr. Leuret, 15 av. de Paris, Villejuif.

**LIQUIDATION**  
du stock de pièces pr **HARLEY**  
Établ<sup>m</sup> **PIERRE PSALTY**  
80, Avenue des Ternes, Paris

**FN** Toutes les pièces détachées  
**TOUTES RÉPARATIONS**  
**EXPERTISES** chez  
**BRIQUET** 24, rue Henri-Poincaré  
Paris-20<sup>e</sup> Ménil. 49-43

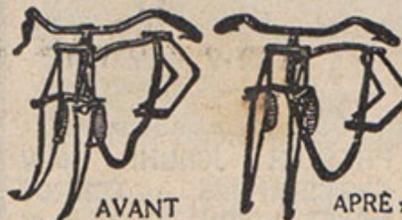


Avertisseur à dépression pr Moto  
**VERVOX** Breveté S.G.D.G.  
Nom Déposé  
A membrane incassable  
Le plus harmonieux  
Le plus sensible  
Garanti contre tt vice de construction  
Prix avec tous accessoires **120 f.**  
de pose .. .. .  
Chez les agents et commissionnaires  
Établ. **MUET, Constructeur**  
7. Rue Yvart, PARIS (15<sup>e</sup>)

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

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

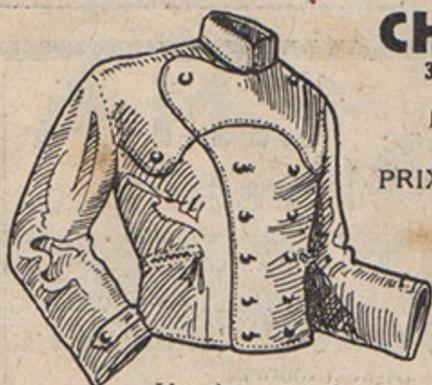
**Les Docks du Pneu**  
387, Rue de Vaugirard, 387  
**PARIS (XV<sup>e</sup>)**  
Vaugirard 41-42



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

**ALGY**  
Agences **GNOME-RHONE, MOTOBÉCANE, MOTO-CONFORT, 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**

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



**CHROME - CUIR**  
38, rue du Château-d'Eau, PARIS-X<sup>e</sup>  
Tél. BOTzaris 73-37  
Magasins et Ateliers au 1<sup>er</sup> étage  
ouverts le samedi après-midi  
**PRIX LES PLUS BAS. N'HÉSITEZ PAS A NOUS CONSULTER**  
Manteaux, Blousons, Serre-têtes, Cuissards, Gants, Culottes, etc...  
Chrome-cuir veut dire : cuirs chromés de première qualité.  
Souples, résistants, imperméables.  
Cond. sp. aux membres des Clubs  
Cat. ill. adressé grat. sur demande

**30 OCCASIONS**  
Garantie 3 mois  
Prêtes à rouler

**MOTOCONFORT** - 2,3,4 et 5 CV lat. et culbuteurs de 1000 à 2200  
**F.N.** - 4 CV lat. luxe 2200-2400  
1 Lot de **DOLLAR** - **MOTOBÉCANE** et **TERROT** de 500 à 1500

**CRÉDIT** Un tiers comptant et 10 mois solde.  
Liste sur demande, 1 fr timbre-poste

**MOTO - BASTILLE**  
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS XI<sup>e</sup>

**MONET-GOYON - TERROT**  
Tous modèles en magasin-CréditÉchange-  
**MOTO-BASTILLE**  
6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR, XI<sup>e</sup>

**MOTO-HALL**  
78, Avenue des Ternes  
PARIS-17<sup>e</sup> Galvani 78-95  
**MOTOBÉCANE**  
**TERROT -- B. S. A.**  
Gillet - Herstal et ttes marques  
**SIDECARS**  
**OTOM - TUBOTOM**  
Réalésages - Soupapes - Toutes pièces  
Réparations - Dépannages - Crédit  
Échange  
Ouvert Dimanche matin

## DESSIN-MOTOS

**AGENCE TOUTES MARQUES**  
**ACCESSOIRES** et **PIÈCES DÉTACHÉES**  
Vente - Achat - Échange de  
motos et voitures  
**Nombreuses occasions**  
**DESSIN - 73, quai du Point-du-Jour**  
Pont-de-Billancourt (Seine) Mo. 19-66

Pour cause imprévue, je vds. Moto-Tri Alcyon tourisme av. capote neuf, sortant d'usine, jamais roulé, prix intéressant. Abbé Mollet, curé Torcy-le-Petit (S.-I.).

Excelsior Manxman tous modèles. Agence Excelsior, 289, r. de Vaugirard, Paris.

New-impérial gagnante T.T. 1936. Voir les nouvelles suspensions. AR. bloc moteur, complètes av. écl. klax. 4 vit. sélecteur, 6.450 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Terrot H.S.S. Jap culb. 350 cmc. .... 1.000 fr.  
B. C. R. susp. AR. Jap culb. 500 cmc. .... 1.500 fr.  
D.S. Malterre lat. 500 1.300 fr. neuf et occas. Reprend en cpte Chassis et carross. side mod. ou achat de tout side. Motos-Accessoires, 3 r. Laroche, 14<sup>e</sup> Tél Danton 68-77.

Moto B.M.W. 7 CV. type R.11, bon ét. 3.250 fr. Paulot, 10, r. Bagnolet, Vincennes.

Sunbeam 600 cc. culb. 4 vit. écl. Lucas, t.-sad, com. nve. 4.900 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Monet-Goyon 3 CV. tr. bon ét. 1.500 fr. Garage Nord-Paris, 71, r. de Dunkerque. Lam. 83-96.

A.J.S. 350 Racing arbre à came, tr. vite, parf. ét. 3.500 fr. Norton 500 cc. culb. 4 vit. écl. t.-sad, compt. réelle occas. 3.500 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Peugeot 201 cond. int. tolée 4 pl. 4 portes ..... 4.800 fr.  
Peugeot 5 CV. superbe torpédo, parf. état ..... 2.000 fr.  
Garage Nord-Paris, 71, r. de Dunkerque. Lam. 83-96.

B.S.A. 350 écl. Lucas, parf. état. 2.700 fr. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

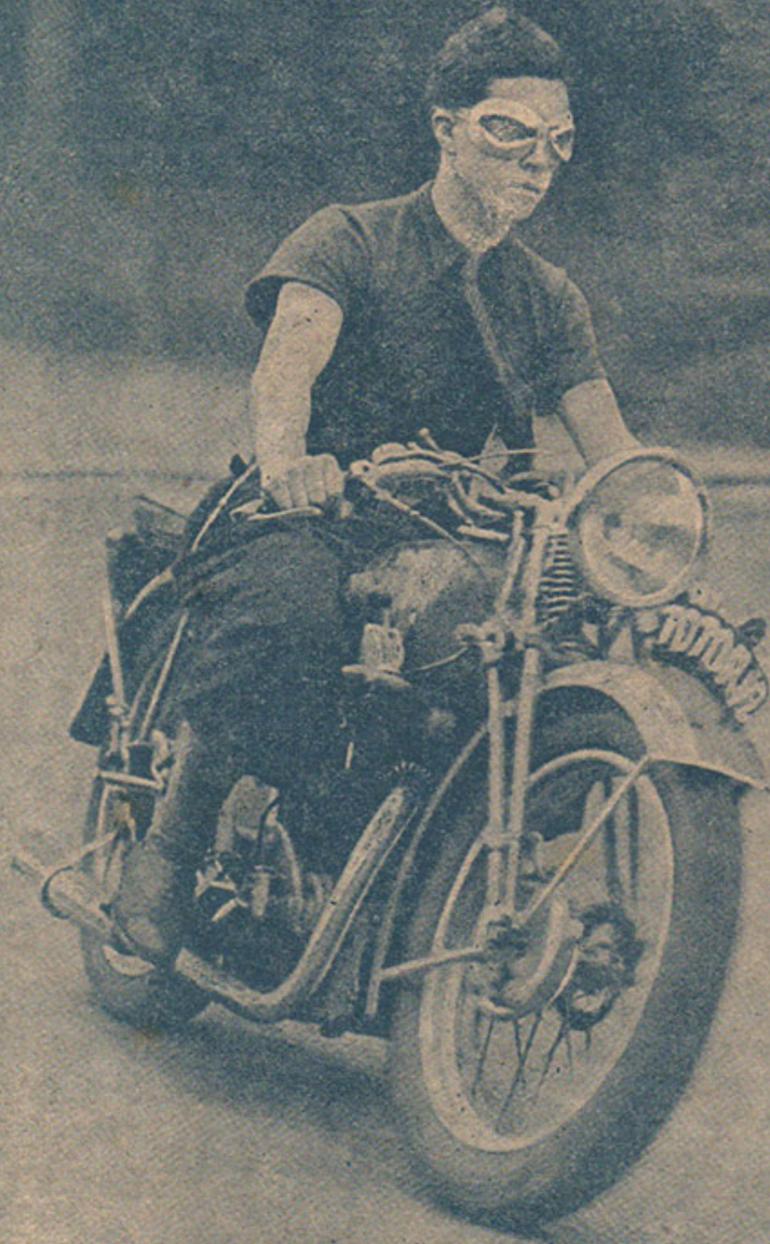
B. S. A. Etoile Bleue 1936 impeccable. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

Fiat 6 CV. roadster, prête à prendre la route. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

**DRESCH**  
**GRIMPEUR - D. F. R.**  
**PIÈCES DÉTACHÉES**  
19, rue Violet, Paris XV<sup>e</sup>

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

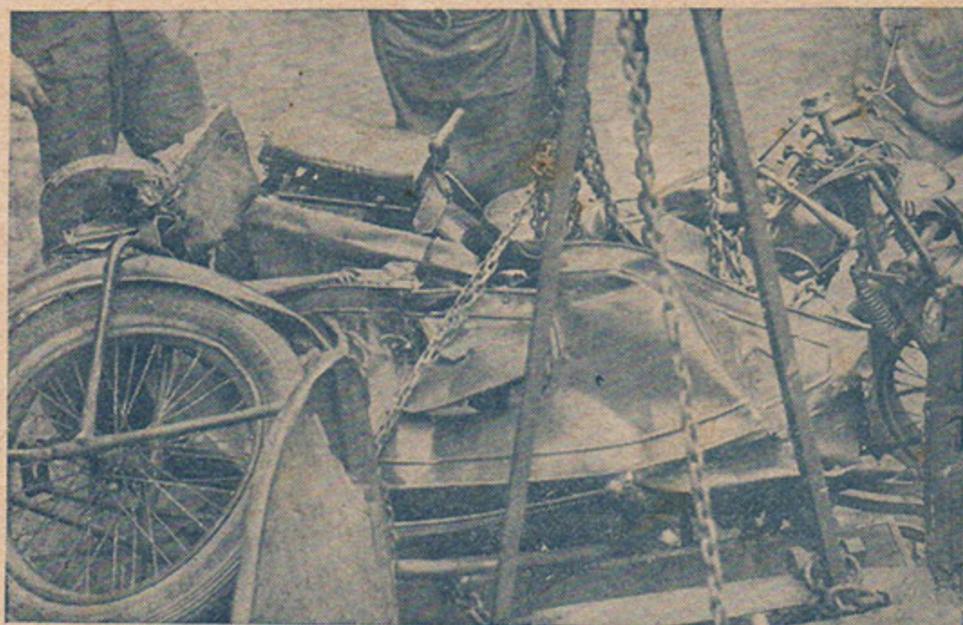
# L'ART DE CONDUIRE



Prix : 10 Frs

En vente à "Moto-Revue"  
franco 11 fr. 75

**...un livre pratique  
pour tout débutant**



*Ce qui importe.*

**C'EST D'ÊTRE ASSURÉ  
A UNE BONNE COMPAGNIE**

NOUS INFORMONS NOS ABONNES  
QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'INTER-  
MEDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSU-  
RANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX  
GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER OR-  
DRE, TELLE QUE :

L'UNION L'URBAINE, LE SECOURS, LES  
LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE ASSURANCE  
ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCES  
A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, AC-  
CIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOL,  
BRIS DE GLACE, DEGATS DES EAUX, etc...

UN SERVICE SPECIAL SUPPLEMENTAIRE  
A ETE CREE A L'INTENTION DES ABONNES  
QUI NE POURRAIENT SE DEPLACER, UN  
REPRESENTANT SE RENDRA A DOMI-  
CILE SUR DEMANDE, ECRIRE A NOTRE  
« SERVICE DES ASSURANCES ».

**LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES  
12, rue de Cléry, 12 - PARIS**