23e ANNÉE · N° 619
19 JANVIER 1935

*La Suspension Neiman*
*par Robert Sexé*

# MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1 fr. 25

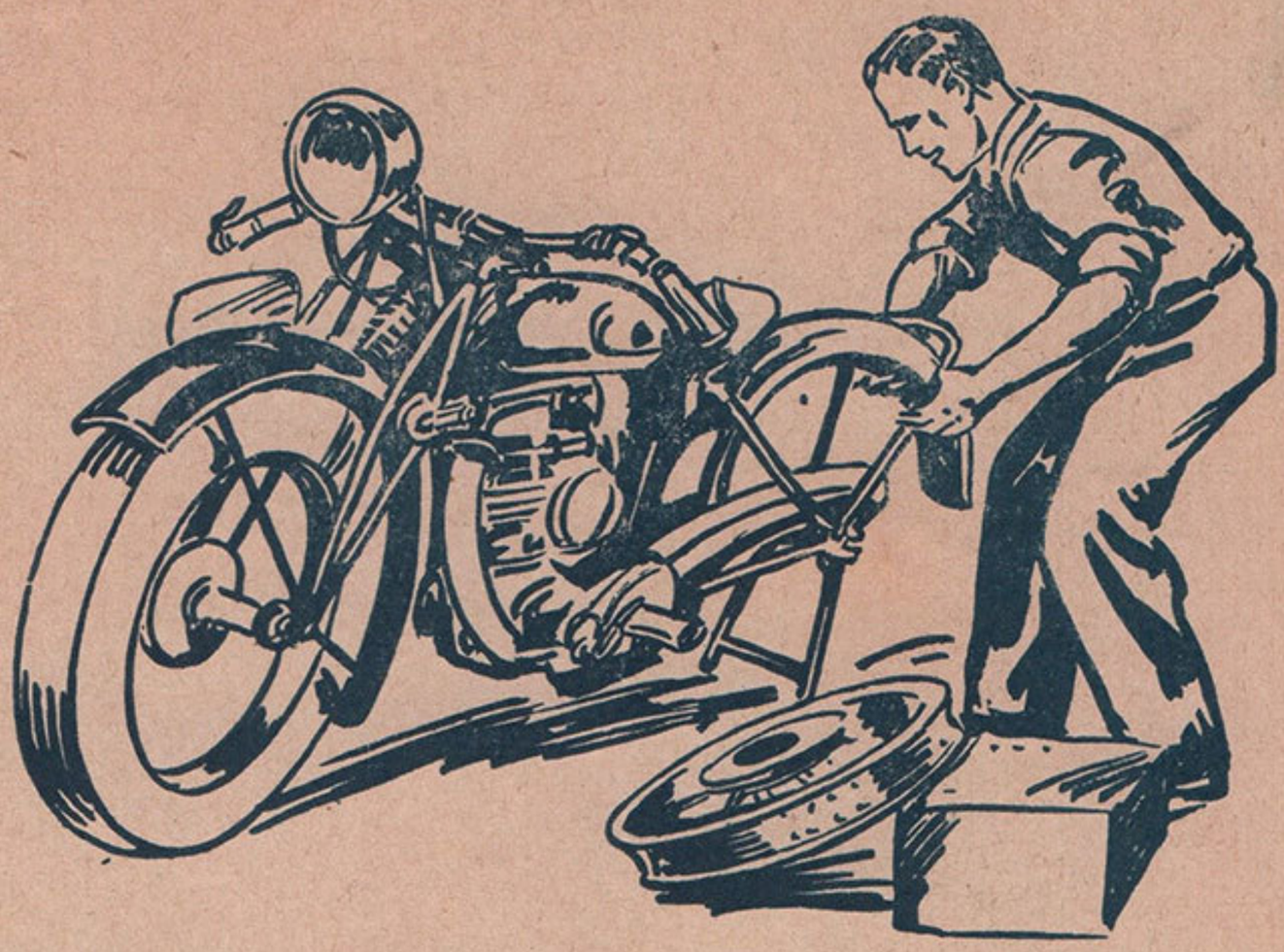
TOUS LES SAMEDIS

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81
— 08-24
— 58-06
GUTENB. 56-57
C./C. POSTAL : 29.737

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2e)

**Vieux Moulin Breton datant de 1871 à Kerledec**
**Plagoff** *(Finistère)*
Photo due à M. L. Roumagnac, du Bourget (7e prix du concours de photos Terrot)



# *L'entretien de votre motocyclette se réduit à deux choses :*

**1° L'ENTRETIEN MECANIQUE COURANT**

**2° UN GRAISSAGE RATIONNEL**

**A la base du meilleur entretien se trouve le graissage rationnel de l'ensemble ; le premier point est donc fonction du deuxième. En confiant à une huile de première qualité le soin de lubrifier votre moteur, vos frais de réparations seront pratiquement nuls, les différents organes étant efficacement protégés par un bon graissage ; votre consommation d'huile sera réduite au minimum ainsi que votre consommation d'essence, car vous éviterez toute perte de compression à tous régimes.**

**C'est grâce à ses remarquables qualités lubrifiantes que :**

## KERVOLINE
### course minérale

**a réussi à s'imposer à des milliers de motocyclistes soucieux de la bonne marche de leur machine.**

F 34-118

# KERVOLINE

COURSE MINÉRALE

# la 250 cc GNOME RHONE JUNIOR

# 2995 f

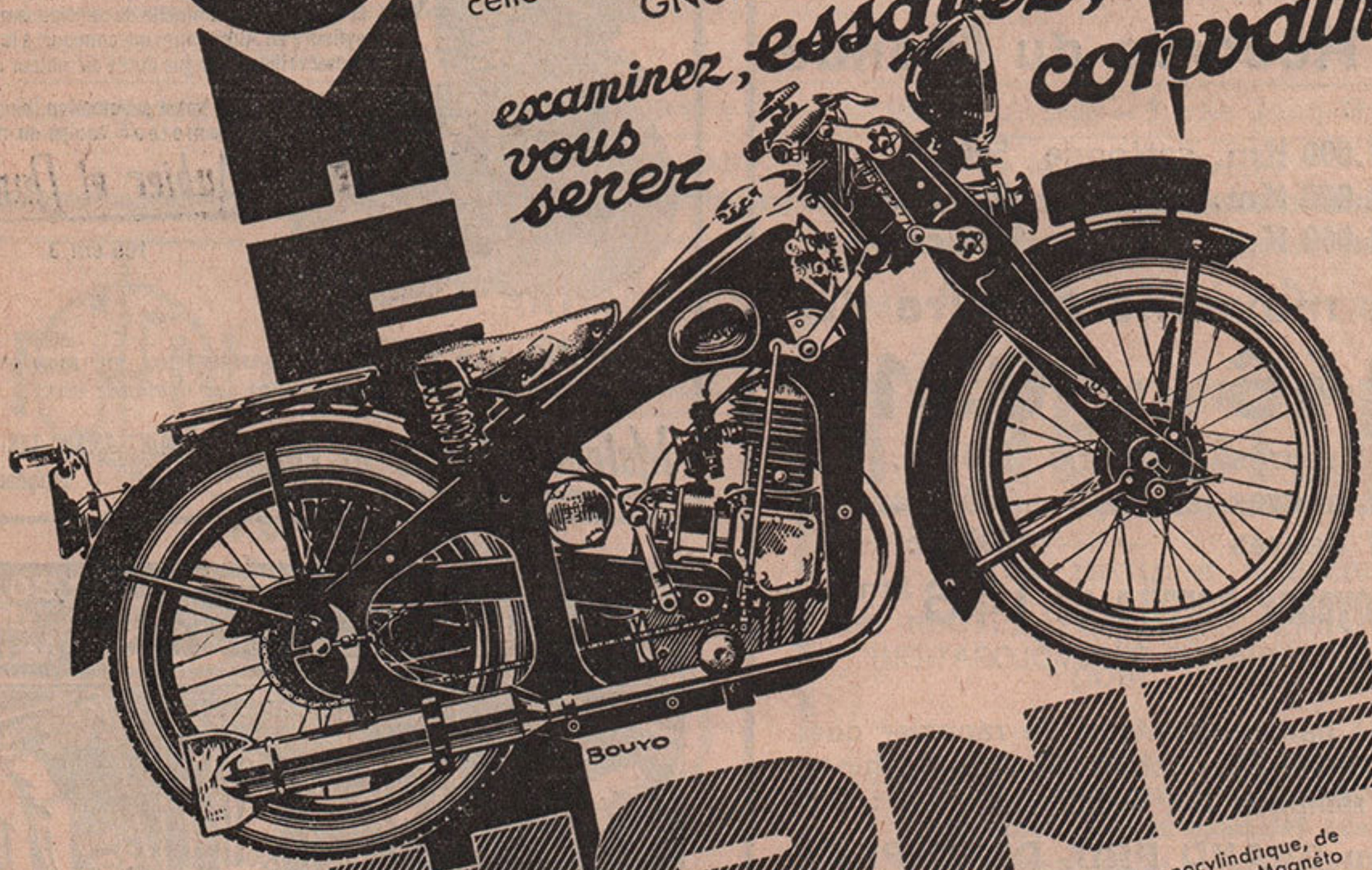
ÉCLAIRAGE EN SUPPLÉMENT

est la plus robuste, la meilleure en même temps que la moins chère des **véritables** motos 250 cc.

Toutes ses parties, cadre et fourche en tôle d'acier emboutie, moyeux et freins, transmission, etc., ont été largement calculées pour la puissance de son bloc moteur "intégral".

Fabrication impeccable, identique à celle des fameux moteurs d'aviation GNOME RHONE

*examinez, essayez, comparez vous serez convaincus*



Bouyo

# RENE

BLOC-MOTEUR "GNOME RHONE" à 4 temps, monocylindrique, de 250 cmc.; Soupapes latérales; Carburateur automatique; Magnéto à avance variable; Changement de vitesse à trois vitesses; Embrayage à disques multiples. — CADRE en tôle d'acier emboutie à froid. — GUIDON réglable; Fourche à ressort central, avec amortisseurs. PORTE-BAGAGES très robuste. — Miroir rétroviseur. — Pneus ballon de 25×3. — Freins sur moyeux de 150 - -. — RÉSERVOIR D'ESSENCE protégé contenant 9 litres. — RÉSERVOIR D'HUILE incorporé au moteur contenant 2 litres. — OUTILLAGE contenu dans une sacoche métallique. FINITION DE LUXE: ÉMAIL et parties métalliques chromées. — POIDS 110 kilos. — VITESSE: 80 kilomètres à l'heure environ. — Éclairage électrique par dynamo et accus et avertisseur électrique facultatifs. Frein de direction facultatif.

34, RUE DE LISBONNE - PARIS (VIII^e)
SUCCURS^les : LILLE, 140, Rue Nationale - LYON, 25, Av. Jean-Jaurès - MARSEILLE, 185bis, Rue de Rome - NANCY, 5, Rue St-Julien - TOULOUSE, 6, R. d'Aubuisson - STRASBOURG, 2, R. Sédillot.

**Mag. de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée**

# CE QU'ON PEUT OBTENIR AVEC UNE MACHINE DE SÉRIE !

MM. **MONNERET, WECH** et **CUNY,**
pilotant, à tour de rôle, la machine personnelle
de M. MONNERET, une

## 500 cc. 34 C. MONOTUBE DE SÉRIE

# Saroléa

se sont appropriés à MONTLHERY

## Les Records du Monde

suivants :

| | | |
|---|---|---|
| **1.000 Km.** | catégorie | **500 cc.** |
| **1.000 Km.** | — | **750 cc.** |
| **1.000 Km.** | — | **1000 cc.** |

**à la moyenne horaire de**

## 146 KM. 631

| | | |
|---|---|---|
| **7 heures** | catégorie | **500 cc.** |
| **7 heures** | — | **750 cc.** |
| **7 heures** | — | **1000 cc.** |

**à la moyenne horaire de 146 km. 745**

(SOUS RÉSERVE D'HOMOLOGATION)

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que M. MONNERET, pilotant la même machine, a remporté les succès suivants :

**2e au GRAND PRIX DE DIEPPE**
**1er COURSE DE COTE DE VIMY**
**1er SIX HEURES DE NANTES**

Catalogue sur demande à :

## Maison SAROLÉA S. A. HERSTAL

**BELGIQUE**

# Le Segment BI-RA!

Supprime les remontées d'huile
Augmente le rendement
Diminue la consommation

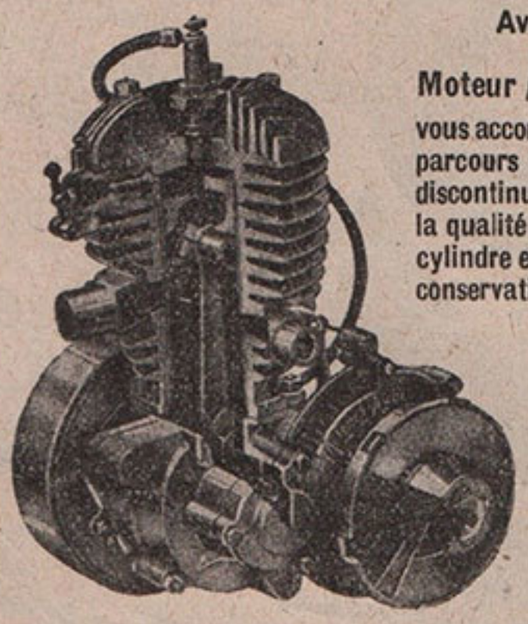
*absolument remarquable je le conseille et, qui mieux est, je l'emploie*
*Amort*
champion Sidecariste

AGENTS GÉNÉRAUX POUR LA FRANCE SAUF SUD-EST.
MANUFACTURE D'AXES ET SOUPAPES
188 bis, boulv Péreire _ PARIS

Notice Franco

LE SEGMENT BI-RA
AVENUE DE MONTÉLIMAR
VALRÉAS (Vaucluse)

Pub. G.S



Avec un Vélomoteur équipé du
Moteur **AUBIER & DUNNE** 100 c/m3
vous accomplirez en toute aisance les plus longs parcours sur terrains de tous profils, et sans discontinuité de marche, preuve indéniable de la qualité exceptionnelle de refroidissement du cylindre en Aluminium qui concourt à la bonne conservation et longue durée du moteur même.

Pour votre satisfaction, exiger un Vélomoteur équipé du moteur

*Aubier et Dunne*

100 cm/3

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

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

41 Ave des Ternes — THE MOTORIST — 28 Rue des Accacias

REMISE SPÉCIALE AUX LECTEURS de MOTO-REVUE | OUVERT LE DIMANCHE CATALOGUES sur DEMANDE

**Visitez le stand "MOTORIST" à l'exposition des Sports — Salle Wagram**

En **1905**

*se livrait déjà le Célèbre*

**Groupe Vélomoteur MAG**

dont certains sont encore en service

MOTO ACOCHE

En **1935**

*votre choix ne se portera que sur le*

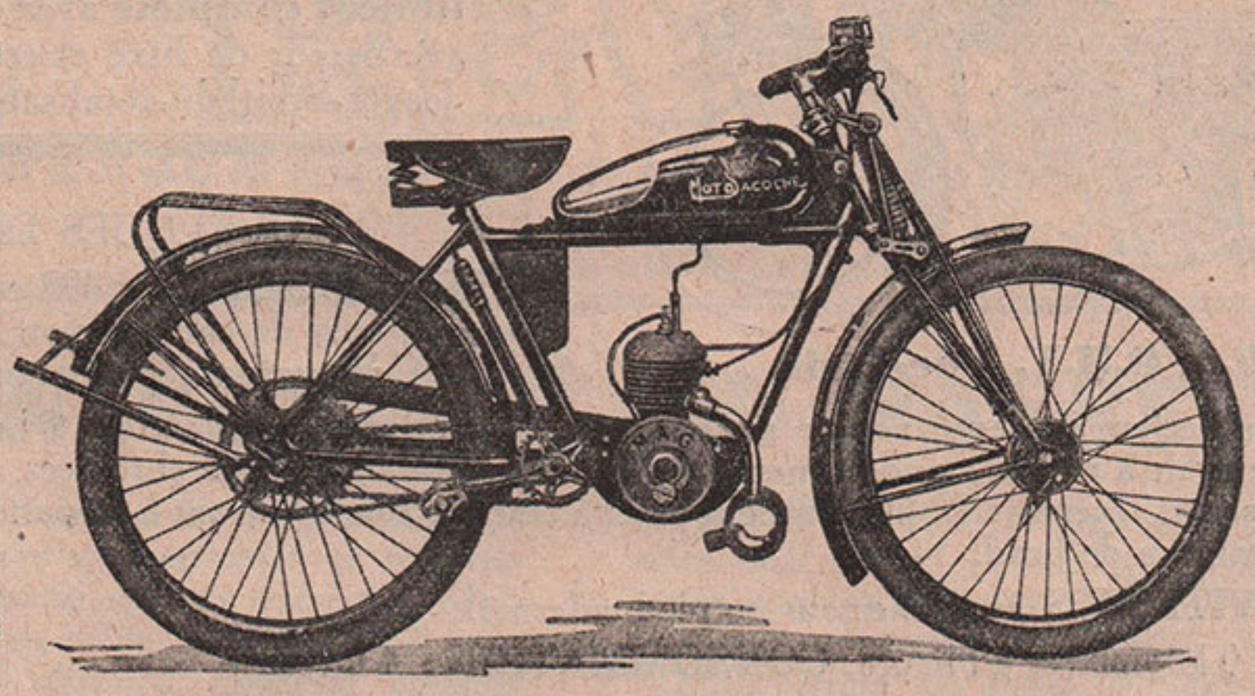
**Vélomoteur MAG**

**garanti par 30 années d'expérience**

**La Perfection en Motocyclettes**

■

Vente à crédit en 10 mensualités.



**AGENTS demandez nos conditions**

■

Catalogue et renseignements sur demande.

**TYPE MAG 101.** — Moteur Mag 100 cmc. Cadre formant poutrelle. Réservoir en selle chromé. Fourche à parallélogramme à 4 amortisseurs. Freins à tambours A.V. et A.R,. Amortisseurs de chocs. Transmission par chaîne. Pneus ballon. Débrayage à disques commandé à main ..... } **1.595**

Supplément pour moyeu AR à starter permettant la mise en marche les roues au sol ..... **75** Frs

**Motocyclettes MOTOSACOCHE** - Nouvelle Organisation Française - **1, rue Jean-Bart, LYON**

**Agence à PARIS — PRÉVOST, 26, Avenue de la Grande-Armée**

FN

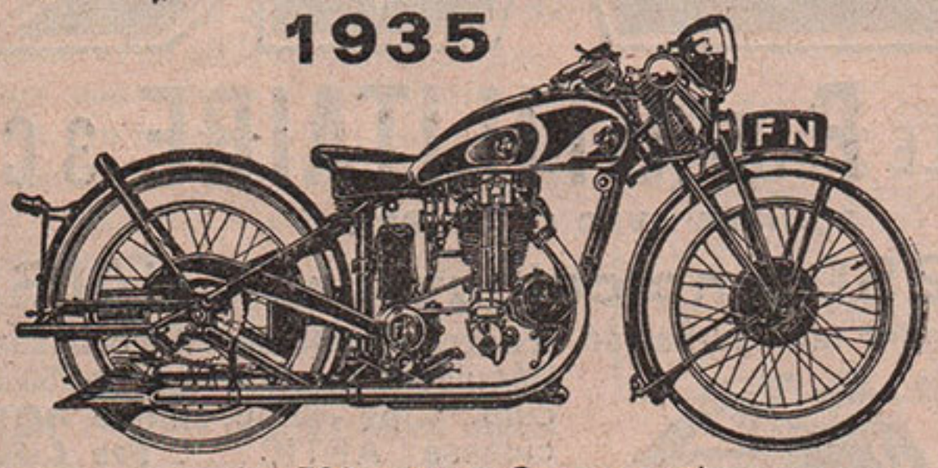
**FABRIQUE NATIONALE**

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

**1935**




La 500 cmc. - Supersport

**200cc. 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.**
**350cc. 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.**
**500cc. 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5.700 fr.**
**500cc. 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.**
**500cc. 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure avec éclairage Bosch 8.250 fr.**

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES
— AUX MEILLEURS PRIX —

*Pour fixer votre choix dès maintenant*

**RENÉ GILLET**

Vous invite à demander son nouveau catalogue général illustré pour 1935.

■

**Vous y trouverez la description complète de ses modèles avec ou sans suspension arrière élastique boîte 4 vitesses en solo ou avec side car.**

■

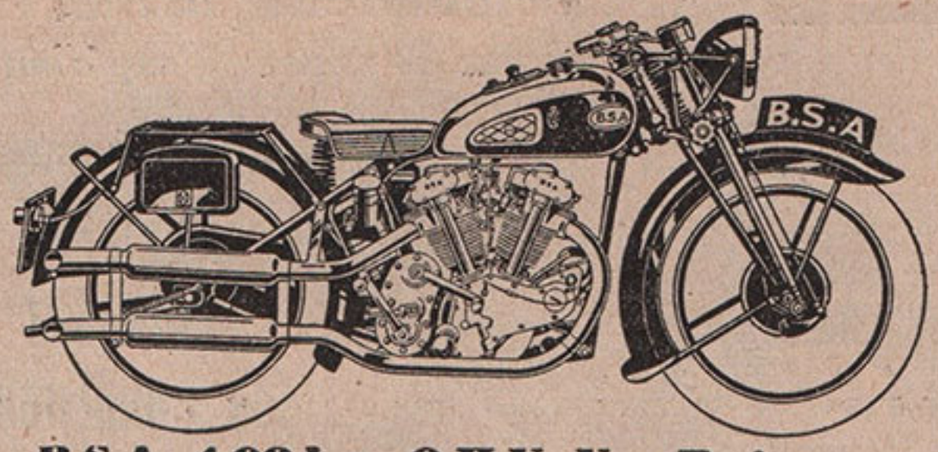
**Établists RENE GILLET & Cie**

126 bis, Av. Aristide-Briand, **MONTROUGE** (Seine)
(Porte d'Orléans)

AGENCES { à **LYON, 1, Quai Claude-Bernard**
à **ALGER: Villa Pauline, rue de l'Oasis - KOUBA**

# LA MEILLEURE **DEUX-CYLINDRES** POUR SOLO OU SIDECAR EST LA **B.S.A.**

**J 35 - 12**
**5 CV. à culbuteurs**




**B.S.A. 4.98 h.p. O.H.V. Vee-Twin**

**Prix imposé pour machine absolument complète** avec éclairage de luxe, avertisseur de luxe et compteur Jeager-Smith bi-totalisateur. Frs **8.400**

QUELQUES DÉTAILS

**MOTEUR** 63 × 80 m/m (498 cmc.) à culbuteurs, deux cylindres, taux de compression 7, 25, puissance au frein 24 C.V., graissage par circulation d'huile.

- **CADRE** à double berceau avec poutre supérieure en acier forgé, roue arrière à broche, béquille centrale à ressort, guidon monté sur blocs caoutchouc, jantes chromées, freins extra puissants, réservoir 12 litres avec robinet à réserve, fourche avant à empattement constant, tableau de bord.
- **BOITE A 4 VITESSES** avec sélecteur au pied enfermé.
- **VITESSE :** 130 kilomètres à l'heure. **CONSOMMATION :** 4 litres.
- **ÉQUIPEMENT :** éclairage Lucas, avertisseur Lucas, pneus Dunlop Fort, chaînes Renold, outillage de luxe complet.
- **COMPTEUR BI-TOTALISATEUR AVEC COMMANDE DANS LE MOYEU**

**VENTE A CRÉDIT 12 ou 18 Mois**

**B. S. A. 25, Rue Duret - PARIS (16e)**

**Découpez et envoyez-nous ce bon AUJOURD'HUI**
Bon pour le Catalogue des Motos B.S.A. 1935
M ..... Rue ..... Ville ..... Départ .....

# DOLLAR

**O. M. I., 34, rue Auguste-Lançon, PARIS-13e**

TÉLÉLPH **GOB. 82-20** (5 LIGNES)

**HUILE KERVOLINE**

**BON A REMPLIR**

AVANT DE FAIRE VOTRE CHOIX

Adressez-nous le bon ci-dessous, vous recevrez gratuitement une documentation complète de **DOLLAR**

**BON POUR LE CATALOQUE DOLLAR gratuit**

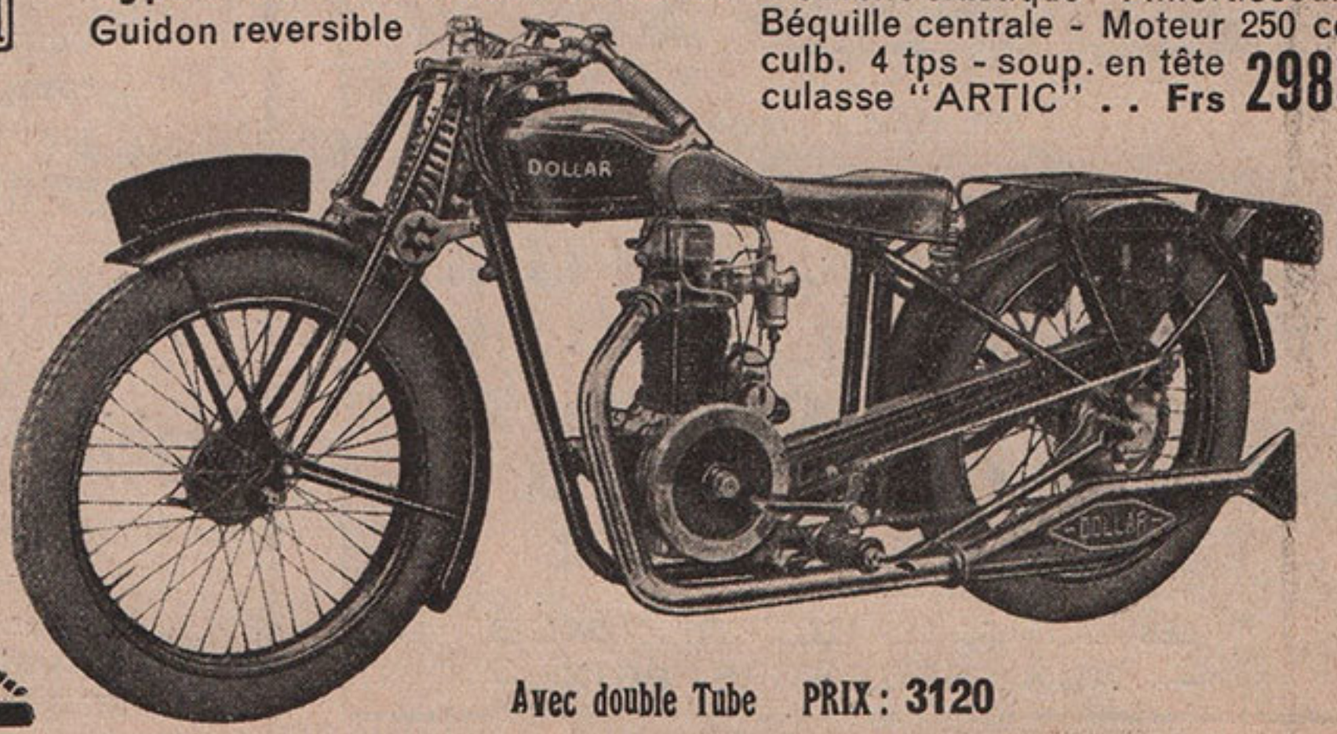
Nom .....
Ville .....
Rue .....
Dépt .....

## LA NOUVELLE P 35 UTILITAIRE 3 CV

**ÉQUIPÉE AVEC LE CÉLÈBRE**

## BLOC - 250 cmc culbuteurs CHAISE

**Type P. 35** - cadre tube surbaissé - Fourche élastique - Amortisseurs
Guidon reversible
Béquille centrale - Moteur 250 cc. culb. 4 tps - soup. en tête culasse "ARTIC" .. Frs **2985**




Avec double Tube PRIX : **3120**



**Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs**

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ :
12, Rue de Cléry
PARIS (2e arrt)

# MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.787
RENSEIGNEMENTS
ET ABONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI
FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

# UN VESTIGE DU PASSSÉ

*Vous pouvez enfourcher le plus ardent, le plus nerveux des pur-sangs, conduire un mail-coach et personne ne vous imposera aucune épreuve préalable. Mais si vous voulez piloter la plus petite motocyclette, il vous faut passer un permis de conduire. Pourtant quelques minutes d'apprentissage suffisent pour se tirer d'affaire. La motocyclette et particulièrement la machine de petite cylindrée est le véhicule le plus maniable, le plus simple à conduire qu'on puisse concevoir. On a toutes les commandes sous la main. La machine est parfaitement stable. Les freins puissants et progressifs permettent de s'arrêter en quelques mètres. Notons d'ailleurs que les pouvoirs publics semblent s'être vaguement rendu compte que la moto était plus facile à conduire que la voiture, puisque l'âge légal pour la conduite de la moto est inférieur à celui exigible pour la conduite des voitures. Mais on n'a pu jusqu'ici leur faire comprendre que tout le monde peut conduire une motocyclette après un quart d'heure d'apprentissage. Nous croyons pour notre part que le permis de conduire n'a aucune espèce de signification, et qu'on le supprimerait avec avantage pour toutes les catégories de véhicules. En tous cas, il est certain que des motocyclettes de 175 cmc. et même de 250 cmc. sont si aisées à conduire qu'aucun permis ne devrait être exigé.*

*La suppression du permis de conduire, au moins pour les motocyclettes de petite cylindrée, aurait les conséquences les plus heureuses. Nous, Français, nous avons naturellement horreur de tout ce qui est paperasserie, tracasserie, règlement inutile. Les pouvoirs publics, au contraire, non seulement s'appliquent à nous dépouiller de ce que nous possédons, mais consacrent leur activité à nous accabler de règlements contraires au bon sens. Il est indéniable que l'obligation de passer un permis de conduire empêche beaucoup de gens d'acheter des motocyclettes. Que le vélomoteur doive une part de son succès à ses qualités propres de maniabilité et d'économie, c'est certain, mais il est non moins certain que l'exemption de permis de conduire a bien contribué à ce succès. Il en serait de même pour la moto. Nos constructeurs ont établi des modèles utilitaires dont le prix varie de 1.800 à 3.000 francs environ, et qui sont destinés à assurer régulièrement un service quotidien, sans prétendre à des vitesses excessives. C'est la machine de tout le monde, celle qui pour sa conduite ou son entretien ne réclame aucune qualité spéciale, celle qui, par son prix est à la portée de toutes les bourses. Il y a là de la part de notre industrie, un effort admirable. Il faut l'encourager et c'est ce qu'on fera en supprimant, au moins pour ces machines si peu dangereuses, l'obligation du permis de conduire.*

*Mais, diront nos ronds de cuir, et la connaissance du Code de la Route ! Qu'on nous permette de rire ! Ou bien le Code de la Route est si compliqué qu'il est inapplicable, ou bien il ne comprend que quelques grands principes qu'on peut assimiler en quelques minutes. Les grandes règles du Code de la Route tout le monde les connaît, le piéton lui-même, le cycliste, le toucheur de bœufs, mais trop d'usagers ne les appliquent pas, par mauvaise volonté, par négligence, ou par manque de pratique. Ce qui compte pour la sécurité générale, ce n'est pas la connaissance théorique d'un règlement, mais son application pratique. C'est le sens de la route qu'il faut acquérir et cela n'est possible qu'en roulant. Et c'est pourquoi le nouveau titulaire d'un permis de conduire n'offre pas plus de garantie et peut-être même moins, parce que la possession de la carte rose lui donne une confiance exagérée dans son habileté. Combien il serait préférable, qu'il effectuât un apprentissage prolongé sur le véhicule à moteur, le plus maniable, le moins dangereux qui soit : la motocyclette de petite cylindrée. Et il faut souhaiter qu'il le fasse aussi jeune que possible. Laissez donc absolument libre, l'usage, non seulement des vélomoteurs, mais des motocyclettes légères. Vous aurez alors d'excellents conducteurs qui pourront conduire en toute sécurité des véhicules plus rapides.*

*Donc du point de vue de la sécurité, comme de celui des intérêts de notre industrie, il est évident que la suppression du permis de conduire s'impose, au moins pour les motocyclettes de petite cylindrée. Et la demande de la Chambre Nationale de la Motocyclette était absolument fondée.*

*Nous pouvions donc espérer que la Commission de l'Auto dont M. Dauvergne est le rapporteur aurait transmis une réponse favorable au Ministère. Mais hélas, il y a dix voix pour la suppression, mais vingt contre. Quelques uns de ces votes sont effarants. C'est ainsi que le président de l'A.C.F. et de la Fédération des Clubs Automobiles a voté contre. Cela est sans doute dû à ce que la Fédération est très fière d'avoir en mains le service des permis de conduire et considère cela comme une estampille officielle. Cet attachement à une prérogative, ce désir de jouer au service public passent*

## SOMMAIRE

N° 619
du 19 janvier 1935

Un peu partout ..... 56
Informations ..... 57
*Le décalaminage*, par H.-P. Borestroke ..... 58
La page du débutant ..... 61
Tribune Libre ..... 62
*La 500 cmc. Ganna A.C.T. 4 soupapes*, par Piel ..... 64
*La 350 L. 4 Monet-Goyon*, par Max End ..... 66
La suspension Neiman, par R. Sexé ..... 68
Ma première balade en moto, L. Garnier ..... 70
Constructeurs et fabricants .... 71
Questions et réponses ..... 72
Nos mots croisés ..... 73
Que faut-il faire en cas d'accident, par I. Tolou ..... 74
Les clubs motocyclistes ..... 76
Moto Revue belge ..... 78

*avant toute autre considération. Qu'importe à nos pontifes l'intérêt général et le sort d'une industrie qu'ils ont toujours reléguée à l'office. Il y eut eu vingt-et-une voix contre, si le Dr Behague avait été là, mais arrivé en retard, il n'a pu voter. Le génial inventeur des postes de secours n'aime pas la motocyclette. Sans doute n'offre-t-elle pas de perspectives à son ambition.*

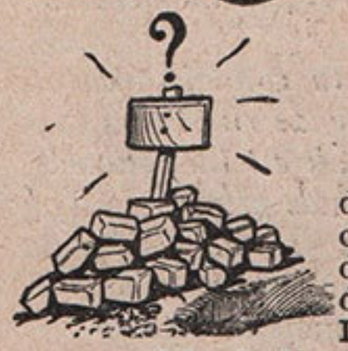
*Mais nous devons rendre hommage à M. Pérouse qui, lui, a défendu avec énergie le projet de la Chambre Nationale et a parfaitement compris son rôle de président de l'U.M.F. Hélas contre l'hostilité des pontifes de l'A.C.F. et de la Fédération, il n'y avait rien à faire.*

*Il eût suffi au contraire que M. de Rohan se prononçat en faveur de la suppression, pour que sa petite cour l'eût suivi. C'est lui qu'il faut accuser avant tous les autres.*

*Par une véritable inconscience, il écrit maintenant aux constructeurs adhérents de la Chambre Nationale du Cycle et de la Moto pour leur demander de participer à la souscription destinée aux constructeurs de voitures de course.*

*Et il sera le premier à s'indigner si on ne participe pas à cette souscription.*

---



## UN PRÉCÉDENT

Nous relevons dans notre excellent confrère « l'Argus » de l'Automobile et des locomotions » : **L'Etat est responsable de l'entretien des routes.**

*Le 23 mars 1932, le docteur Pasteur-Vallery-Radot passait sur la route de Chalon à Lyon. Il était accompagné de Mmes Le François et François-Victor-Hugo.*

*Quand l'auto, passant sur un trou de grandes dimensions que rien ne signalait, se renversa et prit feu.*

*Le docteur Pasteur-Vallery-Radot engagea une action contre l'Etat. Il réclamait le prix de sa voiture, ainsi que des indemnités pour la perte de documents.*

*Le conseil interdépartemental a rendu son arrêté. Le préfet de Saône-et-Loire, représentant l'Etat français, a été condamné à payer au requérant et à ses passagers, à titre de dommages et intérêts, 45.000 francs au docteur Pasteur-Vallery-Radot, 9.000 francs à Mme Victor Hugo et 2.500 francs à Mme Le François.*

*Voici une jurisprudence établie.*

Amis motocyclistes, si pareille aventure vous arrive — ce que nous ne vous souhaitons pas — vous savez ce qui vous reste à faire.

## EN TUNISIE

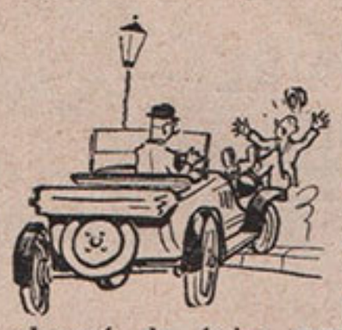
*Le premier janvier au matin les motocyclistes qui n'avaient pas fait provision la veille, eurent la désagréable surprise de constater que les prix affichés aux pompes avaient fait des bonds impressionnants.*

*L'essence que l'on payait la veille 6 francs était vendue à Tunis 8 fr. 50, à Sousse 8 fr. 75 et 8 fr. 95 plus au Sud.*

*Cette augmentation s'explique par la suppression des taxes en augmentant le litre d'essence de 0 fr. 30, et par un nouvel impôt de 0 fr. 20 qui servira à combler un trou au budget Tunisien.*

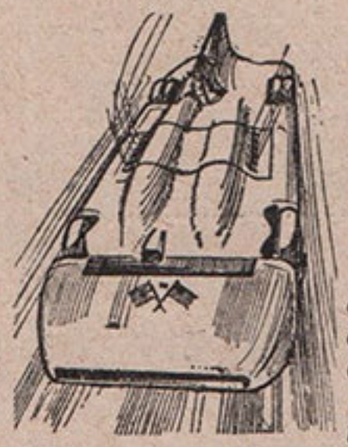
*Une fois encore l'Etat se rabat sur l'essence pour ravitailler ses caisses sans penser pour cela à user de la moindre bienveillance à l'égard des motocyclistes des petites cylindrées.*

*Alors qu'en France les vélomoteurs circulent sans carte, ni permis de conduire, leurs camarades tunisiens sont toujours soumis à l'immatriculation et il n'est pas encore question de la suppression du carton rose qui fait couler tant d'encre dans la Métropole.*



## GUÉRIS-TOI TOI-MÊME...

*Les motocyclistes de Poitiers doivent rire sous cape. En effet, il vient d'en arriver une «bien bonne» à l'inspecteur de l'U.N.A.T. chargé de faire passer les examens du permis de conduire dans cette ville essentiellement motophobe. Nous disions donc que ledit examinateur, spécialement sévère envers les motocyclistes candidats à la carte rose, a, dernièrement, alors qu'il passait sur la place d'Armes, à Poitiers, escaladé un trottoir et blessé un piéton! Cela nous rappelle une certaine fable d'Esope...*

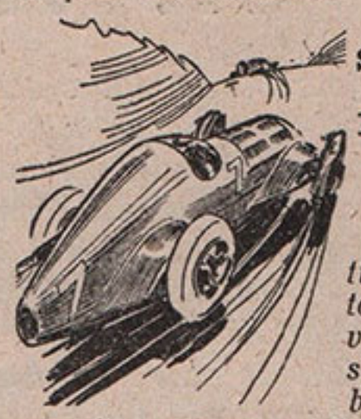


## A PROPOS DU RECORD DE CAMPBELL

*Quoique le record absolu de vitesse en automobile dépasse le cadre de Moto Revue, il est d'un intérêt tellement général qu'il intéresse certainement tous les motocyclistes.*

*Signalons donc que Sir Malcolm Campbell a l'intention de s'attaquer de nouveau à son propre record le 20 février prochain sur l'« Oiseau Bleu » amélioré. En effet, si bizarre que cela puisse paraître, le précédent record aurait été battu à l'essence pure et le moteur donnait alors 2.350 CV, permettant la vitesse record de 438,490 km. à l'heure. Actuellement, le moteur aurait été réglé pour l'emploi du mélange essence-alcool et développerait cent chevaux de plus.*

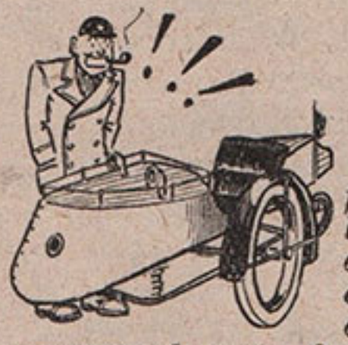
*A ce propos signalons que ce moteur Rolls Royce 12 cyclindres en V type Coupe Schneider a un alésage de 152,4 mm. et une course de 167,64, soit une cylindrée de plus de 36 litres.*



## UNE SOUSCRIPTION EN FAVEUR DES VOITURES DE COURSE FRANÇAISES

*La Fédération nationale des clubs automobiles de France vient d'ouvrir une souscription publique en faveur de la voiture de course française.*

*Nous adressons un appel à tous ceux qui comprennent le but élevé que poursuit le Comité de la F.N.C.A.F. afin qu'ils l'aident à parfaire l'œuvre actuellement entreprise par des hommes clairvoyants, pour suppléer à la carence de l'Etat et redonner à la voiture française cette primauté qui en fit la reine du marché mondial.*



## SIDECARS ANGLAIS

*Nous avons maintes fois signalé combien les constructeurs anglais de sidecars étaient peu à la page, à l'encontre des constructeurs de moto. Or, un de nos confrères britanniques, signale que si ceux-ci ne font pas d'efforts plus sérieux, la faute en est aux acheteurs qui refusent de payer un peu plus cher un sidecar mieux étudié et plus confortable. Avouons que cela est bien peu vraisemblable de la part de gens qui n'hésitent pas à payer sur de petits bateaux à roulettes des bastingages et des manches à air parfaitement inutiles!*

## EN ITALIE

*Le code de la route italien est en instance d'être modifié. Un nouveau code est en effet en sérieuse préparation, dans lequel les devoirs et droits respectifs des conducteurs de véhicules en général et des piétons seront précisés.*

*Les devoirs des piétons en particulier seront très stricts et le code sera rédigé de telle sorte que toute faute de leur part lors d'un accident sera considérée comme une décharge pour le conducteur de véhicule à moteur.*

*Nous n'en attendions pas moins du Duce dont nos dirigeants feraient bien d'adopter les méthodes.*

# INFORMATIONS

## ABRAHAM TRAVAILLE

ABRAHAM qui mit au point les moteurs L.M.P. de Chéret avec lesquels celui-ci remporta tant de succès, Abraham qui manqua de si peu — et par la faute d'un concurrent — de gagner le Bol d'Or 1933 en sidecar 350, prépare en grand secret un 500 L.M.P. à culbuteurs destiné à un engin spécial avec lequel il courrait le « Bol » cette année. Gageons qu'avec les capacités que nous lui connaissons,et un tel moteur cela « fera du bruit » s'il est au départ !

## PRÉPARATIFS POUR LE T.T.

LES organisateurs du Tourist-Trophy de l'Ile de Man préparent déjà activement l'épreuve du mois de juin. Tous les passages dangereux ont été supprimés et l'état général du circuit a été amélioré. Puisque nous parlons du T.T., nous pouvons, d'ores et déjà, préciser que Stanley Woods et Nott y participeront sur des Husqvarna. D'autre part, Woods coura sans doute également le lightweight au guidon d'une Guzzi.

## UN CHAMPION DISPARAIT

MAC Cudden qui avait établi en 1929, en compagnie de Hewitt, les records des 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12 heures avec une 250 cmc Excelsior-Jap, vient de mourir des suites d'une longue maladie dans un hôpital londonien.

## DU PÉTROLE DANS LES PYRÉNÉES !...

IL se confirme qu'il y a du pétrole aux confins de l'Ariège et de la Haute-Garonne. En effet, un sondage effectué près de Lavelavet vient d'atteindre une poche contenant de ce liquide. Si ce gisement est assez important et fournit du pétrole en quantité suffisante, pour que l'exploitation puisse en être entreprise, voilà qui peut être très intéressant pour nous.

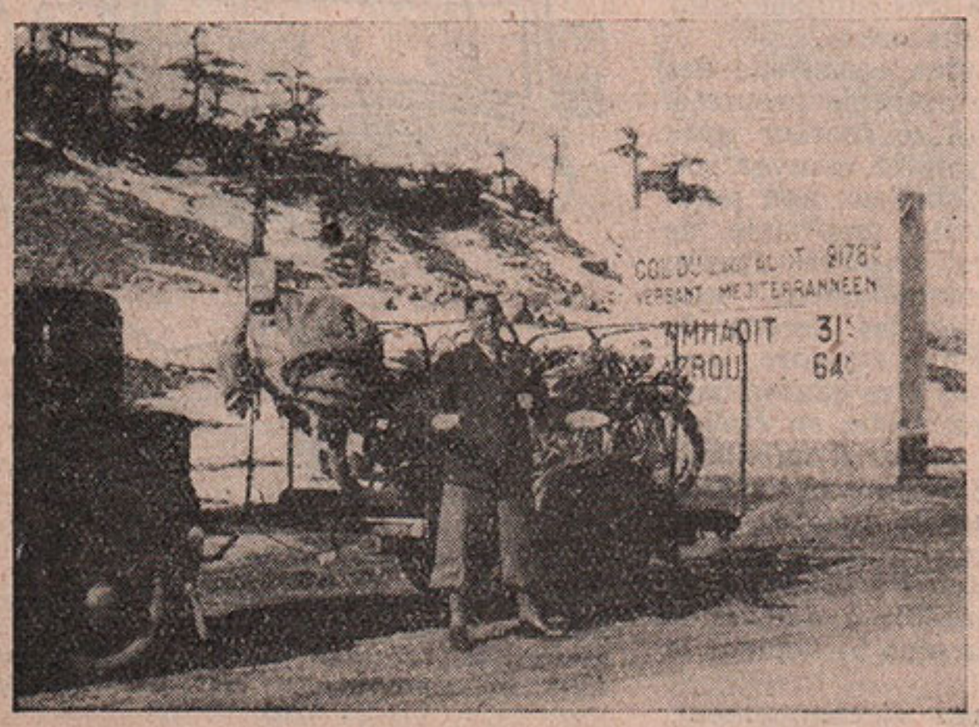
## LE SALON DE BERLIN

LE Salon de Berlin aura lieu du 14 au 24 février. La plupart des marques allemandes y exposeront. La participation étrangère est restreinte.

## SOURDOT VOYAGE TOUJOURS

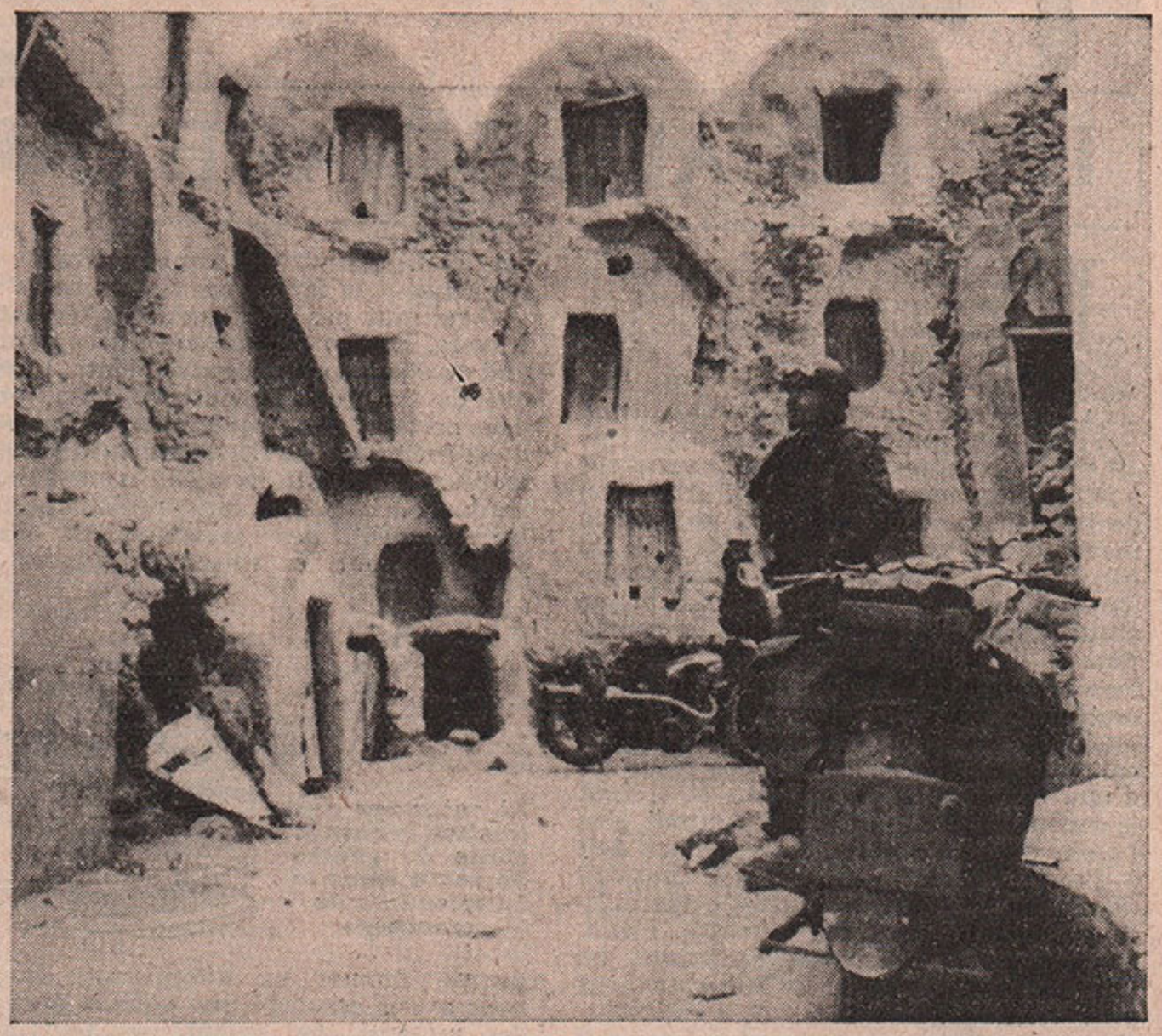
POURSUIVANT son voyage nord-africain, notre ami Sourdot est passé à Fez, où les « fassis » ont pu admirer à leur aise les dernières nées de Monet-Goyon. Après la neige du Moyen-Atlas, revenant de Midelt, nôtre mâconnais a retrouvé, avec plaisir, un petit peu plus de chaleur.

Il va continuer son voyage, et les Algériens à leur tour, vont recevoir sa visite prochainement.



**NEIGE ET SOLEIL AU MAROC**

**A 2.178 mètres d'altitude, Sourdot et ses Monet-Goyon viennent de revoir la neige.** (Photo de M. Ch. Magne, à Rabat.)



**A Médenine, ces « Rorfahs », auxquels on accède par les aspérités de la façade, sont louées... 8 francs par an !** (Photo de M. Y. Kirsch, à Tunis.)

## UN SPÉCIALISTE.... DE SPORTS D'HIVER

Ayant en préparation une revue sur les sports d'Hiver, nous aimerions examiner les candidatures — écrites — et référencées, de postulants à des emplois de collaborateurs, rédacteurs, techniciens, dessinateurs spécialisés, publicistes introduits. Nous écrire sans tarder, sous enveloppe« Sports d'Hiver », 12, rue de Cléry, Paris (2e).

## HABITATIONS A BON MARCHÉ

## IL Y A 35 ANS

DES plaques de bronze témoignent encore des obligations qu'impose aux automobilistes un arrêté du maire de Pau, datant du 18 octobre 1899.

Cet arrêté fixe à 6 kilomètres à l'heure la vitesse maximum des automobiles dans le jardin public de Pau.

De grâce, édiles palois, rendez-vous compte qu'il y a un monde entre les véhicules de 1899 et ceux de 1935 !

## MANQUE DE PUBLICITÉ

ON sait que, n'ayant pas de circuit assez dur dans leur propre pays, les Hollandais organisent des épreuves en territoire belge. Mais ce qui nous semble extraordinaire c'est que les pilotes belges eux mêmes ignorent que ces épreuves leur sont ouvertes.

Cela est évidemment dû a un manque de publicité fort regrettable d'ailleurs.

## L'ÉQUIPE GUZZI EN 1935

L'ÉQUIPE officielle de la grande firme italienne est définitivement constituée. Elle comprend : Brusi, Tenni, Bandini, Moretti et deux nouvelles recrues, Pigorini et Aldrighetti.

On n'est pas encore certain que le contrat avec Stanley Woods sera renouvelé.

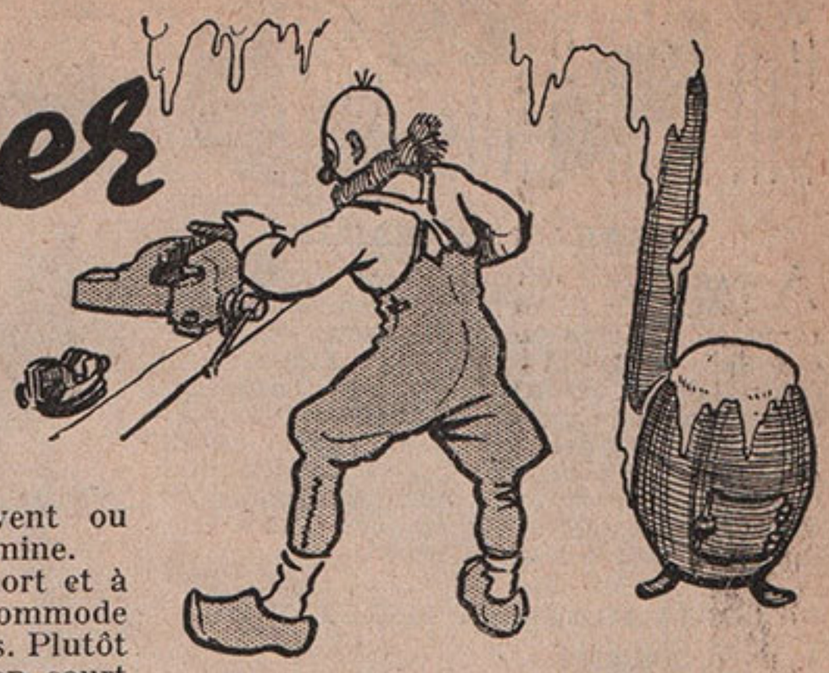
....Dans le prochain numéro de....

Moto Revue

**Essai de la moto 100 cmc. MR. bloc moteur Sachs**
*par Max End*

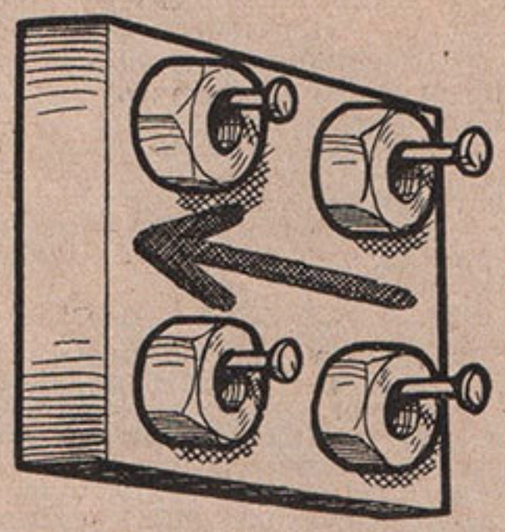
**Les deux temps sans écran déflecteur**
*par H. P. Borestroke*

# Travaux d'hiver



## LE DÉCALAMINAGE

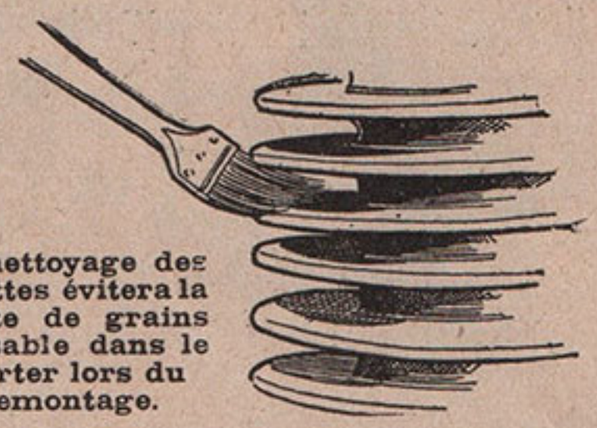
Il est difficile d'indiquer le kilométrage après lequel il faut décalaminer. Cela dépend du type de machine : un deux-temps doit être décalaminé plus souvent qu'un quatre-temps, un moteur à taux élevé de compression plus qu'un moteur à faible taux de compression. L'utilisation de la machine joue aussi son rôle. Si la machine sert pour un service de ville, la calamine se forme beaucoup plus rapidement que si l'on roule sur route à bonne allure. Enfin notons l'influence du carburant et de l'huile. Les carburants alcoolisés calaminent moins rapidement les moteurs, l'oxygène contenu dans l'alcool améliore en effet la combustion ; la calamine est en réalité un coke résultant d'une combustion incomplète et si tout le carburant était brûlé il n'y aurait plus besoin de décalaminer. Le camphre doit à l'oxygène qu'il apporte son pouvoir décalaminant. Certains autres corps agissent peut-être aussi par catalyse. Enfin, on sait que l'huile joue également un grand rôle et que certaines huiles donnent plus facilement naissance à de la calamine. Il en est naturellement de même quand il se produit des remontées d'huile et l'utilité d'un segment racleur est indiscutable. Les superhuiles par contre ne laissent pas de dépôt, d'autant que la plupart sont additionnées de camphre. La calamine



**Il est bon de placer les écrous sur une planchette qui, les repérant par rapport au sens de marche, permettront de les replacer sur les mêmes vis.**

ne se forme pas, et c'est heureux, sur les points chauds, par exemple sur la soupape d'échappement. Sur les points froids elle est abondante, mais huileuse et assez molle (alentours de la soupape d'admission). La turbulence a pour effet de faire balayer la calamine par la flamme et cela est très visible sur le fond du piston. La calamine adhère fortement sur des parois rugueuses et s'y dépose plus rapidement. Il est donc extrêmement utile de polir les parois de la chambre d'explosion. Cela d'ailleurs améliore le rendement thermique, les parois polies absorbant moins de chaleur, il y a donc des causes multiples qui activent ou ralentissent la formation de calamine.

Il ne faut pas décalaminer à tort et à travers, car un mécanisme s'accommode mal de démontages trop fréquents. Plutôt que de fixer un kilométrage, trop court dans certains cas, trop long dans d'autres, il est préférable de décalaminer lorsque le moteur manifeste certains symptômes, tendance à cliqueter, tendance à chauffer, fléchissement des performances. Sans pouvoir, pour les raisons indiquées ci-



**Le nettoyage des ailettes évitera la chute de grains de sable dans le carter lors du remontage.**

dessus, donner un kilométrage exact, nous avons constaté que pour la plupart des moteurs, les symptômes font leur apparition sur les deux-temps après 3.000 kilomètres, sur les moteurs à soupapes en tête à taux de compression moyen (5,5 à 1) après 5.000 kilomètres, sur les moteurs à soupapes latérales à faible taux de compression (au-dessous de 5 à 1) après 7.000 kilomètres. Sur les deux-temps il est utile de décalaminer les orifices d'échappement vers le 2.000e kilomètre. Mais encore, une fois, ces chiffres sont très approximatifs.

### Comment on décalamine

A notre avis le décalaminage marque la limite entre ce que le motocycliste peut faire lui-même et ce qu'il doit confier au motoriste. Toutes les réparations, sauf le cas très exceptionnel d'amateurs particulièrement compétents et possédant un outillage très complet, sont en effet du ressort du motoriste.

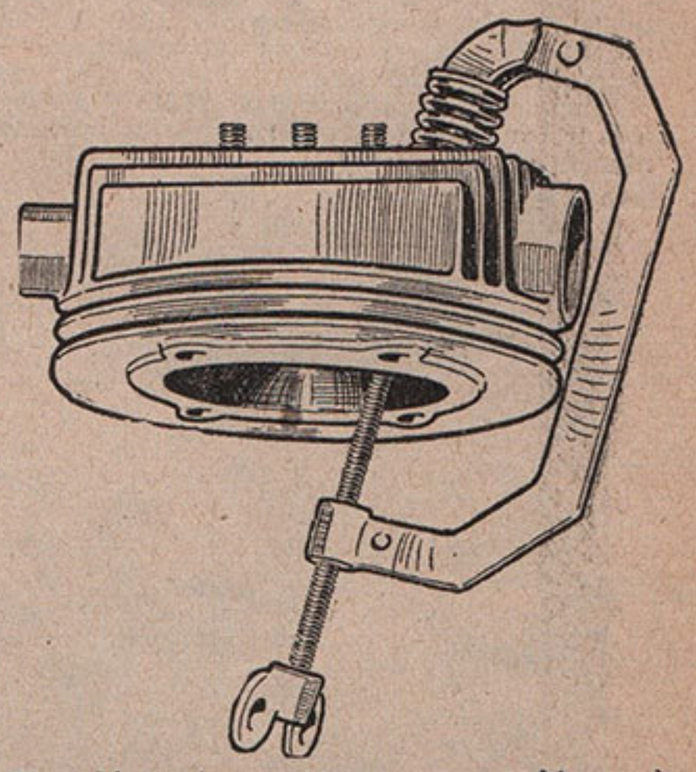
La première et la plus essentielle des précautions, c'est une extrême propreté. Nettoyez donc à fond le moteur avec une brosse et du pétrole et essuyez soigneusement avec des chiffons non pelucheux. Préparez ensuite une série de boîtes. Il faut en effet observer l'ordre le plus exact. Personnellement nous allons jusqu'à marquer les écrous de fixation et l'avant du cylindre. Les soupapes ne doivent pas être confondues. Si on a un établi assez vaste, on étalera une grande feuille de papier d'emballage et on disposera les pièces dans la position où elles se trouvent sur le moteur. Tout cela ne prend pas beaucoup de temps.

Voyez, avec les moteurs à soupapes en tête, s'il n'y a pas intérêt à enlever le réservoir pour dégager plus facilement la culasse.

Démontez tubulure d'échappement, tuyauterie d'essence et carburateur, câble de décompresseur, si ce dernier agit directement sur la soupape, le câble de bougie, mais laissez la bougie en place. Vous aurez aussi à démonter la tubulure d'huile de la culbuterie, à dévisser les cache-soupapes, bref tout ce qui pourrait vous gêner.

Dévissez d'un demi-tour les écrous de fixation de la culasse et faites tourner le moteur au moyen du kick-starter. La compression décollera la culasse. Si vous n'y parvenez pas, prenez un bloc de bois et l'appuyant sur divers points autour de la culasse, frappez à petits coups avec un marteau. Quand la culasse sera décollée, enlevez les écrous et soulevez la culasse bien d'aplomb. Laissez pour l'instant les soupapes en place.

C'est maintenant le tour du cylindre. S'il est fixé par des écrous d'embase, enlevez ceux-ci en les desserrant à tour de rôle, quart de tour par quart de tour, jusqu'à ce qu'ils tournent librement. Amenez le piston au bas de sa course et engagez une vitesse, de manière à immobiliser le piston. Tirez le cylindre bien d'aplomb. S'il est collé reprenez votre bloc de bois et tapotez tout autour, ou bien balancez légèrement le cylindre d'arrière en avant dans le plan de la machine. Sortez-le bien d'aplomb et quand le piston apparaît tenez-le et empêchez-le de remonter. Surtout ne dégagez pas le cylindre en insérant entre les surfaces un tournevis ou un couteau.



**Un démonte-soupapes peu coûteux à acheter ou à réaliser, utilisable pour les soupapes en tête ou latérales rendra aisé un démontage fort difficile sans lui.**

Marquez l'avant du piston, ainsi qu'un côté de l'axe et du piston. Sous le piston placez des chiffons propres et non pelucheux. L'axe flottant viendra généralement sans aucun effort. Dans le cas contraire, il faut le chasser. Tous les axes actuels étant cylindriques on peut les extraire d'un côté ou de l'autre. Il faut faire très attention à la bielle qui peut être très facilement faussée. Si donc on chasse l'axe à l'aide d'un morceau de bois, ou d'un jet de cuivre et d'un marteau, il faut demander à un aide de tenir le piston. Bien entendu, les dispositifs de fixation, en général des joncs d'acier, auront été enlevés. Ils ne doivent pas servir à nouveau et on aura dû s'en procurer d'autres. Au lieu de chasser l'axe selon la méthode précédente, on emploiera de préférence un outil spécial à vis.

Les soupapes seront marquées, même

**Le grattage de la calamine ne doit pas se faire avec un outil en acier sur un piston en aluminium car les rayures retiennent la calamine.**

si elles sont d'apparence semblable. Il se peut en effet qu'elles ne soient pas constituées par le même métal. On n'intervertira pas non plus les ressorts ni même les clavettes ou les coupelles. Dans l'outillage on trouvera un outil pour comprimer les ressorts et permettre de dégager les clavettes. La culasse sera appuyée sur un bloc de bois pour empêcher les soupapes de descendre.

### Le décalaminage proprement dit

Deux méthodes sont à notre disposition, mais uniquement pour les pièces de fonte. L'une est chimique, l'autre mécanique.

Dans le premier cas on prépare une solution de soude caustique à raison d'un kilo par cinq litres d'eau. Cette solution doit être chaude. Il ne faut pas y toucher avec les mains. Attachez la culasse et le cylindre avec une ficelle qui vous permettra de les plonger et de les retirer. Laissez-les une bonne heure, la bassine restant sur le feu. Vous enlèverez ensuite les pièces et vous les rincerez à l'eau bouillante, puis vous les brosserez avec une brosse dure. Les ailettes seront ainsi débarrassées du cambouis durci qui gêne le refroidissement. Ce procédé de décalaminage ne doit jamais être employé avec l'aluminium, le magnésium et leurs divers alliages.

L'autre procédé, c'est le grattage. Le danger ce serait de rayer les parois, particulièrement le fond du piston. Pour la culasse, des couteaux de peintre allongés et arrondis donnent de bons résultats ; on peut à défaut employer un vieux couteau de table. Ne jamais employer un ciseau à froid ou un tournevis. Il existe également des pinceaux métalliques, comme ceux qu'on emploie pour nettoyer les casseroles. Après avoir enlevé le plus gros de la calamine on pourra achever le nettoyage avec un tampon Jex, subrepticement chipé à la cuisine. On polira avec de la toile émeri extra fine. puis avec un produit à polir. Pour notre part nous terminons avec du graphite coloïdal. Il nous a semblé que par la suite, la calamine se détachait mieux.

Avec le piston en alliage léger de grandes précautions doivent être prises. Les outils d'acier doivent être absolument proscrits. Si possible on utilisera

**Pour décaper l'intérieur des soupapes en forme de tulipe un calibre de tôle sera très utile.**

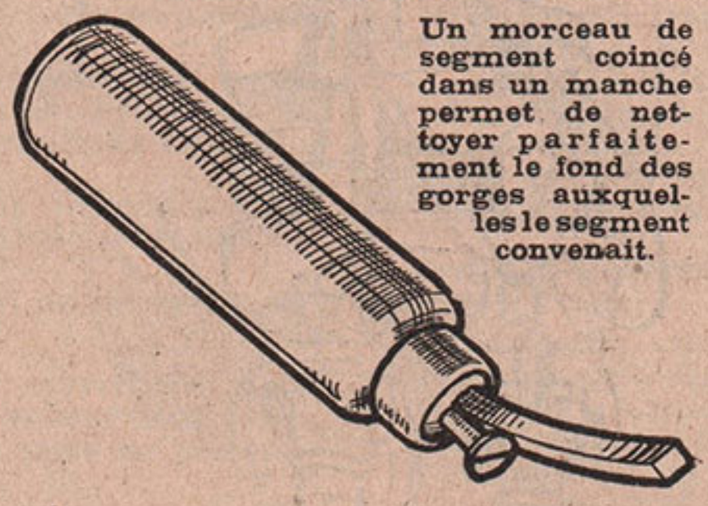
des raclettes en bois. A défaut une baguette d'étain, dont l'extrémité est aplatie au marteau, ou un jet de bronze dont l'extrémité aura été également aplatie. Dans ce dernier cas éviter les angles vifs. Le dessus de piston sera poli avec de la potée puis de la pâte à argenterie.

Ne pas négliger les gorges des segments. Si on n'a pas de pince spéciale enlever les segments sur trois languettes métalliques tiercées. Les gorges seront ensuite nettoyées avec un vieux bout de segment fixé dans un manche.

### Les moteurs à soupapes latérales

Plusieurs cas peuvent se présenter. Dans certains moteurs la culasse n'est pas détachable. La première chose à faire c'est de démonter les bouchons de soupapes. Ce n'est pas toujours aisé quand la calamine s'est glissée dans les filets. Il est bon la veille du démontage, le moteur étant chaud, de badigeonner d'huile fluide ces bouchons. S'ils étaient récalcitrants mettez le moteur en marche, laissez-le s'échauffer et versez quelques gouttes d'eau sur les bouchons. Ils se refroidiront, se contracteront alors que la culasse conservera sa température et restera dilatée. Cette utilisation de la température pour faciliter le démontage d'organes a des applications multiples. Par exemple si on arrose d'eau chaude un piston, l'axe sera enlevé beaucoup plus facilement.

Le décalaminage au chalumeau n'est plus guère utilisé. On se rappelle comment on opérait. Le piston étant amené en haut de sa course on bourre la chambre d'explosion de coton imprégné de pétrole. On met le feu et on dirige sur le coton un jet d'oxygène. C'est en réalité un procédé délicat qui risque de produire de la distorsion. Il n'est pas à conseiller.



**Un morceau de segment coincé dans un manche permet de nettoyer parfaitement le fond des gorges auxquelles le segment convenait.**

On peut gratter les crasses, le cylindre restant en place, mais on ne voit pas trop ce qu'on fait et on peut laisser des îlots de calamine. De plus, les gorges des segments ne sont pas nettoyées.

En somme il est bien préférable de démonter le cylindre et de le passer au bain de soude caustique.

Quant aux moteurs à culasse détachable, on peut opérer comme pour les moteurs à soupapes en tête. La calotte d'aluminium doit être traitée avec le même soin que le piston.

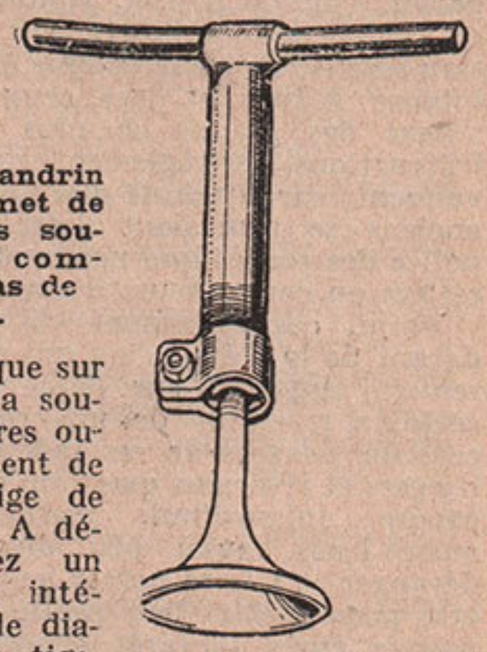
### Rodage des soupapes

Pour opérer commodément il faut fixer la culasse. Le procédé le plus simple c'est de visser le culot d'une vieille bougie dans la culasse et de serrer énergiquement ce culot dans un étau.

Si les soupapes ne sont pas piquées le rodage sera rapidement effectué avec de la potée d'émeri très fine. On placera entre la culasse et la tête de la soupape un léger ressort. On rode d'un mouvement de va et vient et on ne doit jamais employer un vilebrequin en tournant toujours dans le même sens. De temps à autre laisser la soupape se soulever, changer sa position et continuer. Achever le rodage avec de la pâte à polir. Bien laver à l'essence pour ne pas laisser de trace d'abrasif. Il ne faut pas que la tête de la soupape présente un angle vif débordant sur le siège. S'il en était ainsi cette arête serait abattue au tour.

Quand les soupapes sont piquées il faut les rectifier ainsi que leur siège, en enlevant le minimum de métal. Faute de fraises ou de l'outil spécial, on peut prendre une languette de toile émeri extra fine, y faire passer la queue de la soupape, mettre cette dernière en place et la faire tourner en appuyant légèrement.

Beaucoup de soupapes n'ont plus sur leur tête une rainure où l'on peut engager la lame d'un tournevis. Il existe chez les accessoristes des ventouses à manche



**Un petit mandrin spécial permet de prendre les soupapes ne comportant pas de entes.**

qu'on applique sur la tête de la soupape. D'autres outils permettent de serrer la tige de la soupape. A défaut, prenez un écrou ayant intérieurement le diamètre de la tige, sciez-le, et serrez avec un étau à main.

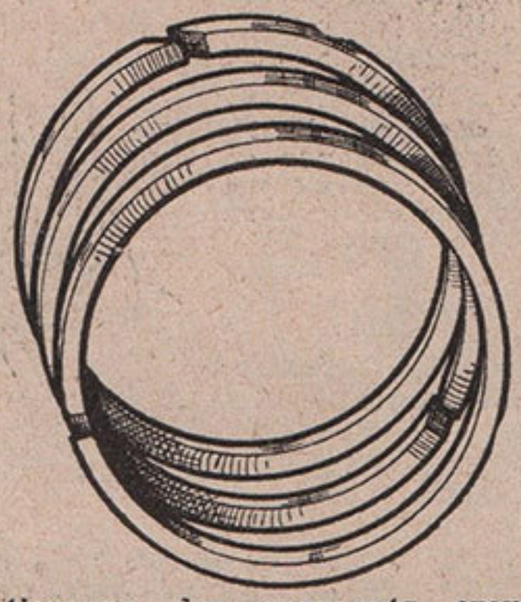
Nous n'employons plus depuis longtemps que des soupapes en acier au chrome-nickel. Elles sont complètement à l'abri des piqûres. Un très léger rodage avec la potée la plus fine suffit dans ce cas. Si on ne trouve aucune trace brune sur le siège ou la soupape, il est absolument inutile de procéder à un rodage.

### Remontage

Le joint d'embase du cylindre doit être refait. Opérez de la manière suivante. Prenez une feuille de papier à dessin (pas de bristol) ou à défaut de papier d'emballage. Placez-la sur le cylindre et tapotez avec un morceau de bois. Elle se découpera toute seule. Nettoyez soigneusement la surface, la secotine s'en ira à l'aide d'un chiffon imbibé d'eau chaude, l'Hermetic avec de l'alcool. Enduisez le joint qui doit déborder largement à l'extérieur avec de la secotine et laissez sécher. Mettez le joint en place, il ne doit surtout pas

se gondoler. Si cela se produisait, élargissez un peu les trous de passage des goujons jusqu'au moment où le joint plaque bien. Remontez le piston avec les mêmes précautions que pour le démontage. N'oubliez pas les joues d'axe. Puis nous allons remonter le cylindre. Si les segments accrochaient il faudrait les serrer légèrement dans un collier métallique mince que le cylindre chasserait au fur et à mesure que le piston s'enfonce. Mais en général on arrive sans grand mal à faire rentrer les segments. En théorie, les fentes doivent être à 120° s'il y a trois segments et à 180° s'il y en a deux seulement. En fait cela n'est pas aussi important qu'on le croit généralement. Il est beaucoup plus important de bien monter le piston dans la position qu'il occupait précédemment, ainsi d'ailleurs que le cylindre. Cela n'offre aucune difficulté si nous avons pris la précaution d'indiquer des repères.

Les joints de culasse sont de deux sortes. Tantôt ce sont des joints métalloplastiques. Dans ce cas il vaut mieux les changer. Les joints en cuivre rouge peuvent servir à nouveau. Les surfaces doivent être absolument propres, mais il est dangereux de les gratter. C'est pourquoi le bain de soude caustique est si recommandable. Sinon nettoyez avec une brosse et de l'alcool si le joint était précédemment fait à l'Hermétic. Vous pouvez surtout avec un joint de cuivre rouge utiliser ce produit mais en couche mince. Serrez bien également les écrous de culasse, chacun d'un quart de tour, et en diagonale, dès que les écrous commencent à porter sur la culasse. Les soupapes auront été remises en place avant le montage de la culasse. Ne pas hésiter à remplacer les ressorts s'ils sont affaissés. Les tiges de culbuteurs, que nous aurons fait attention de ne pas intervertir, seront également replacées avant que la culasse ne soit engagée sur le cylindre. Remontez carburateurs, tubulures et tuyauteries.



**Le tierçage des segments empêche notablement les gaz de filtrer par leurs coupes.**

Un moteur qui vient d'être décalaminé ne retrouve pas instantanément toute sa puissance. Il faut quelques kilomètres pour que tous les organes aient bien repris leur place, et se soient à nouveau adaptés les uns aux autres. Cela peut durer une centaine de kilomètres. Vous pourrez alors, resserrer les écrous et régler les soupapes.

H. P. BORESTROKE

# LE CODE DE LA ROUTE EN 1793

*Nous relevons dans* La Sarthe *du 18 décembre 1934 l'article suivant qu'il nous paraît intéressant de reproduire.*

Il ne faut pas croire que le Code de la Route, dont tout le monde a entendu parler, comme piéton, comme voiturier ou comme automobiliste, soit une invention récente de notre époque à circulation intense. A tous les âges, ceux qui se servaient des grands chemins eurent des instructions, des règlements qui se renouvelèrent, car il paraît que les voyageurs anciens se souciaient aussi peu de la police des routes que nos modernes charretiers ou conducteurs d'automobiles.

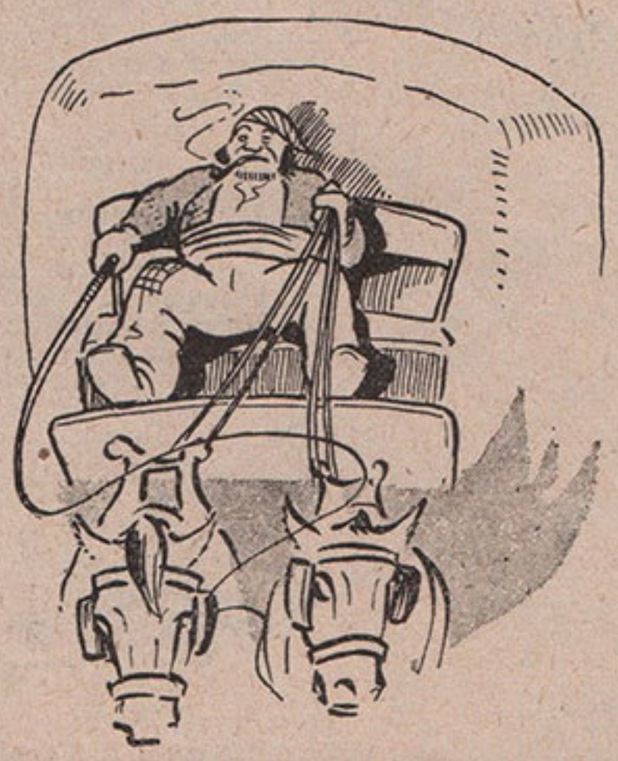
Parmi ces règlements, il en est un datant de la Révolution qui est singulièrement suggestif sur l'état d'esprit de certains riverains de nos routes et de certains usagers de ces mêmes chemins, usagers et riverains que nous rencontrons encore aujourd'hui, malheureusement aussi lents, aussi peu disposés à se déranger et à faire passer leur petit bien-être personnel et leur petite tranquillité égoïste après l'intérêt général. Ils prenaient déjà l'abus de la liberté pour la liberté même et se croyaient maîtres de disposer des chemins à leur gré. Il en est encore ainsi aujourd'hui : les mœurs des hommes ne changent guère et celles des usagers de la route encore moins.

Voici quelques-uns des articles du Code de la route de 1793 dont nous possédons l'original sous forme d'affiche :

« Il faut que le bon ordre et la police soient observés sur les grands chemins de manière que chacun puisse profiter de ce bien commun sans éprouver de gêne ni d'embarras, et sans gêner ni incommoder personne. Différents charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures, égarés par les fausses idées qu'ils se font des droits de l'homme, se croient maîtres de disposer des chemins à leur gré, refusent de céder le passage aux courriers, aux voitures de la poste, aux diligences et autres voitures de messageries, et portent même l'audace jusqu'à se permettre des injures, des menaces, des violences et des voies de fait.

Rien de nouveau sous le soleil. En 1793 des règlements identiques à ceux de nos jours étaient nécessaires.

Les véhicules ont changé, mais la mentalité des usagers de la route n'a que très peu évolué.



**Différents charretiers, rouliers et autres conducteurs de voitures refusent de céder le passage aux courriers, aux voitures de la poste, aux diligences et autres voitures de messageries.**

Les charretiers, rouliers et autres conducteurs tiendront invariablement leur droite, sans se détourner, ni dévier ; lorsqu'ils seront plusieurs ensemble, ils marcheront toujours de file à la suite les uns des autres ; ils ne pourront jamais rester tous ensemble (à bavarder et à fumer) derrière la dernière voiture ; il y en aura toujours un à côté des chevaux de la première voiture pour la diriger et pour la conduire.

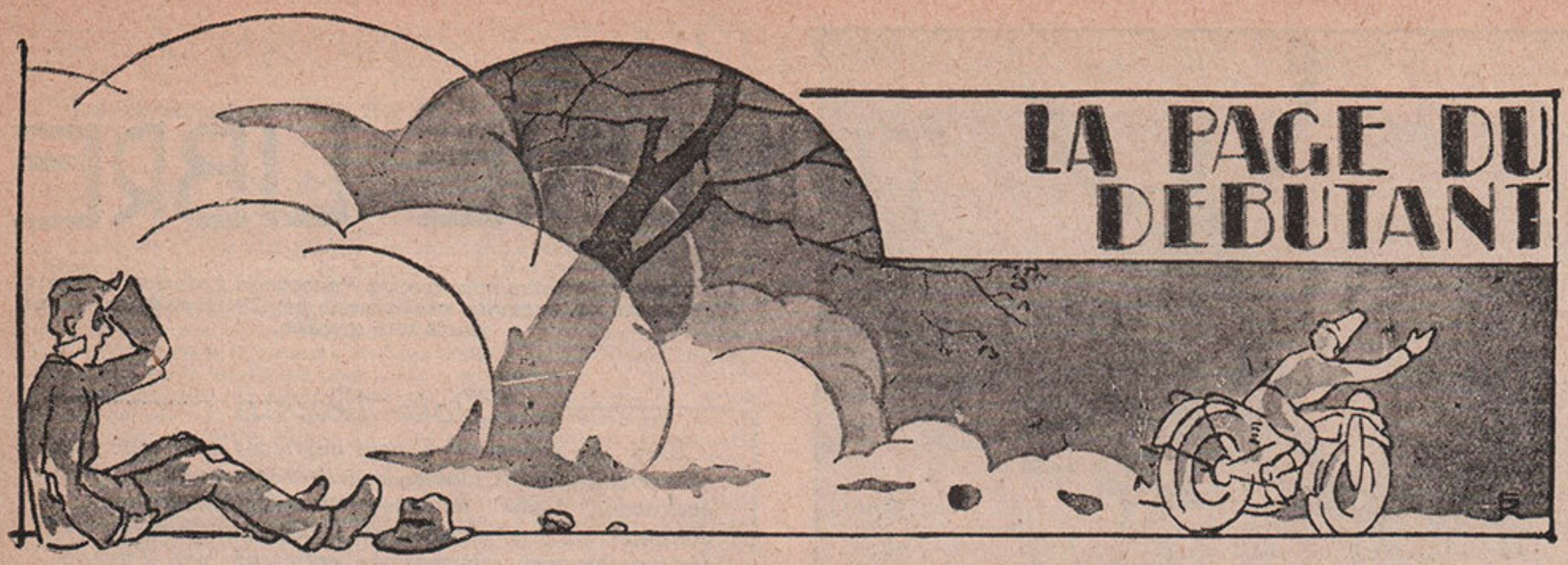
Au cas où quelque motif les forcerait à s'arrêter et à quitter momentanément leurs voitures, ils seront obligés de se retirer sur le côté de la route. Ils seront tenus de céder la moitié du pavé aux voitures qu'ils rencontreront, aux courriers de la malle aux lettres, aux voitures de la poste, aux diligences et messageries qui viendront derrière ou devant eux, lorsqu'ils seront avertis de le faire par les cris des courriers postillons et autres.

Il est très expressément défendu, tant auxdits charretiers, rouliers et autres conducteurs, qu'aux courriers de la malle, postillons, conducteurs de diligences ou autres, de s'injurier et menacer, d'user de violences ou voies de fait, et de frapper les chevaux les uns des autres.

Les officiers de gendarmerie et gendarmes veilleront à l'entière exécution de ce qu'est ci-dessus prescrit ».

On croirait, en vérité, lire des paragraphes d'un décret récent, tant le monde et ses mœurs ont peu changé. Il y avait donc déjà, lors du développement intense de la circulation et de la naissance du « tourisme », à la fin du XVIIIe siècle, des charretiers, des conducteurs qui refusaient de se céder le passage, qui encombraient la voie, tenaient leur gauche, avaient des chargements d'une largeur excessive ou instable, ignoraient toute lanterne et même portaient l'audace jusqu'à se permettre des injures, des menaces, des violences, des voies de fait... tout comme aujourd'hui. Les mœurs et les décrets continuent ; seuls les chevaux ont changé : ils sont devenus « chevaux-vapeurs ».

P. C.-D.




# LE CAMPING

La moto est non seulement un parfait outil de travail, mais aussi une véritable source de distractions saines et agréables. Elle permet en particulier de pratiquer, avec le maximum d'agréments et le minimum de frais, le camping, qui est une des formes les plus attrayantes du tourisme. Vivre au sein même de la nature n'est-ce pas là le meilleur moyen pour l'admirer et pour l'aimer réellement ? Grâce à la moto, il estpossibe à chacun de goûter pendant quelques jours, sans s'imposer de bien lourdes dépenses, cette vie de liberté et d'entière indépendance qui fait oublier les soucis et les tracas de l'existence quotidienne.

**Avantages du camping.** — Donne la facilité de faire économiquement du tourisme.
Supprime les frais de chambre dans les hôtels.
Donne au touriste le moyen de se soustraire à la vie bruyante et désagréable des hôtels et de s'affranchlr des horaires rigides des trains et autobus.
Permet de réduire les dépenses et de composer les repas selon ses goûts.
Permet de visiter en détail une région particulièrement pittoresque..
Permet de faire une cure d'air sain et fortifiant.
Fortifie l'organisme et repose tout le corps.
Développe l'esprit d'initiative et la confiance en soi (le campeur ne doit, d'une façon générale, compter que sur lui-même).
Repose des soucis quotidiens et des fatigues intellectuelles.
Donne force, santé, bonne humeur.

**Matériel de camping.** — Comprend deux catégories distinctes d'articles : les uns servant uniquement au logement et à la protection du campeur, les autres lui permettant de faire la préparation de ses repas en contribuant à donner un peu de confort à son installation.

*a) Tente et accessoires.* — Adopter une taille en rapport avec le nombre de campeurs.
Choisir une tente en toile réellement imperméable et de bonne qualité (se méfier des articles vendu bon marché).
Adopter de préférence la tente dite « canadienne » en toile de contexture très serrée.
Choisir une tente assez légère et pas trop volumineuse.
Placer sous la tente un tapis de sol destiné à isoler le campeur du sol.
La nuit fermer la tente avec les boucles ou des sortes de lacets.

*b) Matériel de couchage.* — Avoir deux couvertures assez grandes : une pour se protéger de la fraîcheur de la nuit : une autre pour se confectionner une sorte de paillasse (sac avec foin).
Comme oreiller on adopte une sorte de poche en toile remplie de foin.
Dans le commerce il existe des paillasses et des oreillers en caoutchouc que l'on gonfle avec une pompe, sont d'un prix assez élevé.

*c) Matériel de cuisine.* — Choisir un matériel solide, mais peu volumineux, pouvant se démonter et se loger facilement dans une valise.
Doit comprendre :
Un petit réchaud à pétrole ou à alcool assez puissant.
Une série de trois ou quatre casseroles en aluminium à queues repliables.
Une poêle à frire avec queue démontable.
Deux plats et un faitout de taille moyenne suffisent pour préparer les aliments ;
Des couverts et des tasses en aluminium solides et légers.
Des couteaux à lames multiples, très pratiques.
Un sceau en toile imperméable pour transporter l'eau.
Une bouteille genre « Thermos » pour conserver les boissons fraîches ou chaudes selon le cas.
Une gourde ou un bidon pour mettre le vin (proscrire les bouteilles en verre frgiles et par suite dangereuses).
Si l'on a un side-car, on peut joindre à ce matériel une petite table pliante et des tabourets pliants.

**Où dresser sa tente ?** *Choisir de préférence* :
Un endroit ombragé et frais situé à l'abri du vent.
Un endroit assez proche d'un puits ou d'une source (se ravitailler en eau).
Un coin pas trop éloigné d'un village pour pouvoir s'approvisionner facilement.
Un sous-bois plein de fraîcheur au sol sec et sans broussailles ;
Un creux de vallon, un petit bosquet au flanc d'une colline constituent d'excellents lieux de camping.
Ne pas oublier avant de s'installer sur un terrain de demander l'autorisation au propriétaire.
*Eviter autant que possible* :
Les abords immédiats d'une route pour ne pas être gêné par la poussière.
Les abords immédiats d'une agglomération pour se soustraire à la curiosité des gens.
Les lieux humides au sol plus ou moins boueux.
Les endroits exposés au vent.
Les prairies et les pâturages où vont paître les animaux qui en se frottant contre la tente risquent de tout abîmer.
Le voisinage des petits lacs et des mares où pullulent les moustiques.
Les sommets des coteaux, les sommets élevés presque toujours exposés au vent.

**Conseils généraux** (Résumé). — Faire un très bon choix de tente.
N'emporter comme matériel que le strict nécessaire.
Bien ranger, dans une valise, tout le matériel.
Se faire autoriser à camper par le propriétaire du terrain.
Bien choisir le lieu où l'on doit dresser la tente.
Au moment du départ, laisser le lieu de campement, très propre.
Se montrer aimable et correct envers les habitants des maisons voisines.
S'interdire toute maraude : ne pénétrer ni dans les jardins, ni dans les vergers.
S'interdire tout ce qui pourrait faire mal juger le campeur et porter tort, d'une façon générale, au camping.

LEMAITRE.

SUR LE PAVÉ GLISSANT... PENSEZ AU SIDECAR

# TRIBUNE LIBRE

**La photo ci-contre représente l'acrobate Coindet en train d'exécuter un exercice réellement périlleux et difficile sur route non gardée.**

Moto Revue

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

*Notre but est :* **Rendre service.**

## POURQUOI PAS

Faisant suite à la demande de quelques lecteurs j'ai, à cette place, précisé une des deux principales causes pour lesquelles le cyclecar est long à se commercialiser en France.

J'en conclus que, s'il ne voit pas le jour dans un avenir très proche, j'ai peur qu'il faille attendre longtemps encore car après ce qui va suivre, la question aura été analysée sous toutes les formes.

Poursuivant un effort louable, *Moto Revue* par une version fort spirituelle, dans son numéro 605 page 803, rappelle à la mémoire qu'il y a 10 ans, et comme un défi lancé à la face des chercheurs posa nettement le problème en faveur de la vapeur.

Tandis que, pour ma part je répondrai...

Pourquoi pas, « d'autres crieront « Rétrograde »... « Quoi cette vieille dame Vapeur... mais elle a fait son temps ».

Patience ! ! ! Patience ! ! !

Qu'un ou plusieurs Voronof lui greffent certains perfectionnements dont dispose la mécanique actuelle, l'entourent des soins jaloux dont fut gratifié ce nouveau né, le moteur à explosions, et je ne serai pas surpris de le voir reconquérir son ancienne réputation.

Elle a cette vapeur une histoire, qui pour n'être pas très connue n'en mérite pas moins d'être contée.

Sans remonter à la marmite à Papin ni à la Fusée de Stephenson, ou au fardier de Cugnot, revenons seulement **à 35 ans** en arrière et nous y découvrirons tout un passé glorieux **dû** au génie d'un seul homme, j'ai nommé ; Serpolet.

Serpolet, fut un des premiers à s'occuper d'automobilisme et dès 1887 il montait un tricycle à vapeur chauffé au charbon, pour lequel il obtenait de M.M. Michel Lévy et Walckenaer l'autorisation de circuler dans Paris.

En avril 1891, Serpolet était le seul chauffeur ayant de la Préfecture l'autorisation de circuler sans aucune restriction dans Paris avec une voiture automobile.

Après avoir reconnu les inconvénients du chauffage au charbon il perfectionne pendant trois ans un système de chauffage au pétrole et par brûleurs.

Enfin après de minutieux et concluants essais, sûr de n'avoir rien laissé au hasard, il put grâce à l'appui de M. Gordener installer rue Stendhal à Paris une vaste usine pour la fabrication des voitures à vapeur

Exposer ici les différents principes de fonctionnement de ces voitures ne serait pour moi qu'un jeu si je n'entrevoyais la difficulté de mise en pages.

Pour le moment je me bornerais donc à en citer les caractéristiques.

1° Emploi de la Vapeur surchauffée et récupérée par condenseur.
2° Chauffage au pétrole lampant.
3° Inexplosibilité.
4° Moteur à simple effet et à soupapes.

Les usines de la rue Stendhal livraient dès 1900 un numéro de... (j'allais dire de cyclecar, non il pesait 30 kilos de trop) voiture 4 cylindres flat-twin à vapeur à simple effet, ce qui correspond à nos 8 cylindres quatre temps.

La souplesse et la puissance d'un tel moteur dispensait de démarreur de volant, de silencieux, d'embrayage, de changement de vitesse, de marche arrière, on obtenait celle-ci en inversant le sens de marche du moteur ce qui constituait en même temps un frein de secours, et quel frein.

Pour une vitesse maximum de 50 à l'heure en palier, la vitesse commerciale (ou moyenne) n'en était pas moins de 30 à l'heure.

Quand on saura que ce véhicule ne pesait que 380 kilos et à vapeur, et en 1900, on comprendra qu'il n'était pas très loin du cyclecar utilitaire désiré aujourd'hui, même au point de vue prix de revient.

Ce 30 à l'heure s'amplifia avec le temps et l'expérience, au point qu'en 1903, Pelzer sur voiture à vapeur Gordener-Serpolet est vainqueur de toutes les épreuves touristes de l'année.

Quant aux performances : elles méritent l'attention.

Au 31 mars 1903 Le Blond couvre le mille (1.609 m.) en 1' 6" 26 et le dernier kilomètre en 31" 53 soit 114 km. 350 à l'heure.

Pour la coupe Henri de Rotschild, Serpolet en devint le détenteur définitif après 3 années de victoires successives où le kilomètre est couvert en 29" 19 soit 123 à l'heure.

Au 5 novembre, dans le kilomètre lancé à Dourdan, Le Blond suit à la seconde la 100 chevaux Gobron-Brillé de Duray, soit 130 à l'heure.

Pour 1904 Serpolet est le premier à avoir fait le 100 à l'heure en côte et le 120 en palier.

Si ma mémoire ne me fait pas défaut il n'en fallut pas moins que la fameuse Delage, construite spécialement pour la Targa-Florio pour battre longtemps après le reccord établi par Serpolet à la Turbie.

En considérant que ces résultats sont l'œuvre du cerveau d'un seul homme qu'une mort prématurée nous a ravi, et dont je salue la mémoire, on conviendra aisément que si une même pléiade de chercheurs que celle qui a fait progresser le moteur à explosions avait apporté une même contribution au mode de production à vapeur, *Moto Revue* aurait peut-être raison.

Ph. Estival *à Bordeaux.*

## A PROPOS DE L'ÉLARGISSEMENT DES ROUTES

L'élargissement des routes est nécessaire pour améliorer la circulation, et je dois reconnaître les efforts du service des Ponts et Chaussées pour nous doter de routes modernes.

Toutefois, je me permettrai de signaler une malfaçon courante dans le cas d'élargissement fragmentaire : Le raccord entre les parties larges et étroites de la route est souvent mal établi comme profil et il en résulte un changement brusque de l'assiette des véhicules, ce qui peut occasionner un certain danger.

De plus, la route change de largeur sur 2 ou 3 mètres et un conducteur surpris, surtout s'il tient complètement sa droite et encore davantage la nuit (cas de croisement nocturne en particulier), peut fort bien : ou faire une embardée brusque à gauche, au risque de se faire emboutir, ou monter sur les bas côtés et se retourner.

J'ai vu d'ailleurs les deux cas se produire.

Je crois, et cela permettrait d'améliorer en même temps le passage d'un profil à l'autre, qu'il faudrait que la route se rétrécisse progressivement par une transition de 30 à 50 mètres.

Est-ce là une chose impossible à réaliser ? Si oui, qu'on pose au moins des poteaux indicateurs à ces points de suture pour parer à un danger qui tend à se multiplier sur nos routes.

F. Trouvé *à Paris.*

# A PROPOS DE L'ÉLOGE DE LA VITESSE

**Le fameux article de M. Grellier** *(Voir Nos 607 et 614 de Moto-Revue)* **a fait couler de l'encre !**
**Voici quelques lettres le commentant**

### OU S'ARRÊTE LA PRUDENCE, OU COMMENCE L'IMPRUDENCE ?

J'ai suivi avec un vif intérêt la polémique engagée dans *Moto Revue* entre la vitesse et la prudence. Je me permets d'apporter mon humble avis dans la contradiction, en prenant immédiatement position dans la catégorie des faiseurs de moyennes.

Si vous le voulez bien, procédons avec méthode : on peut diviser le monde motocycliste en deux grandes classes : 1° Ceux qui trouvent uniquement en la moto un moyen de locomotion et de promenade motorisée, qui ont une moto parce qu'il leur est impossible d'avoir une automobile ; 2° Ceux qui font de la moto pour elle-même, qui l'aiment pour ses alternatives de joies et de difficultés. Dans cette deuxième catégorie, vous trouverez d'abord une secte que je tiens immédiatement à éliminer de la discussion, en les appelant les fous de la moto ; elle est composée de jeunes motocyclistes qui croient que la valeur d'un pilote se mesure au nombre de bûches ramassées ou au nombre d'accidents dont il a été victime. Inutile de vous dire que cette néfaste façon de comprendre la moto comporte un nombre restreint d'adeptes, car ces derniers se dégonflent avec la même rapidité qu'ils s'étaient gonflés ; de plus, leur amour de la moto est des plus éphémères.

Je vais maintenant vous parler des motocyclistes les plus intéressants : ce sont les motocyclistes sportifs ; vous en trouverez quelques-uns dans la première catégorie énoncée ci-dessus, mais le gros de la légion se trouve dans la deuxième catégorie. Qu'est-ce que faire du sport en moto (il ne saurait être question ici des professionnels de la moto) ? C'est évidemment rechercher la forte moyenne ; c'est également enfourcher sa machine par une pluie battante et un vent piquant alors que l'on dispose d'une confortable conduite intérieure. Déjà j'entends des athlètes me crier qu'il ne saurait être question de sport en moto, et que l'amour du risque n'est pas un sport. Eh bien, messieurs, qu'entendez-vous par sport ? N'est-ce pas la recherche volontaire de la difficulté, pour avoir le plaisir de la vaincre, ne croyez-vous pas que la lutte contre la montre n'est pas acharnée, ne croyez-vous pas que le respect de la moyenne sous la pluie, contre le vent et les accidents de terrains ne nécessite pas de la part du motocycliste de la ténacité, du sang-froid et surtout de la maîtrise de soi ? N'oubliez pas que faire de la moyenne ne signifie aucunement réaliser du 100 à l'heure ou plus pour mieux déraper et prendre la bûche au premier virage qui vous guette. Le premier souci du faiseur de moyenne doit être celui d'arriver au but et, avec MM. Desbordes et Rouquette, je crie bien haut, très haut, afin d'être entendu de tous mes camarades : « Il faut savoir concilier la vitesse et la sécurité. » En un mot, il faut savoir où finit la prudence et où commence l'imprudence, pour cela il est absolument nécessaire d'évaluèr à sa juste mesure sa valeur de motocycliste. Ce n'est certes pas aussi facile que l'on serait tenter de le croire, et il faut avoir une volonté de fer pour ne jamais se laisser persuader par son petit amour-propre, et ne jamais se laisser griser par la vitesse. Il est un fait certain qu'un Boetsch, un Monneret et combien d'autres encore, peuvent se permettre des moyennes très élevées, sans pour cela être imprudents et devenir comme nous le dit M. Philippe « un danger public ». Faire rationnellement et méthodiquement de la moyenne, n'est pas agir inconsciemment et dangereusement, c'est, au contraire, bien connaître ses risques et s'appliquer à les éliminer un à un, en ne laissant subsister que l'inévitable fatalité qui s'ingénie souvent à réaliser un concours de circonstances tel qu'une catastrophe est inévitable. Que faut-il pour éviter un accident ? Un poil, et un seul. Marcheriez-vous à cinq à l'heure, si le poil n'est pas pour vous, vous rentrez infailliblement dans les décors.

En m'excusant d'avoir été aussi long (je n'ai guère fait de moyenne) je demande à MM. les motocyclistes peinards de ne pas traiter de fous et d'écraseurs ceux qui recherchent dans la moto, d'une façon rationnelle, un sport qui convient particulièrement à leur nature toute empreinte d'habileté, d'audace et de maîtrise, qui sont, vous le savez bien, des qualités bien françaises. Vous trouverez en eux ce bel esprit inhérent à tous les sportifs, qui comporte l'amour de l'effort et la satisfaction d'avoir vaincu, et si, même après cette longue plaidoirie, vous ne partagez pas leurs vues, je vous demande humblement de les admirer silencieusement.

Polliart, *à Wassigny.*

### FAISONS LE POINT

Je souhaite à M. Le Blanc d'aller soumettre à M. le Ministre du Travail, le projet de construction d'asiles de vieillards, mais en même temps qu'il en profite pour voir le Ministre de l'Education nationale pour qu'il institue les cours d'adultes obligatoires. Je me, suis aperçu, avec stupeur, que vous ne savez plus lire. Rassurez-vous, vous n'êtes pas le seul car M. C. Jiny, tout en étant un technicien averti, son sous-marin stratosphérique le prouve, n'en est pas moins un illettré.

Ne cherchez pas à me faire dire ce que je n'ai pas écrit. Il faut que vous preniez un dictionnaire et que vous recherchiez le sens du mot dénigrer. Si j'admire, comme vous M. Le Blanc, l'utile propagande des braves gens qui sont venus tard à la moto et qui prennent une petite cylindrée, je ne suis plus d'accord avec eux quand ils dénigrent ceux qui sont plus jeunes et qui vont plus vite.

Si vous aviez su lire l'article de M. Grellier, vous m'auriez compris. Je vous ai dit que je n'avais rien d'un imprudent, croyez-vous que la prudence est seul l'apanage des conducteurs de petites cylindrées.

M. Marc Pépin traduit ma pensée dans la deuxième colonne de son article paru dans le N° 612. Faites-vous le relire.

Quand à vous, M. Jiny, je serais heureux que nous fassions plus ample connaissance.

Si vous vous êtes trouvé blessé par ma dernière phrase, c'est que tout en restant un motocycliste et peut-être un sportif, vous n'aimez pas aller vîte, libre à vous, mais, de grâce, ne dénigrez pas ceux qui aiment la vitesse.

Vantard et plus malin que tout le monde, dites-vous, je vous ferai remarquer que dans Marlin il y a malin avec l'*r*. Ne faut-il pas que je fasse honneur à mon nom. Et de quoi me suis-je vanté? D'être plus sûr à 90 à l'heure avec un engin construit pour, qu'une camionnette surchargée à 50. Si vous n'êtes pas d'accord sur ce point, vos connaissances de technicien sont bien pauvres. N'oubliez jamais que la motocyclette est un engin rapide et sûr, ce n'est pas moi qui le dit mais notre chère Revue.

Je pourrais vous citer des références, mais gardons avant tout dans nos discussions un ton amical. Je peux vous citer un Coulommiers-Troyes (110 km.) en 1 h. 37, ce qui n'est pas à la portée d'un vélomoteur. Je peux aussi vous citer un Paris-Romilly (130 km.) en 6 heures, dans la nuit du 10 au 11 février 1934, brouillard, froid, verglas.

Me voyez-vous téméraire, gâteux ou imprudent ?

Revenons un peu en arrière. Vous devez être M. Jiny un fidèle lecteur de *Moto Revue*. Recherchez donc dans votre collection le N° 570. Vous trouverez un éloge de la vitesse, écrit par M. André Palau. Comme lui je suis marié et père de famille. Dans son article, il vous dit : « Mais ce que je n'aime pas, c'est la prétention poétique de certains d'entre ces « autres ». Il y a en effet parmi eux de gros maladroits, de gros peureux,qui affectent de donner à leur lenteur une raison poétique... C'est pour ceux-là qu'il faut des asiles de vieillards. Sans rancune. L. Marlin, *à Sainte-Savine.*

### TOUJOURS A PROPOS DE L'ÈLOGE DE LA VITESSE

Je lis depuis quelque temps dans *Moto Revue*, la polémique élevée au sujet de la vitesse, polémique qui peut durer autant que *Moto Revue* elle-même.

Tous les goûts sont dans la Nature, et il y aura toujours sur terre des malades et des bien portants, des gens sensés et des insensés. Les uns ne voyant dans la moto qu'un moyen de promenade, de tourisme agréable, évitant toute fatigue et permettant sans danger pour soi et pour les autres, à 40 ou 45 km. à l'heure (mettons un peu plus si vous voulez), de faire encore dans sa journée et très aisément 300 km. environ, moyenne très acceptable.

D'autres, couchés sur leur guidon, filant comme des gens très pressés qui ne le sont généralement pas ! et sans bien savoir à aucun moment, le lieu précis où ils se trouvent, roulant pour rouler ! Leur machine pouvant faire du 100 à l'heure, ils filent à 100 à l'heure ; lorsqu'elle pourra faire du 200, ils marcheront à 200, etc., et puis ? ! ! !

Cela me rappelle, alors qu'avec ma femme nous pratiquions la bicyclette, plus peut-être que beaucoup n'en ont jamais fait, roulant sur les routes de la Suisse, de l'Autriche, de l'Italie, de la Tunisie, etc., avoir été dépassés par des emballés littéralement couchés horizontalement sur leur machine. Ah ! ils n'allaient pas loin, ceux-là ! Quelques kilomètres au delà, nous les retrouvions, assis sur le bord de la route, s'épongeant, éreintés, quoi. Nous les avions à notre tour dépassés et on ne les revoyait plus. Je ne les admirais pas, les pauvres, je les plaignais du fond du cœur. Et aujourd'hui, certains motocyclistes ont pris leur place.

De tous ceux qui roulent ainsi à allure folle, *ivres*, *grisés*, disent-ils, de vitesse (état dans lequel on perd généralement la notion du bon sens), je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup, abstraction faite des coureurs professionnels, qui fassent dans l'année autant de kilomètres, et de kilomètres intéressants surtout, que votre serviteur. Quand j'en rencontre de ceux-là, eh bien ! je continue à les plaindre (que voulez-vous, il faut être charitable), mais sans jamais les admirer ; les piétons eux, les huent et les envoient au diable !

M. Le Blanc, de Royville, auteur de l'article paru dans la revue du 8 décembre, page 1012, dit avec humour et beaucoup d'esprit : « qu'il va être temps de construire de nouveaux asiles de vieillards », mais je crois, et beaucoup le pensent, comme moi, sans l'oser dire, qu'il serait non moins utile de faire en même temps élever des asiles pour jeunes fous.

Or, les portes des asiles de vieillards sont toujours ouvertes à ces derniers, et ils conservent ainsi libres, leurs allées et venues. Malheureusement pour les pensionnés des maisons d'aliénés dont les portes sont hermétiquement closes, ils ne pourront plus se livrer à leur sport de vitesse favori. Mais si comme aux petits poissons le bon Dieu leur prête vie, ils pourront, une fois guéris par l'âge, pratiquer encore comme les vieillards dont ils paraissent se moquer aujourd'hui, et pendant les dernières années de leur existence, sans danger alors pour eux et pour les autres, et pour le bon renom de la moto, avec en plus un certain plaisir, le plus agréable sport que je connaisse.

J. Estruel, *à Mâcon.*

### NOUS REMERCIONS

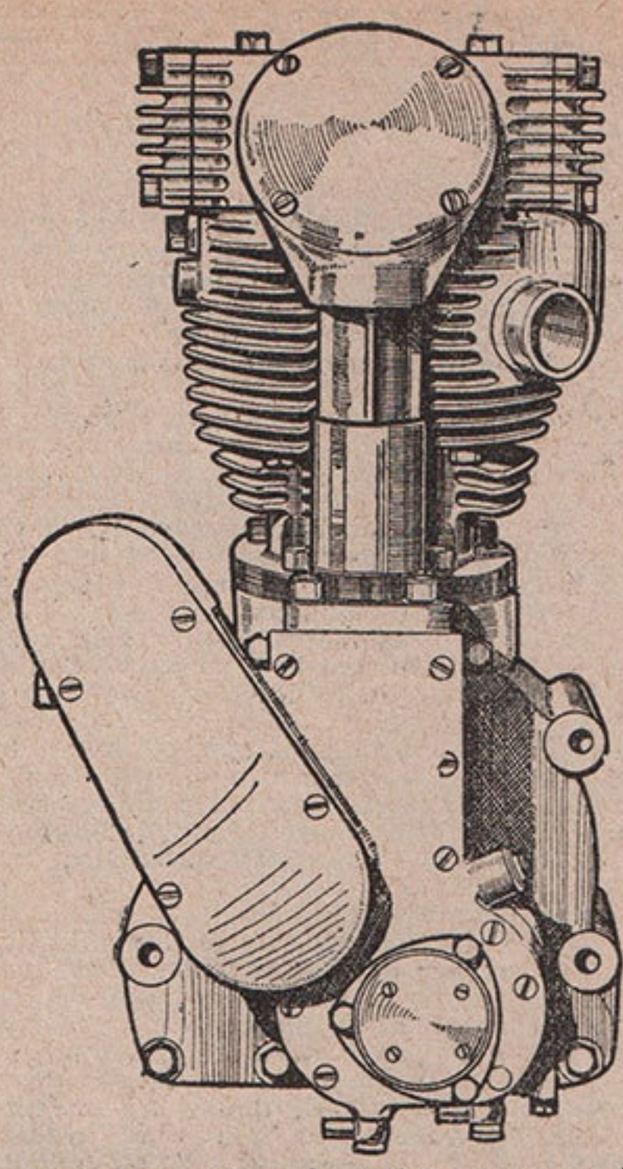
Tous nos lecteurs et abonnés qui nous ont envoyé leurs vœux en grand nombre à l'occasion du nouvel an.

Nous avons été très sensibles à ces marques de sympathie, et à notre tour nous leur assurons que, comme par le passé, nous serons toujours prêts envers eux à mettre en pratique notre devise :

**Rendre service**

# LA 500 cmc. GANNA

QUATRE SOUPAPES COMMANDÉES PAR ARBRE A CAMES EN TÊTE, DISTRIBUTION TOTALEMENT ENCLOSE ET TRAVAILLANT DANS L'HUILE, TELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES MARQUANTES DE CETTE BELLE PRODUCTION ITALIENNE.



**Le nouveau moteur à quatre soupapes de la 500 cmc. Ganna arbre à cames en tête vu du côté de l'arbre vertical entraînant la distribution en tête. On remarquera l'épaisseur de l'embase du cylindre rappelant celle de la Rudge, ainsi que la pompe à huile fixée par trois vis (sous le carter de chaîne de la magnéto).**

Ceux qui s'intéressaient au cyclisme d'avant-guerre connaissent le nom de Luigi Ganna, qui en ces temps était un des plus fameux as italiens. Les années passant, Luigi Ganna abandonna le cyclisme, mais, resté sportif dans l'âme, devint constructeur de motos. Non content de la réputation d'excellence et de rapidité que ses machines ont acquise, Ganna s'est mis dans la tête de construire non seulement un moteur nouveau, mais un moteur d'avant-garde. Il a voulu se mettre à l'épreuve des progrès que pourraient faire ses concurrents, en créant un moteur qui dans quelques années, sera encore un des plus modernes.

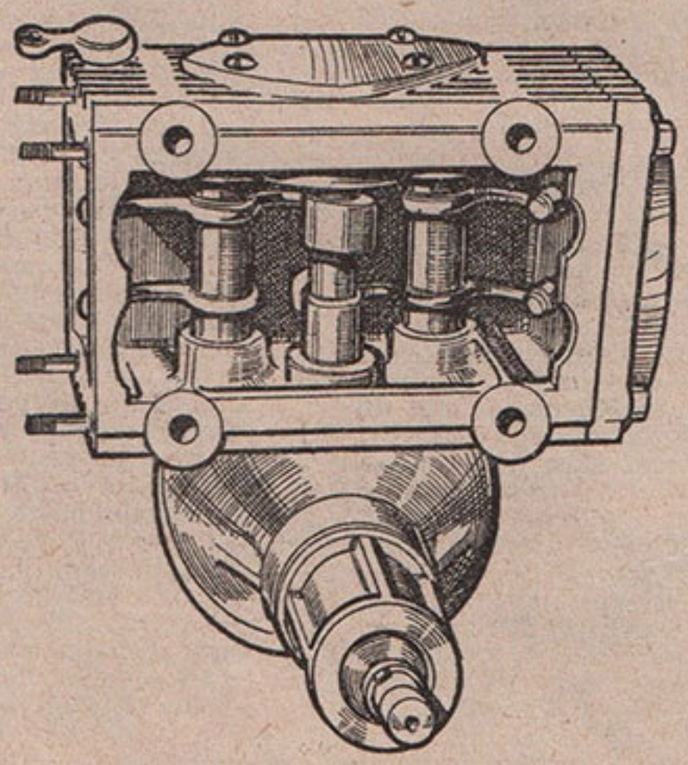
***

On retrouve dans ce moteur, tous les résultats les plus récents des études faites dans cette branche, de la distribution en tête au soupapes multiples, de l'emploi généralisé des carters étanches à celui d'un fort courant d'huile pour aider le refroidissement.

Le cylindre, d'une grande épaisseur, est en fonte au nickel et est muni d'ailettes nombreuses et très étudiées quant à leur forme. Il est partiellement encastré dans le carter, son embase est épaisse et circulaire. Il est maintenu par cinq goujons.

La culasse est fixée sur le cylindre au moyen de six vis. Elle est du type « en toit ». Sur chacun de ses plans inclinés viennent reposer deux soupapes parallèles deux à deux. Elles sont attaquées par des culbuteurs doubles. Les nombreuses ailettes qui sont entre les pipes d'échappement — écartées de 90 degrés l'une par rapport à l'autre — procurent un refroidissement très efficace en un des points les plus délicats de la culasse. La bougie — de 14 m/m. — est montée du côté gauche en un point où elle est particulièrement bien refroidie. Le carburateur *Amal* est du type down-draught.

La partie supérieure de la culasse supporte un boîtier d'aluminium dans lequel sont montés, à chaque extrémité, les culbuteurs et au centre l'arbre à cames. A l'intérieur du boîtier circule de l'huile sous pression qui y arrive par une tuyauterie extérieure et retourne au moyen d'une canalisation venue de fonderie dans la culasse et le cylindre. Les soupapes, les guides, les ressorts de rappel, les culbuteurs et l'arbre à cames travaillent dans un véritable bain d'huile avec les immenses avantages de durée et de silence que ce procédé procure. Du même coup le problème des paliers étanches a pu être résolu de la meilleure façon, ceux-ci travaillant dans les conditions les plus favorables qu'on puisse rêver. Les trois pièces en mouvement tournent sur des paliers de fonte à forte teneur en graphite.



■

**La culasse forme une demi-boîte contenant les parties ordinairement extérieures des soupapes et leurs ressorts. Sur cette demi-boîte vient s'appliquer une autre demi-boîte (ci-dessus) contenant l'arbre à cames et les culbuteurs. Venu de fonderie avec cette demi-boîte est le carter du renvoi d'angle supérieur et le haut du tube contenant l'arbre vertical d'entraînement de la distribution. Sur ce dessin un des couvercles de visite est enlevé.**
**Lorsque tout est en place, toute la distribution travaille dans un carter étanche où l'huile circule continuellement.**

■

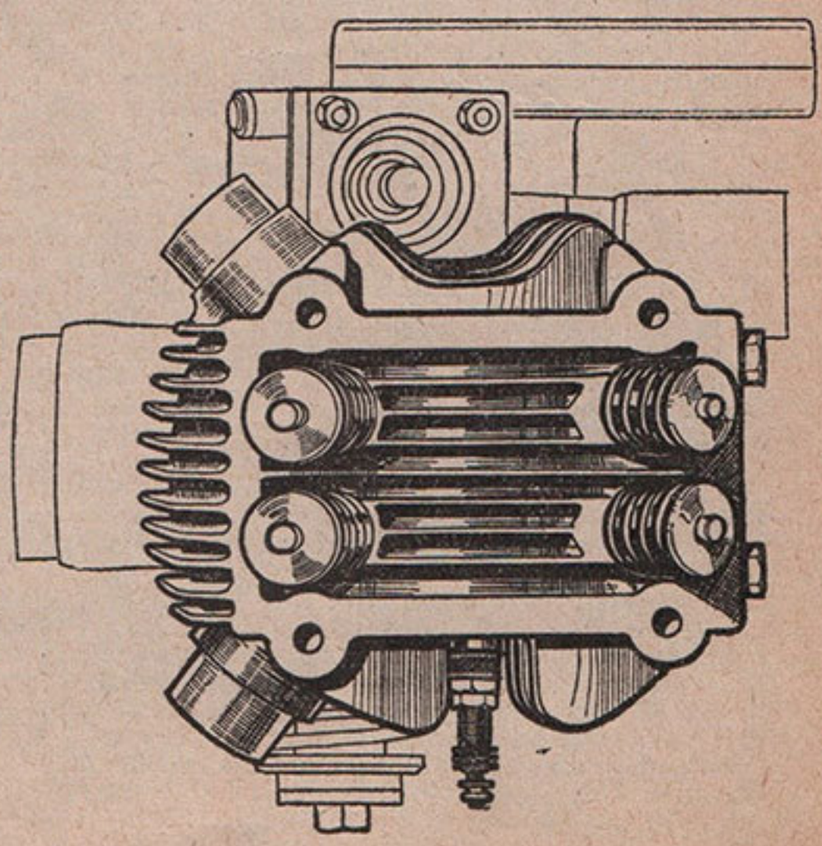
Pour l'entraînement de la distribution, c'est le système classique par arbre vertical et couple conique en haut et en bas qui a été employé. Les couples à dentures normale employés sur le prototype seront remplacés dans la série par des couples à denture Gleason dont le rendement mécanique plus élevé vient s'ajouter à un silence de fonctionnement plus grand.

La pompe à huile est du type à quatre engrenages, à elle seule elle aspire l'huile du réservoir et la lui revoie. Au-dessous du carter sont les deux tubes d'arrivée et de retour d'huile. Puisque nous parlons de graissage, signalons que la pompe à huile est fixée dans une cavité du bas du carter de distribution et qu'elle s'enlève par le simple desserrage de trois écrous.

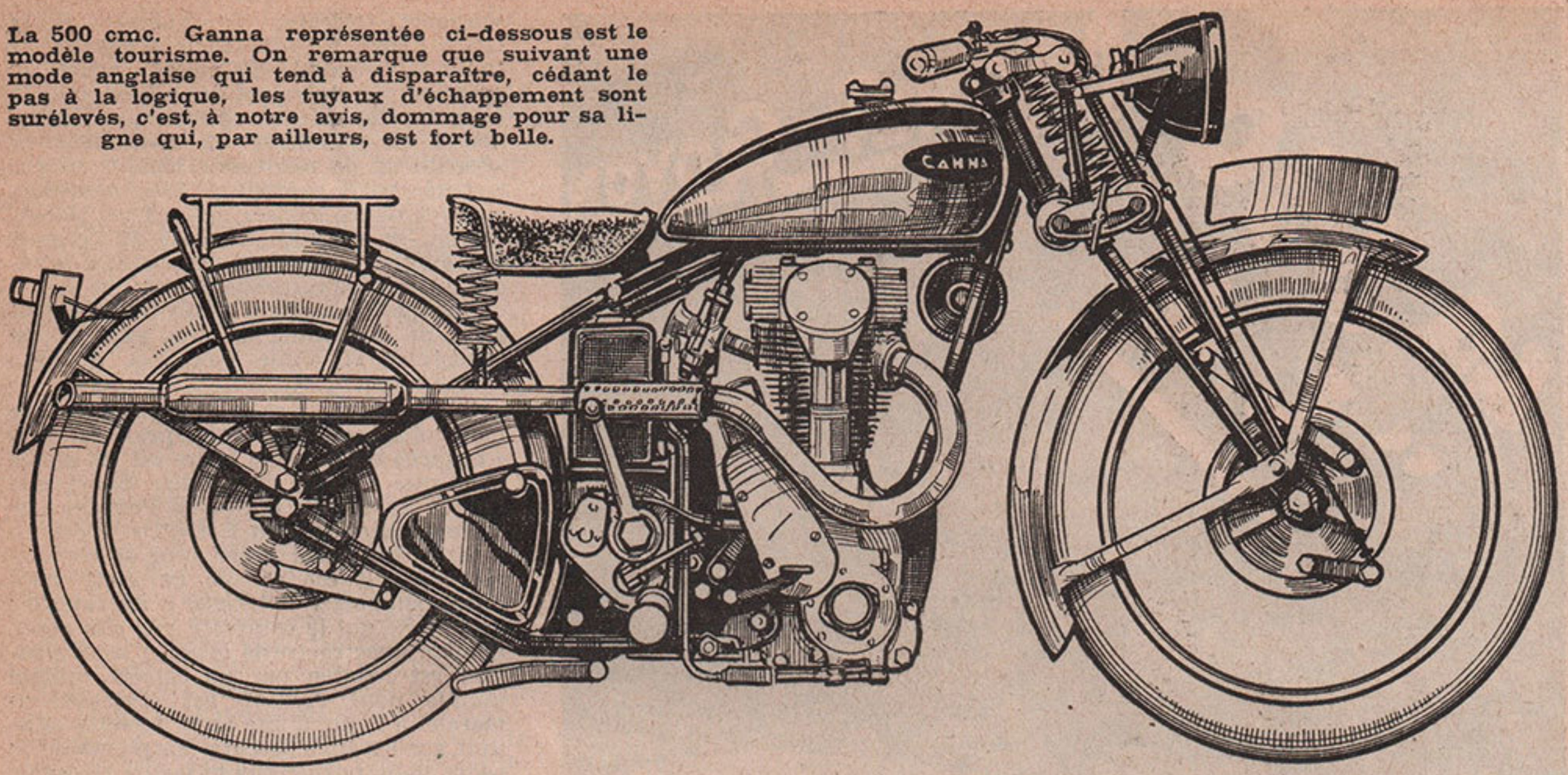
Sur le côté du carter de distribution est un petit carter enfermant la chaîne d'entraînement de la magnéto dynamo *Bosch*.

Voici une brève description du moteur :

L'alésage est de 85 m/m., la course de 88.



La 500 cmc. Ganna représentée ci-dessous est le modèle tourisme. On remarque que suivant une mode anglaise qui tend à disparaître, cédant le pas à la logique, les tuyaux d'échappement sont surélevés, c'est, à notre avis, dommage pour sa ligne qui, par ailleurs, est fort belle.




Les quatres soupapes sont inclinées deux par deux de 35° par rapport à l'axe du cylindre. Le piston en alliage d'aluminium ne comporte que deux segments et donne un taux de compression de 6 à 1 sur le type normal, qui peut atteindre une vitesse de 130 à l'heure à l'essence tourisme. Notons toutefois qu'il existe un modèle à haute compression et à caractéristiques beaucoup plus « pointues », susceptible d'atteindre une vitesse bien plus élevée.

Les solutions les plus modernes ont été employées pour la transmission de cette machine. C'est ainsi que le pignon moteur est monté sur un système à broche breveté, qui facilite le démontage tout en rendant tout desserrage matériellement impossible.

La chaîne primaire est enclose dans un carter bain-d'huile en aluminium fondu comportant des portes d'inspection. La boîte de vitesse à quatre rapports est commandée par une pédale qui a été placée au pied gauche, afin de permettre d'obtenir pour le frein arrière, placé à droite, une commande directe très rigide naturellement par pédale au pied droit. A propos de freins, signalons que ceux-ci sont de 200 m/m. pour les deux roues.

Le cadre du type interrompu ne présente aucun détail particulier. La partie supérieure est constituée de deux tubes rappelant par leur disposition ceux du cadre Alcyon. Le triangle arrière est extrêmement ouvert, procurant ainsi une grande rigidité. Bien entendu la boîte de vitesses est maintenue par sa partie inférieure sur une semelle brasée sur les deux tubes de base. La fourche est du type Webb, bien triangulée et suspendue par un ressort spiral de forme bi-conique, travaillant à la compression. Le moteur est maintenu par de très forts flasques à points d'attache multiples.

La stabilité de la machine au point fixe, est assurée par une béquille centrale.

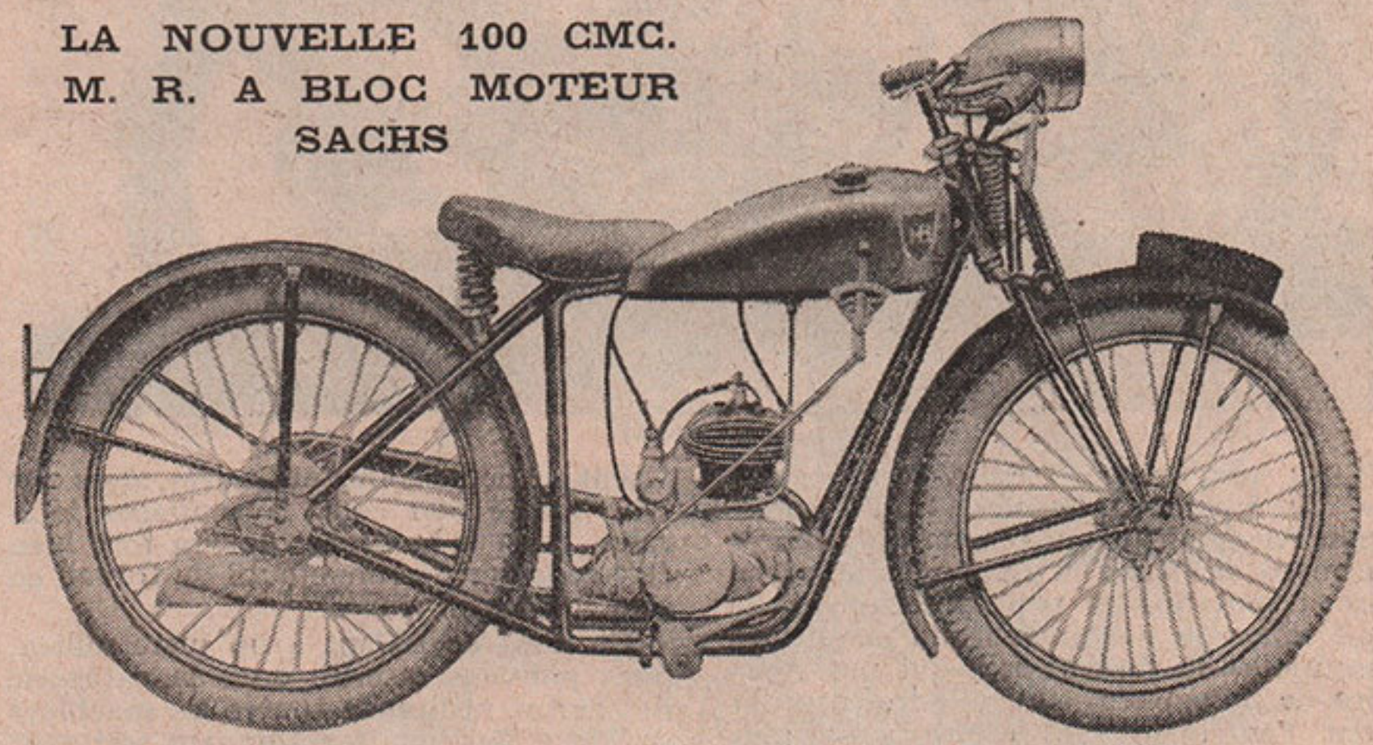
Certainement, cette machine, éminemment sportive, moderne et élégante, fera, de l'autre côté des Alpes, les délices des amateurs de hautes vitesses et de machines sûres, stables et bien freinées.

Un dernier détail, son poids est d'environ 155 kgs.

PIEL.

# PAR CI PARLA

## LA NOUVELLE 100 CMC. M. R. A BLOC MOTEUR SACHS



**Une nouveauté dans le domaine de la motocyclette : la moto légère 100 cmc. M. R. Ce modèle est équipé du célèbre bloc-moteur Sachs, deux vitesses et débrayage, muni, puisqu'il s'agit d'une moto, d'un kick-starter. La moto légère 100 cmc. M. R., est inspirée de très près de la machine de cette marque qui a fait au Bol d'Or 1934 une retentissante démonstration dans la catégorie 100 cmc., en couvrant en 24 heures 1.504 km. 800 à la moyenne horaire de 62 km. 700. Un essai de la 100 cmc. M. R. paraîtra dans le prochain numéro de " Moto Revue ".**

### UN PEU DE STATISTIQUE

En France, 24.706 nouvelles motos ont été mises en circulation pendant les neuf premiers mois de 1934, dont 1.169 étrangères. L'Angleterre a enregistré en octobre 2.371 motos nouvelles contre 2.033 en octobre 1933. Les tricyclecars sont aussi en augmentation : 418 contre 373.

### NOS ROUTES

Une somme de 984 millions est prévue pour l'entretien des routes de 1934 à 1937. Cette somme sera répartie comme suit : 692 millions pour les routes aux sorties de Paris ; 142 millions pour les routes départementales et vicinales ; 152 millions pour la suppression des passages à niveau.

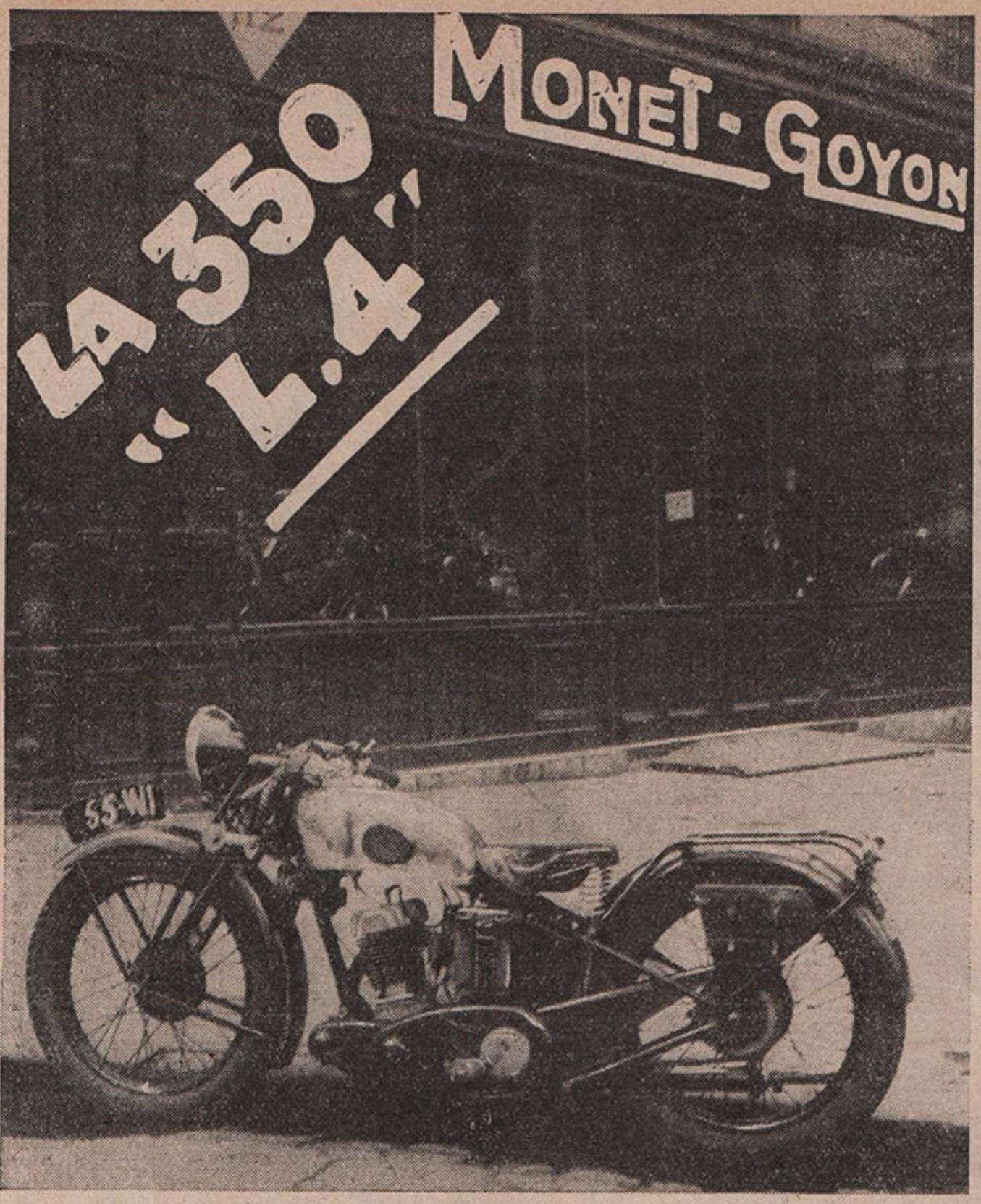
### NOS VISITEURS

Nous avons reçu la visite de M. Broussaud, de Tunis, le spécialiste des raids solitaires à travers le bled.

Nos lecteurs se souviennent du reste de la relation de ses performances Tunis-Tripoli et retour, Tunis-Alger, etc., dans *Moto Revue*.

Bien entendu, M. Broussaud n'a pas abandonné sa fidèle CV 2 et a effectué toutes les parties routières de son voyage en selle.

Cet intrépide voyageur, nous a parlé de ses projets. Il prépare actuellement de nouveaux raids de plus grande envergure encore, dont nous entretiendrons nos lecteurs en temps utile.




DANS son article très documenté du 29 décembre dernier, H.-P. Borestroke reconnaît très justement que, définir la moto utilitaire n'est pas une tâche aisée ; toutefois on peut préciser qu'elle doit répondre néanmoins aux conditions essentielles suivantes : celle qui nous fournira le kilomètre au moindre prix et dont l'entretien sera réduit à sa plus simple expression. La définition vaut d'ailleurs d'être publiée intégralement. Borestroke l'a si bien condensée, c'est pourquoi je la reproduis ci-dessous.

*« C'est la machine que jour après jour, nous sortirons du garage où nous l'avons laissée la veille sans y avoir touché. Ce sera celle également dont la conduite ne demande aucune précaution, aucune adresse spéciale. Nous n'exigerons pas d'elle, des performances sensationnelles, mais, nous ne tolérerons aucune défaillance, aucune panne. Elle doit nous amener à destination exactement à l'heure et dans le temps prévu. Destinée à un usage courant, elle doit être confortable. Elle sera souple, silencieuse. Elle devra assurer son service par tous les temps ».*

C'est qu'en effet, avec les différents types de chaque catégorie, avec les différents modes de distribution, avec les différents prix de modèles semblables ne se distinguant que par la présentation plus ou moins luxueuse, il se produit que certaines 175 culbuteurs, par exemple, ne visent en rien des fins utilitaires, alors que telle grosse 500 cmc., à soupapes latérales, rude à la tâche, pourra fort bien être considérée comme outil de travail en solo comme en sidecar.

En nous en tenant à un juste milieu, nous pouvons inscrire dans la catégorie des motos utilitaires toutes les machines de 175 à 350 cmc. fonctionnant soit avec moteur à deux temps, soit avec moteur à quatre temps et soupapes latérales.

C'est parmi celles de cette dernière catégorie que j'ai choisi, chez Monet-Goyon, un modèle à l'essai.

Monet-Goyon... il ne faut pas oublier aujourd'hui que le succès de cette marque est essentiellement dû, à l'origine, aux motos populaires et surtout à cette extraordinaire 147 cmc. à moteur Villiers qui fit tant d'étincelles en courses de toutes sortes et dont de nombreux exemplaires circulent encore actuellement après plus de dix ans de bons et loyaux services.

Choisir une moto utilitaire chez Monet-Goyon n'est pas facile, car toute une gamme très étendue de types très distincts répond avec exactitude à ce qu'un motocycliste peut exiger d'une machine de service. Après quelque hésitation et en me réservant pour un essai ultérieur de la nouvelle 175 deux-temps, j'ai adopté, en souvenir de l'agrément qu'elle m'avait procuré (mais avec un moteur à culbuteurs), la « L.4 » qui est avec un 350 à soupapes latérales, la réplique de la L.S.4 Sport. Elle bénéficie d'ailleurs de toute la technique du moteur Sport, au point de vue du calcul des pièces et de la sélection des métaux spéciaux, ce qui lui donne en définitive un coefficient de sécurité et de résistance bien supérieur aux nécessités courantes. Nous trouvons, en effet sur ce moteur, qui est un Monet-Goyon, un cylindre en fonte au chrome, une culasse aluminium rapportée à grandes ailettes de refroidissement, un piston en alliage hypersilicié à très faible coefficient de dilatation, de gros axes d'une robustesse et d'une puissance à toute épreuve, etc...

Si le moteur (sauf en ce qui concerne le mode d'attaque des soupapes), est très « inspiré » du L.S.4 le cadre est lui-même identique à celui du modèle Sport que j'ai eu le plaisir d'essayer l'année dernière au moment du Bol d'Or. C'est un cadre entièrement brasé avec de copieux raccords ; il est calculé en sorte qu'il puisse supporter l'attelage à un sidecar ; la fourche qui le complète est, elle aussi, montée avec raccords brasés ; la suspension est assurée par un ressort central unique dont l'action est réglable, en marche à l'aide d'une large molette agissant sur les amortisseurs. Surplombant le cadre nous retrouvons le même réservoir en crosse de pistolet.

La L.4 a bel aspect avec son moteur à soupapes enfermées, son cylindre incliné sur l'avant et présentant sa large culasse aluminium ; c'est une machine basse et ramassée, sur laquelle on trouve d'office, à mon avis, une excellente position sans fatigue ni crispation. Elle est d'une extraordinaire légéreté à la main et, partant, d'une maniabilité sans critique. J'ai pu m'amuser à la balancer de droite et de gauche, à agiter le guidon à la manière d'une godille, à freiner brutalement, sans réussir à compromettre son équilibre.

Très stable, dans les lignes droites, sans réactions brutales dans les mauvais passages, la L.4 vire avec aisance dans un très faible rayon ; à ce point de vue, elle conviendrait tout spécialement pour les candidats au permis de conduire qui pourraient ainsi satisfaire à la colle classique des examinateurs : le demi-tour dans la rue sans mettre un pied à terre.

L'exposé précédent démontre que du point de vue constructif, la L.4 peut parfaitement remplir des fonctions utilitaires, assurer un service quotidien très dur avec exactitude et sans entraîner à des soins assidus. Résistant aux efforts qu'on exige d'un engin de sport, les organes du moteur ou de la boîte et les éléments du cadre ne peuvent être affectés par un travail continu, car ils ne nécessitent pas les perpétuels coups de collier qu'on exige d'une moto dont la fonction est de donner toujours sa pleine puissance.

Mais pour satisfaire intégralement aux conditions requises, il reste à la L.4 à se révéler économique d'usage et d'entretien.

Ici encore le généreux calcul des pièces assure longévité et sécurité et permet d'envisager un amortissement sans aléas.

Dernières conditions : sobriété sur toute la ligne, c'est-à-dire consommation d'huile et d'essence réduites au minimum, compatible toutefois avec la cylindrée d'une part et le travail imposé d'autre part. On peut toujours arriver à des consommations minimes par des réglages savants et d'astucieux truquages, mais les lecteurs de *Moto Revue* sont trop avertis des secrets de la carburation pour ignorer les

dangers d'une consommation trop réduite; si paradoxal que cela paraisse, combien revient cher ce semblant d'économie ! ! Echauffement anormal provoquant la rapide dilution de l'huile, désagréagation du métal, cylindre, soupapes, piston, etc.., sans compter la perte de puissance, la mollesse des reprises.

Une consommation avoisinant 3 litres, comme c'est ici le cas, doit être jugée tout à fait rationnelle ; le moteur sera ainsi suffisamment nourri pour accomplir gaillardement son travail quotidien et pour autoriser, de sucroît, le dimanche les bonnes ballades, avec des pointes à 95 en solo et une excellente moyenne de route en tansad.

⁂

La machine de service que j'ai empruntée pour cet essai à l'agence du boulevard de Courcelles attestait d'ailleurs d'une façon indiscutable qu'elle pouvait être considérée, même par ses constructeurs, comme apte à tous usages, puisqu'utilisée pour les besoins quotidiens : liaison avec les agents de Paris et de banlieue, messages rapides ; va et vient entre le magasin de Paris et l'atelier de Levallois, etc... Je sais à quelles besognes ces pauvres motos sont soumises ; je sais également que n'appartenant en propre à personne, chacun se repose sur le voisin du souci de son bon entretien, ce qui, au bout du compte se traduit par une absence totale des soins même les plus élémentaires. Les cordonniers sont toujours les plus mal chaussés, dit-on ; c'est sans doute sciemment que les agents de motos essaient de donner raison à ce dicton en n'entourant pas eux-mêmes les motos dont ils se servent des attentions vigilantes qu'ils conseillent à leur clientèle ; ils prouvent ainsi que leur mécanique tient le coup malgré tout, qu'elle est toujours prête pour la tâche qu'on lui impose dès l'instant que son alimentation et sa lubrification sont assurées. Si une moto négligée peut fournir un long service, que ne fera pas, par contre une mécanique soignée, suivie et régulièrement entretenue ?

Cette Monet-Goyon attestait donc un long usage ; cela n'en valait que mieux, au fond, l'on n'ose et l'on ne peut tirer immédiatement parti d'une mécanique rigoureusement neuve ; malgré soi, on la ménage, on hésite à la pousser à fond ; si l'on se base pour éclairer le public sur les observations faites strictement, alors, elles se trouvent être toutes au désavantage de la machine : consommation excessive avec le gicleur de rodage, idem pour l'huile, manque de souplesse, accélérations molles, vitesse limite inabordable sans risques, etc... Au lieu qu'avec un outil cubant déjà des milliers de kilomètres on n'hésite pas à foncer tout de suite et même avec une secrète envie de casser la mécanique ; de cette façon on est au moins assuré de rouler dans des conditions équivalentes à celles de l'usager.

Cette L.4 remplit bien dans les conditions requises, elle correspond à ce que peut être une mécanique entre les mains de qui s'en sert par tous les temps et qui n'a pas les loisirs de la soigner particulièrement.

⁂

Ainsi se trouve pratiquement établie sa valeur, sa robustesse, sa durée et sa puissance. Il ne pouvait en être autrement, étant donné son étroite parenté avec le modèle Sport déjà décrit, étant donné en outre que cette « petite dernière » ne pouvait pas ne pas hériter les dons de ses aînées, mais devait logiquement condenser en elle-même toutes les qualités qui ont solidement établi la réputation de Monet-Goyon.

MAX END.

**Caractéristiques de la moto L4**

Cylindrée : 344 cmc. 41.
Alésage : 75. Course 78.
Taux de compression vol. : 5.2.
Graissage par pompe simple débit, à débit visible et réglable.

*Réglage*

Carburateur Amac : gicl. 90-80.
Carburateur Gurtner : gicl. 37-36.

*Distribution*

| | | | |
|---|---|---|---|
| AOA | 20° | AOE | 50° |
| RFA | 50° | RFE | 20° |

Avance allumage : 11 m/m, pleine avance.
Régime maximum : 4.250 tours.
Bougies Champion 17 ou correspondantes.

*Boîte à vitesses*

3 vitesses.
Rapport moteur roue AR : 11.92 7.95, 5.30.

*Freins*

Diamètre : 170 m/m ; largeur : 25 m/m.

*Consommation*

2 lit, 9 aux 100 kms, huile : 0 l, 2.

*Contenance des réservoirs*

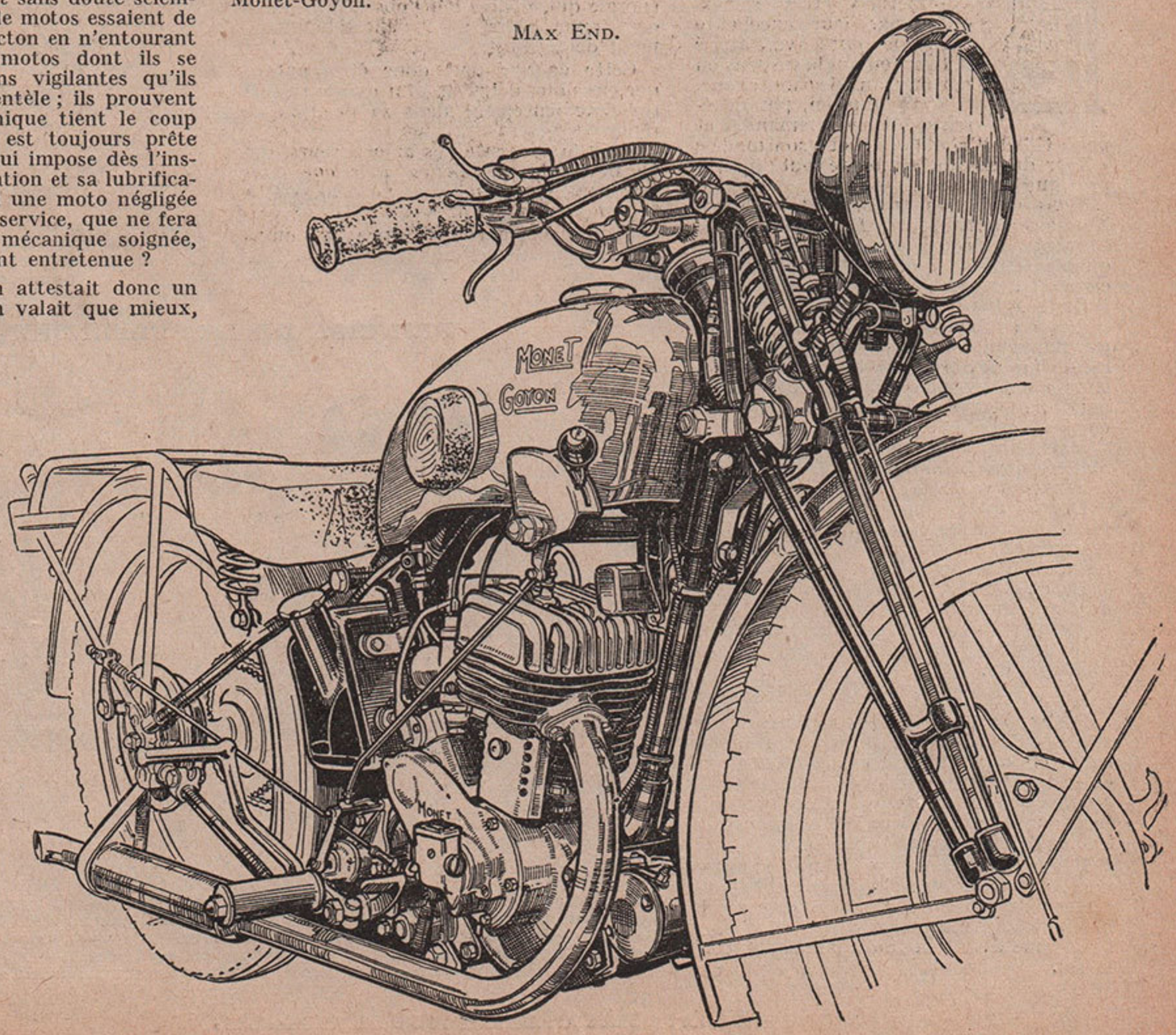
Essence : 11 lit. : huile 2 l. 250.

*Dimension et poids*

Empattement : 1 m. 37. Longueur totale : 2 m. 10.
Poids : 120 kgs. Largeur maximum au guidon : 0 m. 70.

*Vitesse maxima*

En solo : 95 kms-heure.




**Cette 350 cmc. à soupapes latérales est des plus modernes avec sa culasse en alliage d'aluminium, son silencieux type Ghost et sa fourche remarquablement étudiée à qui elle doit en bonne partie son excellente tenue de route et sa maniabilité extraordinaire. La ligne du réservoir est, elle aussi tout à fait, « up to date ».**

# LA SUSPENSION NEIMAN

**NOTRE GLOBE-TROTTER NATIONAL, ROBERT SEXÉ, AVAIT REMARQUÉ, AU COURS DE SES FRÉQUENTS PASSAGES EN ALLEMAGNE, LA SUSPENSION PAR RESSORTS EN CAOUTCHOUC.**

**NOUS SOMMES HEUREUX D'OFFRIR LA PRIMEUR DE CETTE NOUVEAUTÉ A NOS LECTEURS**

**L'ingénieur Neiman**

Le championnat d'Allemagne, remporté par des motos « Impéria », très remarquées par leur excellente tenue de route, avait attiré l'attention sur la suspension par anneaux de caoutchouc.

Son adoption, par différentes firmes allemandes et par « Gillet-d'Herstall », pour son modèle « Tour du Monde » montre tout l'intérêt pratique du système.

Nous le devons au brillant ingénieur Neiman, dont *Moto Revue* a eu, si souvent, à décrire les créations remarquables dans le domaine de la motocyclette et du cyclecar, outre-Rhin.

Certes, l'idée d'employer des « élastiques » en bandes de caoutchouc n'est pas nouvelle, en matière de suspension, même motocycliste, et bien des « bricoleurs » ont remplacé des ressorts défaillants par toute une ligature de « sandows »...

Mais, bien plus encore que son ingéniosité, nous admirons l'esprit de suite la ténacité de M. Neiman...

Depuis quatre ans, nous avons suivi les tâtonnements, les modifications successives qui ont abouti, enfin, à la mise au point définitive.

Et c'est avec plaisir qu'en novembre dernier, nous avons pu constater, par des essais personnels, qu'un progrès notable était réalisé en matière de confort motocycliste.

***

Parler d'idéal à propos de suspension avant de motocyclette, est bien audacieux ou bien naïf... Que de discussions entre touristes partisans de longs ressorts « mous », et coureurs n'en voulant, trop longtemps ! ! que de très durs, à faibles fléchissements !

Il est universellement admis, maintenant, que deux des conditions indispensables pour la bonne tenue de route d'une machine sont celles-ci :

La roue avant ne doit jamais quitter le sol.

Elle ne doit transmettre à la tête de direction que le minimum de mouvements verticaux. Il faut donc que la roue avant, rencontrant par exemple une bosse de terrain, en suive le contour avec le moins de résistance possible.

Or, avec des ressorts « durs », non seulement la roue avant, mais la tête de direction reçoivent un choc brutal, et sont soulevées...

Une suspension « molle », par contre, sur très mauvaise route, ou à grande vitesse, laisse talonner, buter, tête de direction contre fourche !

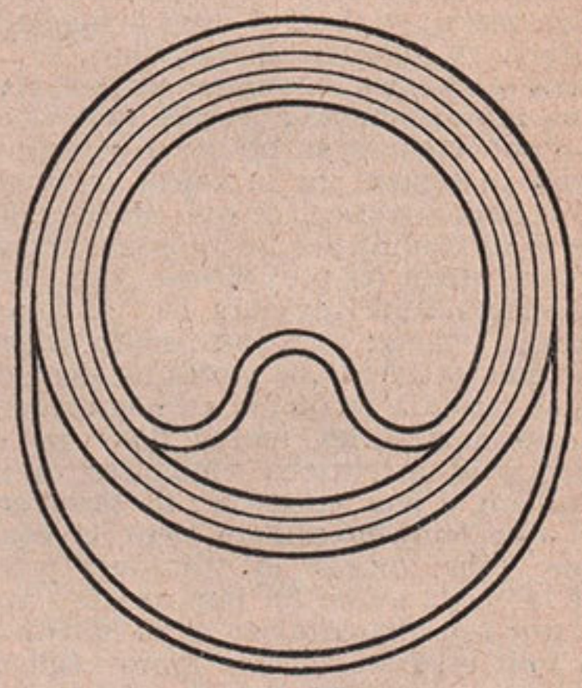
Un ressort « idéal » serait « très mou » au début, à son entrée en action, et « durcirait » progressivement. Mais tout ressort, en durcissant, emmagasine une énergie qui, libérée dès l'obstacle franchi, occasionne, alors, un violent rebondissement de la roue.

Cette énergie doit donc être, autant que possible, détruite, afin que le ressort revienne lentement dans sa position de repos.

D'où la nécessité des amortisseurs, qui ne devraient, d'ailleurs, agir *que dans un sens seulement, au moment où le ressort « revient »*.

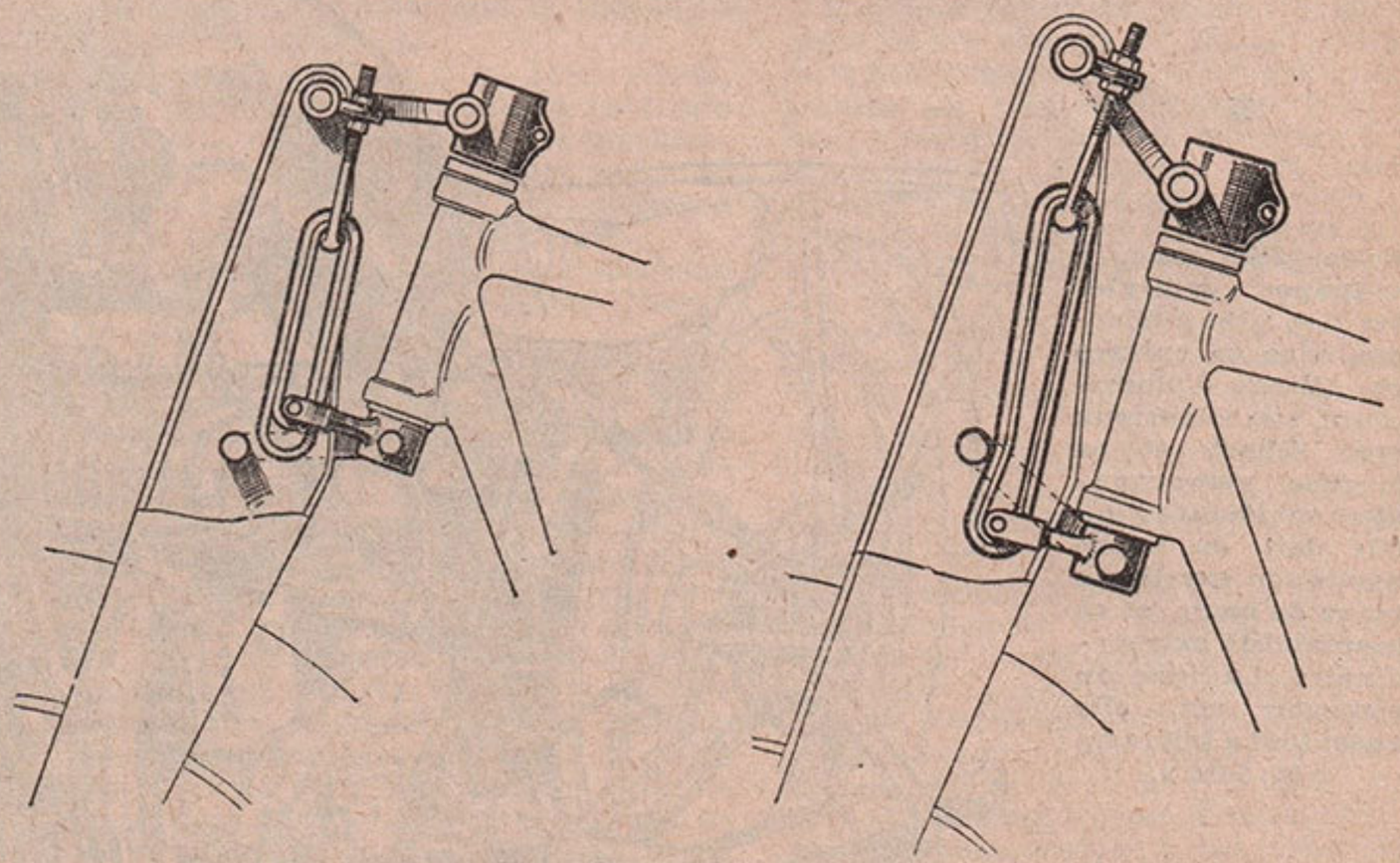
Seul, à notre connaissance, le nouvel amortisseur oléo-pneumatique des « Zündapp » remplit cette condition. Tous les autres amortisseurs, à friction, durcissent, bien entendu, la suspension « à l'aller », autant « qu'au retour ».

On voit donc que cette vieille querelle des « durs » et des « mous » n'était guère facile à vider.



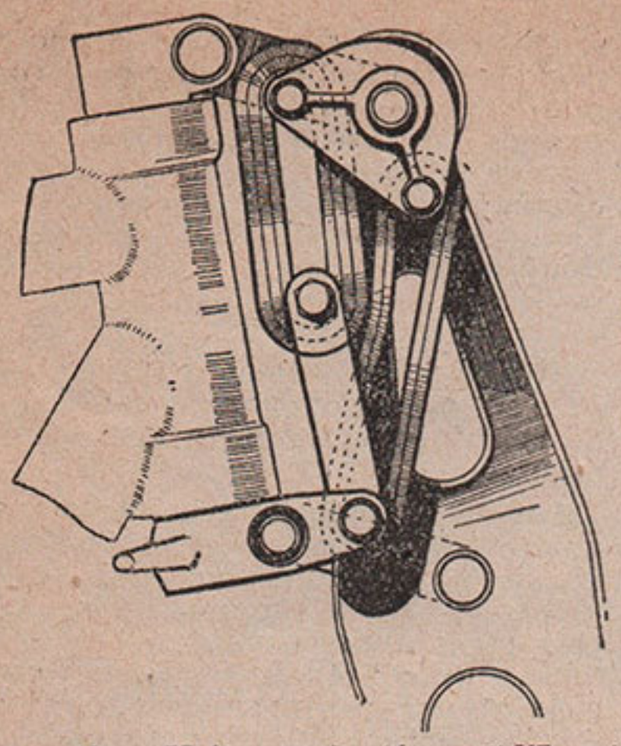
**Comment sont disposés les anneaux. Le petit anneau intérieur évite le talonnage des axes.**

## PRINCIPE DE LA SUSPENSION



**Des anneaux de caoutchouc remplacent les ressorts et travaillent à la tension. L'anneau extérieur n'entre en action que si la course des bielettes augmente. De plus, pour éviter complètement de talonner, l'axe avant des bielettes inférieures vient buter contre les anneaux et agit comme si, en pratique, leur longueur diminuait, ce qui durcit immédiatement la suspension.**

**LA PRIORITÉ APPARTIENT TOUJOURS AU BON SENS**



**Le système Neiman adopté sur " l'Impéria " du championnat d'Allemagne : Ce modèle, plus compliqué, constitue une sorte de type luxe de la suspension Neiman.**

**Sur l'axe avant de la bielette supérieure est monté, libre de pivoter, un balancier où viennent s'accrocher, aux deux extrémités, deux paquets d'anneaux de caoutchouc, celui de l'avant étant sensiblement plus long que celui de l'arrière.**

**Dans un choc, seul travaille d'abord le plus long anneau. L'avant du balancier se soulève donc. A mesure que le balancier lève de l'avant, la tension dans l'anneau avant augmente tandis qu'elle diminue dans celui d'arrière.**

**A un moment, quand anneau long et anneau court atteignent la même tension, l'anneau court se met également en tension et travaille à durcir la suspension.**

**Il en résulte que l' " Impéria " bénéficie d'une suspension extraordinairement progressive et ne pouvant talonner.**

Le ressort à boudin, unique, travaillant à la compression, est devenu standard dans la construction motocycliste actuelle. Le ressort, unique ou double, travaillant à la tension, plus sujet aux ruptures, a été peu à peu écarté.

Mais tous ces ressorts ne possèdent guère une action progressive. En théorie, dans un ressort en forme de fuseau, les spires du centre, plus faibles que celles des deux extrémités, devraient travailler davantage, et absorber les chocs légers, rapides. Quand la roue heurte violemment un trou, alors les spires du centre se touchent, et les spires des extrémités entrent en action... Voilà, dis-je, la théorie qui démontre l'action progressive d'un ressort de ce type... Mais, dans la pratique, cette progressivité de la suspension est moins évidente...

En tous les cas, le ressort à boudin ne possède jamais la propriété d'être par lui-même, son propre amortisseur. Ce qui est le cas des ressorts à lames, par exemple, par trop inertes d'ailleurs...

Cette inertie est la raison principale qui pousse certains constructeurs d'automobiles à étudier, de nouveau, l'emploi du ressort à boudin (réalisation « Mercédès ») ou d'autres éléments flexibles.

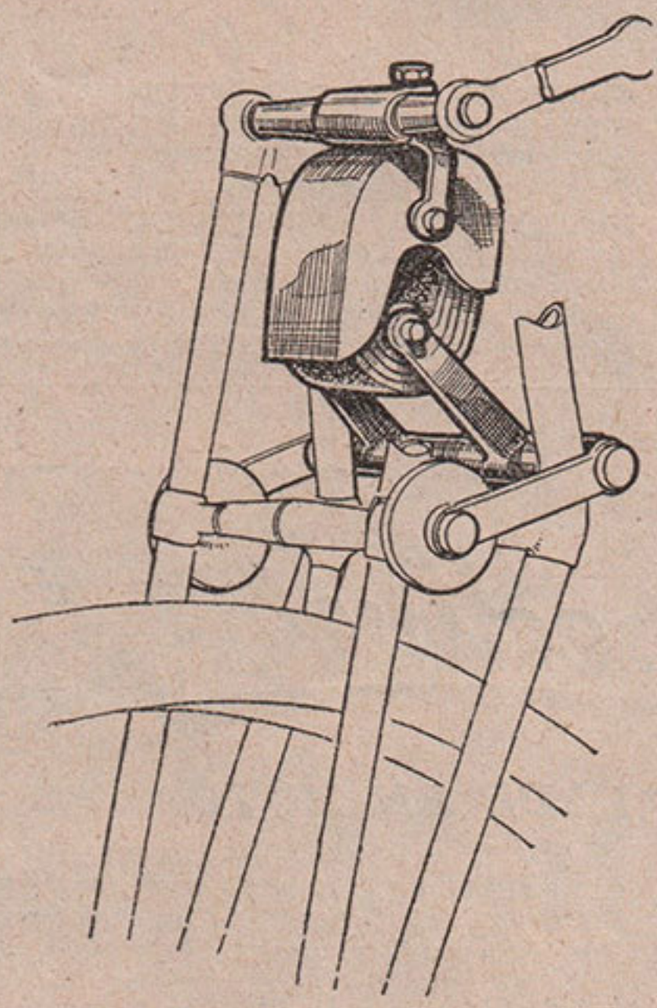
M. Neiman, lui, a adopté les anneaux de caoutchouc, inspirés par les Sandows depuis si longtemps employés en aéronautique, mais réalisés d'une façon entièrement originale.

En montant plusieurs anneaux de longueur bien calculée, il est facile d'obtenir qu'ils n'entrent en action que les uns après les autres, en durcissant progressivement la suspension.

Mais, ce n'est pas tout : transformant en chaleur plus du quart de l'énergie à lui transmise, l'anneau de caoutchouc, de par la matière même dont il est fait, forme déjà amortisseur.

De plus, pour en finir radicalement avec ces tâtonnements qui nous ont tous si souvent exaspérés, avec une suspension par ailleurs confortable, M. Neiman a créé un dispositif fort simple, mais d'une remarquable venue.

Dans les cas extrêmes, l'axe avant des biellettes inférieures vient buter vers le milieu des anneaux de caoutchouc. Ce qui a pour effet de durcir immédiatement la suspension. Car cette action, en



**Fourche de la 350 cmc. 2 temps " Tour du Monde " de Gillet Herstal, adaptée à la suspension Neiman.**

pratique, diminue la longueur de l'anneau restant disponible pour un travail effectif.

***

Un expert « sidéré », d'ailleurs, par les résultats d'un essai, se retrancha derrière cette considération ultime :

« D'accord, étonnant ! mais ces anneaux, ils sont en caoutchouc, n'est-ce pas ? Alors... »

« Alors ? » questionnai-je.

« Le caoutchouc, vous le savez, s'use, il vieillit ! »

« Hum ! c'est la règle générale ; vous, moi, l'acier même !... Nous vieillissons aussi !... »

« Oui, mais, voyez-vous, le caoutchouc, c'est une « denrée rapidement périssable » que je n'aime guère, pour cette raison, employer, malgré toutes ses éminentes qualités. »

Forcé de reconnaître la justesse de cette objection, du bout de mon soulier, j'ai tapoté les pneus de sa voiture : « Pourquoi, diable ! alors, monter des pneus en caoutchouc ! et les « charger » du plus gros travail de suspension, du plus dur, à même les aspérités de la route ?...

« Tenez, après l'armistice, fin 1918, dans une Allemagne privée de gomme, je voyais des autos, des vélos même, dont les roues, sans pneumatiques, étaient munies, tout autour de la jante, d'une couronne de ressorts à boudin *du plus heureux effet* ! Voilà peut-être une idée à creuser... »

***

Pour ma part, après avoir roulé sur des « routes nationales » ondulées comme un carton d'emballage, et effectué quelques charges cavalières en terrain varié, à travers : mottes, sillons, fossés, pierrailles, etc..., j'ai acquis la conviction que la suspension par anneaux constituait un très réel progrès.

Dans la bataille engagée entre ressorts à boudin, à lames, barres de torsion Porsche, etc..., un nouvel adversaire est survenu : l'anneau de caoutchouc.

A part ses qualités intrinsèques, il possède d'autres avantages encore :

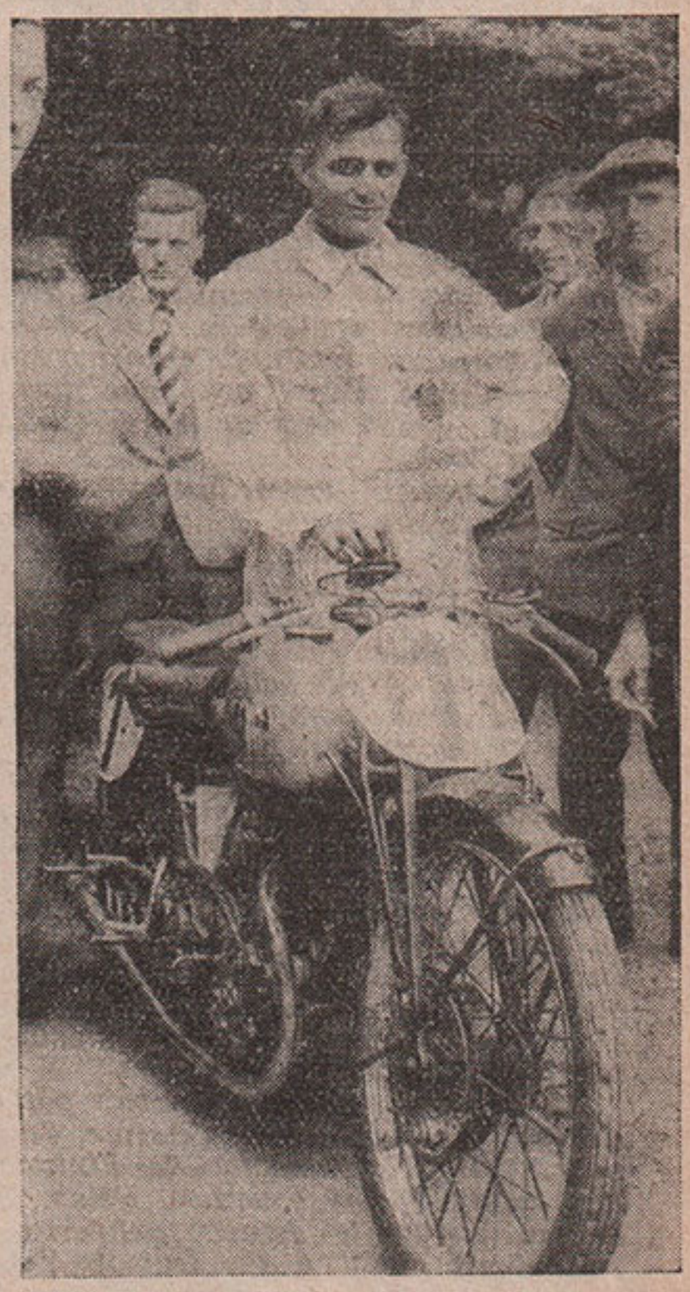
L'économie, la simplicité. Avec lui, plus besoin d'amortisseurs. Et, en changeant le nombre des anneaux employés, on adapte la même fourche immédiatement à des machines de force, de vitesse différentes.

Le ressort travaillant à la compression, presque universellement adopté en moto, maintenant, avec sa tendance à travailler, aussi, à la contorsion ! nécessite, pour une bonne réalisation, un assez coûteux guidage...

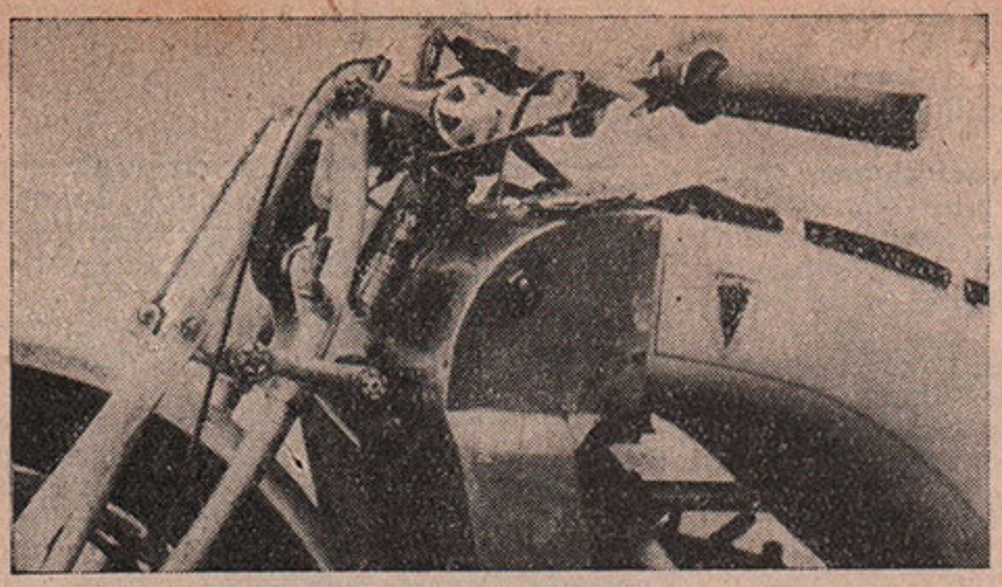
L'usager et le constructeur semblent donc avoir le même intérêt à considérer sérieusement la nouvelle suspension, et à en faire un essai approfondi.

***

Il peut sembler paradoxal de déclarer que la motocyclette ayant, elle, depuis toujours, des roues strictement indépen-



**Loof, qui gagna le Championnat d'Allemagne en catégorie 500 cmc., avec une " Impéria " munie de ressorts de fourche en anneaux de caoutchouc combinés système Neiman.**



**Un essai a été également tenté par D. K. W. sur ses fameuses deux temps de course. Ici le système est plus simple et les amortisseurs de fourche ont été conservés**

dantes l'une de l'autre ! améliorer la suspension avant, c'est en grande partie, résoudre le problème de... la suspension arrière...

L'emploi d'une fourche extrêmement « élastique », mais sans rebond, et ne talonnant jamais, permettrait également l'emploi d'un pneumatique avant de plus faible dimension, donnant une sécurité accrue. Alors qu'à l'arrière un pneu super-confort, à basse pression, pourrait être monté sans inconvénient.

On sait que cette solution de deux pneus inégaux est employée avec succès dans les épreuves d'endurance, aux six jours internationaux, etc...

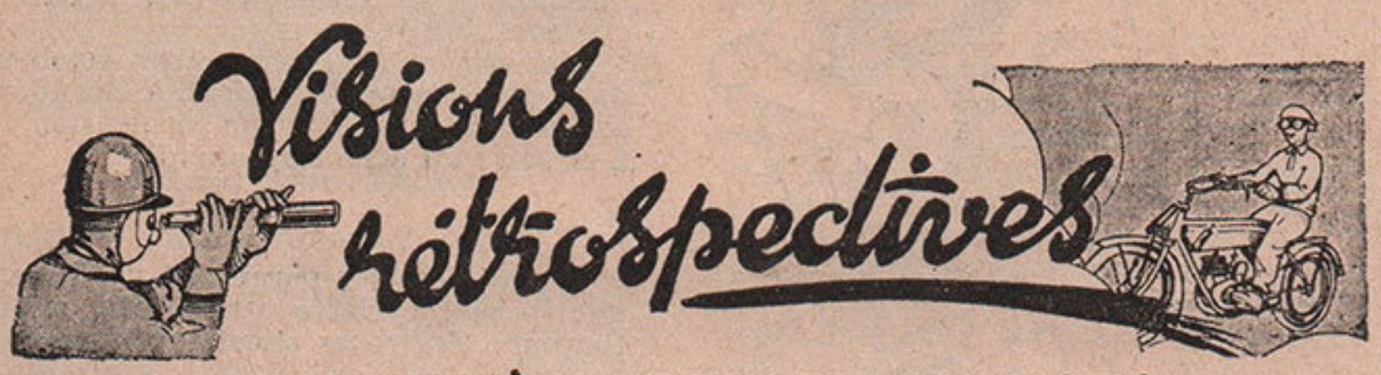
Si, d'autre part, en lieu et place des perchoirs actuels, ces selles vraiment... simplistes dont se contente le pilote, la mode se répandait d'installer un véritable siège aussi bien étudié que certains tansads, et réglable, comme ceux-ci, suivant le poids, pas encore normalisé ! de motocyclistes aussi dissemblables que Laurel et Hardy, alors on pourrait déjà commencer à parler d'une moto bien suspendue...

Je mentionnais, au début de cet article, le championnat d'Allemagne, où s'étaient distinguées des machines munies de la suspension Neiman à anneaux de caoutchouc.

Comme je souhaiterais, pour ma part, qu'à côté de tous ces championnats de vitesse on en organise un nouveau, dont le besoin se fait vraiment sentir : Le championnat de la motocyclette confortable, avec « trials », essais variés, mettant à l'épreuve : sécurité, suspension, protection, équipement, maniabilité. Et avec des catégories basées, non sur la cylindrée, mais sur le prix d'achat et le coût réel du kilomètre...

Robert Sexé.

---




## MA PREMIÈRE BALADE EN MOTO

*En ce temps-là, j'avais 18 ans, le roi n'était pas mon cousin car je possédais une superbe moto. Mais avant tout, il faut que je vous la décrive.*

*Très haute sur pattes, j'étais juché sur la roue AR, un guidon démesurement long me permettait, par l'intermédiaire d'une fourche rigide et haubannée, de décrire d'harmonieuses arabesques. Les pneus, épais comme une feuille de papier à cigarette, rendaient l'âme avec une facilité inouïe, au grand dam de notre équilibre déjà peu stable.*

*Et le moteur, merveilleux, avec son carter imposant orné à gauche d'une immense poulie plate, de l'autre d'une espèce de petit récipient que je dirai à malice (les vieux motards me comprendront). Combien de fois l'avons-nous ouverte cette satanée boîte. Tout cela était surmonté d'un énorme cylindre avec de toutes petites ailettes. Fumeur invétéré, sa pipe d'admission ne le quittait jamais et lorsqu'il tirait dessus, oh alors, il grognait comme certains animaux appartenant à la famille des suidés. Cette dernière ne ressemblait nullement à un brûle-gueule, au contraire un long tuyau l'agrémentait au bout duquel le carburo, cela sans doute pour permettre des départs plus faciles. Une seule et unique soupape commandée, celle d'échappement.*

*Au dessus du tout un réservoir partagé en trois. Une partie pour l'essence, l'autre pour l'huile et pour en faciliter l'introduction de tout petits bouchons, c'était plus discret. Enfin, le dernier compartiment ressemblait plutôt à un écumoir, l'acide de l'accu s'en chargeant, malgré les papiers, les chiffons dont nous avions coutume de bourrer les vides.*

*L'énorme guidon susnommé, manquant sans doute un peu de grâce, une grosse trompe, dont c'était la mode en ces temps, réhaussait son éclat. Nu comme un ver, à l'exception de sa poignée droite tournante, s'il vous plaît, faisant l'office d'interrupteur du circuit primaire d'allumage. Les quelques manettes nécessaires, sur le tube horizontal du cadre.*

*Ce petit bijou marchait quand même à 60, quand cela lui plaisait, et son adhérence au sol vous eut émerveillé ! quoiqu'il soit rare quand ça gazait, que les deux roues touchassent le sol en même temps, notre jeunesse et notre adresse devant suppléer à ce manquement.*

*Avec quelle émotion je vis entrer cette machine chez moi pour la première fois. Devant toutes ces beautés mécaniques je restais longtemps rêveur. Mais le motoriste m'avait dit : Mettez de l'essence là, de l'huile ici, surtout n'oubliez pas de pomper une seringue tous les 10 kilomètres, vous gripperiez votre moteur. Ouvrez votre essence, appuyez sur ce petit machin, mettez le contact en vissant votre poignée droite et n'omettez jamais de la dévisser complètement quand vous vous arrêtez, vous feriez décharger vos accus et, d'un petit air malicieux, il insinua : c'est une panne désagréable facile à éviter comme vous le voyez. Ceci fait et les manettes en place, empoignant votre machine par le guidon vous la poussez en courant et aux premières explosions vous sautez dessus. Du reste elle doit partir du premier coup. Si vous voulez aller vite tirez sur cette manette des gaz et avec celle-là réglez votre avance.*

*Excusez-moi cette expression triviale, le crâne bourré de toute cette littérature, le plein d'essence et d'huile faits, j'allais, pour la première fois de ma vie, enfourcher une moto et je vous assure que mon cœur battait. Il allait bien battre encore d'avantage dans un instant, mais pas de la même manière. La mise en route qui devait être très facile d'après mon vendeur, fut un travail extrêmement laborieux et je n'y réussis qu'après avoir couru jusqu'à l'extrême limite de mes forces de jouvenceau. Mais la joie que j'éprouvais à entendre ces premières explosions me rendit toute ma vigueur, heureusement pour moi, car j'ai failli lâcher ma moto ne l'ayant pas enfourchée assez vite : ce fut ma première impression désagréable.*

*Enfin me voilà en route, fier de moi, et content d'épater les badauds que j'avais rassemblés pendant cette mise en marche plutôt pénible.*

*Les machines ont sans doute un peu de psychologie, elle marchait divinement, semblant faire son possible pour que mes premières impressions restassent inoubliables en m'insuflant pour toujours l'amour de la moto.*

*Je vivais un rêve délicieux, qui dura je ne sais combien, toujours est-il, que tout ayant une fin, voila ma sacrée moto qui s'arrête et malgré tous les déplacements intempestifs que je fis subir, en un temps très court, à mes manettes, elle s'immobilisa. Et j'étais loin de chez moi ; suivant la loi commune, entraîné par ma passion naissante, j'avais agi sans réflexion.*

*Que faire ? Je me rendis bien compte que mes connaissances mécaniques, encore vagues, n'allaient pas me servir à grand chose et il ne fallait pas compter sur un confrère, en ce temps-là c'était rare.*

*La jeunesse est présomptueuse, je me mis donc en devoir de rechercher la panne et me mis au travail, d'abord posément sans obtenir aucun résultat ; le temps passant, je m'énervais et au lieu de dépanner ma moto, je la « pannais » encore davantage. Je n'eus plus qu'une ressource, celle de revenir à pied en traînant ma monture. Alors qu'est-ce que j'ai entendu tout le long du chemin, les sarcasmes ne me furent point ménagés, j'avais l'oreille basse et j'étais complètement flapi.*

*Dans quel état physique et moral je me mis au lit, le soir de ma première ballade en moto !*

*Le lendemain matin, j'étais chez mon vendeur. Devant moi il remit tout au point, avec quelle attention je l'ai regardé faire. Voyez comme les choses se passent quand la destinée est écrite. J'ai roulé huit jours sans panne. C'en était fait de moi, ma passion pour la moto se cristallisa et rien depuis n'a pu la détruire.* Louis Garnier.

# CONSTRUCTEURS-FABRICANTS

### LES ACCESSOIRES OTOM A L'HONNEUR

Je suis très satisfait de votre envoi du 26 décembre 1934.

Le filtre et la boite à chaîne Otom sont de belle construction et, ce qui mieux est, extrêmement efficaces. N'était, pour nous Belges, le prix exorbitant des transports (9 francs à l'arrivée plus nos frais de port : plus de 30 francs belges en tout), vos accessoires auraient certainement gros succès ici.

CALLEWAERT, *à Bruxelles.*

### UN NOUVEAU SIDE PRÉCISION

A vrai dire il ne s'agit pas d'un nouveau side car « Précision » mais seulement de l'application de la suspension par barres de torsions à un nouveau châssis.

Bastide avec ses motos Zundapp (dont l'abre de cardan est une barre de torsion) était bien placé pour réaliser un ensemble homogène et il termine actuellement les derniers essais.

Le nouveau chassis comporte des dispositifs de suspension nouveaux, réalisés avec des barres de torsions et l'ensemble est plus léger et plus simple qu'antérieurement.

Bastide prépare encore d'autres projets ; il passe des journées entières à sa table de dessins ce qui annonce avant peu du nouveau. Attendons.

### UN VOL SCANDALEUX

Un vol scandaleux a été commis au préjudice du sympathique Françoise. Dans la nuit de vendredi à samedi, un ou plusieurs individus se sont introduits par effraction dans son magasin de la rue de Clignancourt et y ont volé sa motocyclette Norton « International » (modèle sans ressorts compensateurs à la fourche) ainsi que le châssis de sidecar qui y était accouplé. Signalons que ce châssis est celui qui était dans les mains de Françoise sur la photo de la page 28 de notre dernier numéro.

Les malfaiteurs ont également dérobé un piston *Norton* pour la marche à l'alcool, qui se trouvait en vitrine. Ajoutons que Françoise offre 2.500 francs (deux mille cinq cents francs) de récompense à la personne grâce à laquelle il retrouvera sa moto et son châssis de sidecar. Lui donner tous les renseignements à son magasin, 103, rue de Clignancourt, Paris (18e).

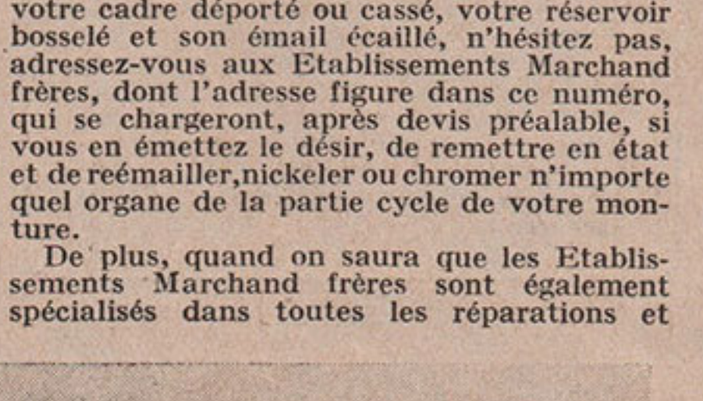
### AVIS A M. PAUL BERGER DE PARIS ET AUX AMATEURS DE B.S.A.

La maison B.S.A. nous signale le nombre impressionnant de demandes de catalogues auxquelles elle ne peut répondre, l'adresse du demandeur étant souvent incomplète. C'est ainsi que M. Paul Berger, rue Richard-Lenoir, a omis le numéro de sa rue, et qu'il n'est pas seul à avoir commis cet oubli.

Les lecteurs de *Moto Revue* qui n'auraient pas reçu les catalogues B.S.A. qu'ils ont demandés, auront donc à s'adresser à nouveau à cette maison en prenant soin de bien fournir leur adresse complète et... lisible.

### UN CADRE EST TOUJOURS RÉPARABLE

Il est une chose que peu de motocyclistes savent, c'est qu'un cadre ou une fourche tordus et même cassés sont toujours réparables.



**Même dans des états semblables, les cadres et fourches de motos ne sont pas irréparables. Les Etablissements Marchand frères peuvent toujours les remettre à neuf.**

Il en est de même pour les réservoirs qui sont cabossés ou percés, on peut toujours les remettre en état. Ne les jetez donc jamais mais, si à la suite d'un télescopage, d'une chute, etc., votre fourche se trouve faussée, votre cadre déporté ou cassé, votre réservoir bosselé et son émail écaillé, n'hésitez pas, adressez-vous aux Etablissements Marchand frères, dont l'adresse figure dans ce numéro, qui se chargeront, après devis préalable, si vous en émettez le désir, de remettre en état et de reémailler, nickeler ou chromer n'importe quel organe de la partie cycle de votre monture.

De plus, quand on saura que les Etablissements Marchand frères sont également spécialisés dans toutes les réparations et transformations de roues métalliques, qu'il ont toutes les jantes en stock, on conviendra que c'est réellement une adresse intéressante à connaître.

### DALBIAC AUX U.S.A.

Un départ pour les U.S.A., décidé en dernière heure, n'a pas permis à M. Dalbiac d'aviser sa clientèle de la fermeture momentanée de la maison. M. Dalbiac nous demande donc, ce que nous faisons bien volontiers, d'informer les motocyclistes que son magasin sera fermé environ un mois, c'est-à-dire jusqu'aux environs du 10 février prochain.

### MÉTAL AU PLOMB LABO

Il peut sembler extraordinaire de parler, dans une revue motocycliste, de coussinets lisses, de régule et de métal au plomb. Billes, galets, aiguilles ne semblent-ils pas constituer les seules solutions possibles. Eh bien ! il ne faut pas être si affirmatif. Il y a sur quelques moteurs et non des moindres des paliers lisses, surtout du côté de la distribution. Et nous connaissons tel moteur célèbre où la tête de bielle avait un roulement lisse. Nous pouvons également imaginer que si l'on veut graisser sous pression tous les points d'un moteur et surtout d'un polycylindre, on préférera des roulements lisses De plus, les roulements lisses sont extrêmement silencieux. Mais le régule fait assez mal notre affaire car nous ne pouvons que difficilement donner aux roulements une surface suffisante et les températures sont trop élevées. Les bagues de bronze et les axes cémentés donnent de bons résultats, mais en cas de panne de graissage, c'est le grippage certain et une jolie salade mécanique en perspective. Le roulement lisse idéal devrait, tout en offrant la sécurité du régule présenter une résistance beaucoup plus grande aux pressions et aux chocs ainsi qu'aux températures élevées. Et dans ce cas, les roulements à billes, galets ou aiguilles auraient un rival digne d'eux. On voit donc que la question des roulements lisses ne doit pas nous laisser indifférents.

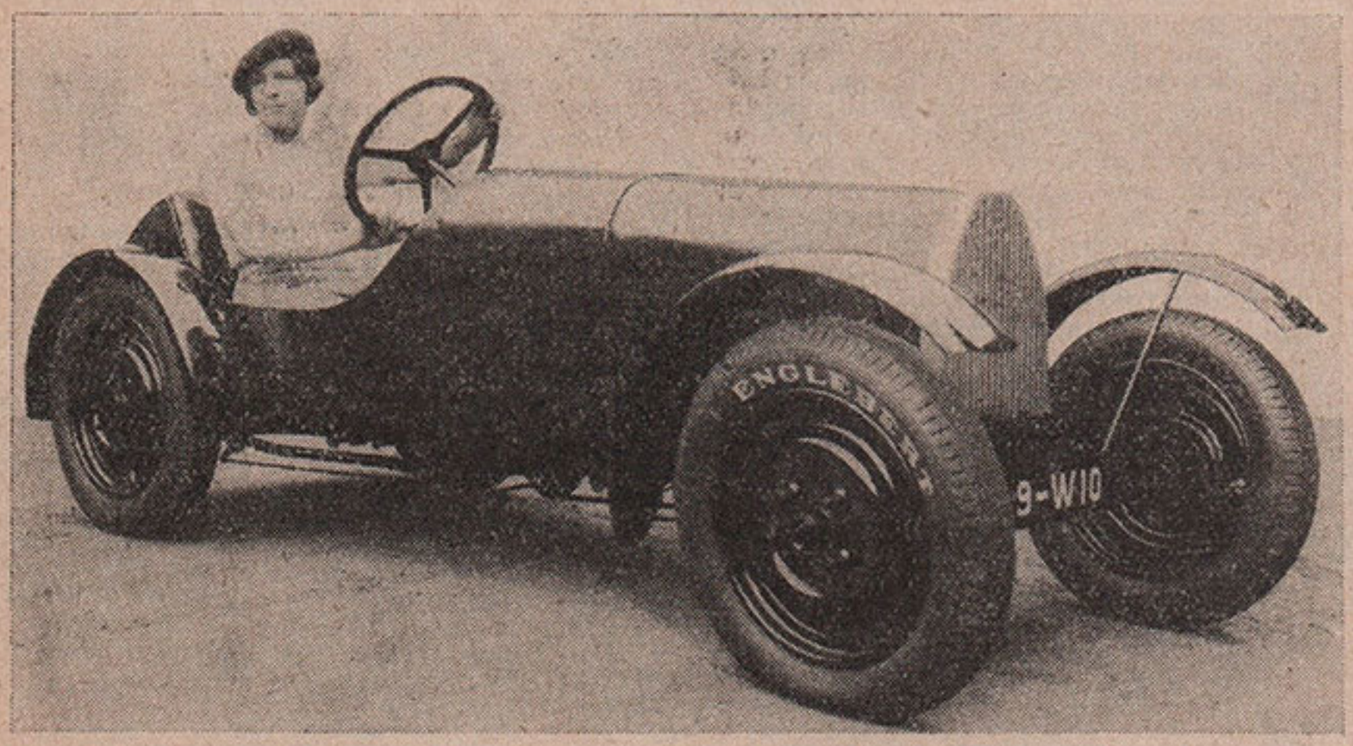
Il n'y a probablement pas de roulements qui soient aussi éprouvés que ceux des moteurs Diesel légers. Sur un gros Diesel on peut avoir de larges portées et ainsi répartir l'effort sur une surface suffisante. Mais sur un Diesel léger, la place est limitée et les surfaces des roulements sont réduites. Nous enregistrons des pressions de 200 kilos par centimètre carré, des températures de 130° et un martèlement incessant. Si nous n'enregistrons pas des pressions de cet ordre sur nos moteurs de motos, il ne faut pas négliger les effets de l'inertie des pièces en mouvement.

Et c'est pourquoi le métal qui permet de garnir avec succès les coussinets ou les têtes de bielles des moteurs à combustion interne, conviendra parfaitement à nos moteurs. Or, il existe un métal qui répond à toutes les conditions voulues, c'est le métal au plomb. En effet, des moteurs Diesel ont été démontés après plus de 100.000 kms sans que les garnitures de métal au plomb Labo aient bougé.

Toute technique nouvelle est délicate. Et c'est bien le cas des métaux au plomb. Parmi ceux-ci Labo a pris une des toutes premières places. Il le doit à sa composition, et aussi aux procédés d'application. Il ne faut pas qu'un métal antifriction puisse se décoller même sous les chocs. Sous une pression anormale, il peut s'écraser, mais il doit rester aussi adhérent. Or, ce n'est qu'après de très longues recherches que les fabricants du Labo ont découvert le procédé qui garantit une adhérence parfaite. Ce procédé est tenu secret d'autant qu'il nécessite un outillage et une organisation importants. Mais on a la certitude rigoureuse d'un travail parfaitement exécuté.

En somme, le métal au plomb offre de très intéressantes possibilités à nos constructeurs et nous devions le signaler à nos lecteurs.

Le Labo est produit et appliqué par les Etablissements Bourroux, 29, rue de Chartres, à Courbevoie (Seine).




**Voici, carrossé, le cyclecar Lambert dont nous avons présenté le châssis dans le numéro 615 de Moto Revue, page 1077.**

**L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCÈS-VERBAUX**

# QUESTIONS ET REPONSES

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

### MOTO CARROSSÉE

Ayant vu dans votre N° 612 le profil d'une moto carrossée dû à M. Aurran qui, ma foi, n'est pas mal, et ce profil de carrossage m'intéresserait mais à deux places en tandem, mais auparavant je voudrais votre approbation sur cette machine. Voici ce que je voudrais faire entrer dans cette construction.

Châssis à entretoise en tubes ou fer à U, ce qui conviendrait le mieux ? Moteur deux cylindres en V, boîte de vitesses séparée, traction par chaîne comme une moto, sur le côté de la roue.

Conduite intérieure en aluminium dotée de petites roues relevables sur les côtés. Direction de la Majestic. Cette moto serait-elle assez maniable ? Si cela est possible, dites-le-moi, je me mettrais à l'œuvre. Je voudrais aussi savoir la démarche à faire pour l'obtention de la carte grise.

L. Baraton, *à Paris.*

R Il est très possible de construire la machine dont vous nous parlez qui, bien réalisée, doit offrir une maniabilité et une tenue de route très satisfaisante.

Nous vous conseillons plutôt l'emploi du tube, non pas parce que le tube est plus rigide que le fer à U, mais parce que vous trouverez plus facilement du tube de bonne qualité (acier doux ou mi-doux) que du bon fer de profil approprié.

Pour obtenir la carte grise d'un semblable véhicule, il faut faire une demande au Service des Mines, il vous en coûtera 50 francs.

### POURQUOI PAS ?

Puis-je me permettre une question ?

Puis-je compter sur un long service pour un attelage Bernardet Grand Routier sur une 350 latérales Terrot HL que je possède actuellement ? Le tout fonctionne admirablement et me permet de bonnes randonnées avec une passagère de poids moyen. Ma consommation d'huile me paraît énorme, 4 litres pour 100 km. ; qu'en pensez-vous ?

Bourjois, *Le Havre.*

R Il n'y a pas de raison que votre ensemble ne vous donne pas de longs services.

Quant à votre consommation d'huile il y aurait certainement lieu de diminuer considérablement le débit de la pompe qui doit être de 15 gouttes à la minute environ au ralenti.

### TENUE DE ROUTE

Possesseur d'une 350 cmc. culbutée Jack-Sport, je voudrais profiter de la saison pour la vérifier un peu. Voilà donc ce que je désirerais savoir.

1° Ma machine que j'ai achetée d'occasion ne tient pas bien la route et devient dangereuse quand il pleut, aussi à ce moment je n'ose marcher à plus de 35 km., je pense qu'elle a dû prendre quelques bûches, car le réservoir a été remplacé ; de plus, la direction craque en tournant à droite ou à gauche ainsi que la fourche lorsqu'on la fait travailler ; de plus, il me semble que la fourche dévie à droite.

2° Les pneus sont des ballons 27×4 quelle doit être leur pression ; l'adérisation est-elle très efficace et n'augmente-t-elle pas les crevaisons ?

3° Sur quoi se baser pour que la roue arrière lorsque l'on tend la chaîne soi bien en ligne ?

R. Pougetoux, *à Vanves.*

R Commencez par changer le jeu de direction puisque celui-ci semble abîmé. Vérifiez également vos biellettes et vos axes de fourche, ensuite changez vos pneus basse pression 27×4 par des 26×3,25, vous constaterez une très nette amélioration dans la tenue de route. Si toutefois votre machine ne tient pas encore d'une façon satisfaisante et si vous êtes dans l'impossibilité de lâcher le guidon, alors vérifiez votre cadre : pour ce faire, il faut tout démonter et tendre une ficelle de façon à la faire passer par l'axe des fourches avant et arrière qui doit lui-même concorder avec l'axe du cadre. Si vous constatez une déviation, il faudra donner votre cadre à redresser.

Pour que la roue arrière soit en ligne, il faut que la distance qui sépare le côté droit de la jante du tube correspondant soit égale à celle qui sépare le côté gauche du tube gauche.

### A NOS LECTEURS

Nous sommes actuellement débordés dans cette rubrique. Nous « devons » ces renseignements à nos abonnés et leur donnons avec le plus grand plaisir. Mais ce surcroît de travail dans les circonstances actuelles ne nous permet pas d'augmenter le nombre de nos sténos-dactylos et rédacteurs, aussi sommes-nous contraints de demander à nos lecteurs un peu de patience si leur réponse subit un léger retard.

### SIDECAR

Je suis possesseur d'une moto Soyer, type O.7.5. de 1930, équipée d'un moteur 500 cmc. Jap, soupapes latérales ; j'ai accouplé à cette machine un sidecar Bernardet grand routier ; je voudrais savoir le nombre de dents du pignon moteur, celui existant étant de 16 dents. Pouvez-vous me donner le calage de la magnéto en mm., le réglage du carburateur, le gicleur qui est sur la machine est un 150, le carburateur est un Amac ; faut-il modifier ce réglage pour le sidecar et la vitesse possible de cette machine avec le side.

A. Berthon, *à Billancourt.*

R Mettez au moteur un pignon de 15 dents.

Calez votre magnéto avec 2 mm d'avance à plein retard.

Mettez un gicleur de 160.

En sidecar, vous devez marcher à 85 km à l'heure environ.

### GICLEUR ET BOUGIES POUR LA RL TERROT

Voulez-vous avoir la complaisance de me répondre aux questions suivantes.

Je possède une 500 cmc. Terrot latérale, type R.L.

Quel numéro de gicleur dois-je employer ? (carburateur Amac).

Quel marque de bougie ?

J'ai l'allumage par Delco, quelle avance faut-il ?

Désirant adjoindre un side-car, dois-je changer le pignon moteur ? D'autre part, le carter a été cassé et ressoudé, à l'endroit que je vous indique sur mon croquis, croyez-vous que cela soit sans importance au sujet du side ?

J. Zelina, *à St-Antoine.*

R Le numéro de gicleur convenable est 130.

Nous ne pouvons vous conseiller une marque de bougie plutôt qu'une autre. Montez des bougies comme : K.L.G. K1 ; Lodge H 1 ; Champion n° 7 ; Pognon n° 3 ; etc.

Votre avance à l'allumage doit être de 0 à plein retard.

Si la soudure de votre carter a été bien faite, il n'y a rien à craindre.

Pignon d'une dent de moins.

### DONNEZ-NOUS LE TYPE

Je viens vous demander renseignements au sujet d'un moteur « Harley-Davidson » 988,83 cmc. de cylindrée (9 CV).

J'ai monté ce moteur pensant le faire tourner à 3.000 t.-m. au moins.

J'ai enlevé les cales sous les cylindres pensant augmenter le régime et je n'ai que 2.100 t.-m.

Veuillez je vous prie me donner renseignements si possible.

1° Ai-je bien fait d'enlever les cales ?

2° Réglage soupapes OA-FA-OE-FE.

3° Avance correcte d'allumage, le tout en millimètres.

J'ai un carburateur « Gurtner », type M.25 D. Quel n° gicleur me faut-il ?

Je ne regarde ni économie essence, ni huile. Je demande le plus grand régime que le moteur puisse supporter.

En attendant votre réponse au plus tôt, je vous en remercie bien sincèrement.

Y. Bougnères, *à Cazeneuve.*

R C'est avec le plus grand plaisir que nous vous répondrions, mais malheureusement vous ne nous donnez, ni le type, ni l'année de construction de votre machine, il nous est donc impossible de vous donner aucun renseignement, tout ce que nous pouvons vous dire c'est que votre distribution est certainement repérée.

### BOISSEAU USÉ

Lorsque ma manette d'air est tirée à fond et que je veux ouvrir les gaz également à fond, à partir d'un certain point non seulement je n'ai aucun gain de puissance, mais plutôt un léger freinage du moteur, je puis donc ouvrir l'air à fond mais les gaz qu'à moitié environ. Puis-je y remédier ? Puis-je ôter sans inconvénient le couvercle vissé sur l'échancrure de volet.

Il me semble que l'entrée d'air étant plus grande, alors le mélange serait encore meilleur ou bien monter un gicleur différent, enfin je vous soumets mon cas et merci d'avance.

M. Guillaume, *à Lyon.*

R Il est probable que votre gicleur se trouve à être trop faible à moins que la pauvreté du mélange ne soit provoquée par l'usure du boisseau de gaz, auquel cas, il conviendrait de le changer.

### PEUT-ETRE GICLEUR TROP FAIBLE?

Possédant une F. N. 500 M 67 dont le cylindre a eu trois réalésages, le moteur fait maintenant 83 m/m. d'alésage, ce dernier tourne toujours très bien, mais j'ai l'impression nette qu'il ne tire plus comme il tirait, je pense que peut-être le gicleur n'est plus assez fort, car je consomme 4 l. 1/2 au cent. Veuillez me répondre si mon idée est juste.

M. Dechampesme *à Meudon.*

R Il se peut, en effet que votre gicleur soit trop faible, essayez un numéro au-dessus.

### BOUGIE POUR VÉLOMOTEUR

[?] J'ai acheté un vélomoteur Monet-Goyon, moteur Villiers (d'occasion). Je vous demanderai quelle est la bougie qui convient le mieux pour ce genre de petit moteur, il y a dessus une Champion n° 8, et après 2 ou 3 kilomètres, je trouve que mon moteur est trop chaud. Comme graissage, j'emploie Castrol XL, un demi-litre par cinq litres d'essence.

DE BERNARDY, *à Marseille.*

R Pour votre vélomoteur, le type de bougie que conseille l'ingénieur de la maison est, pour la ville, Champion n° 7, et pour la route Siemens n° 10.

L'huile que vous employez ainsi que la proportion sont corrects.

### RENIFLARD

[?] Le reniflard de la V. 2 Gnome est commandé en bout d'arbre-moteur, il est constitué par un disque rotatif percé d'une ouverture circulaire, et il débouche par un canal interne sous le carter-réservoir, huile-moteur.

Je voudrais savoir si ce reniflard travaille dans les deux sens : je veux dire à l'expiration à l'extérieur de l'air du carter et à l'inspiration d'air extérieur dans le carter.

J. LENOBLE, *à Lamarche.*

R Le reniflard ne travaille que dans un seul sens. Il a été établi uniquement pour expirer l'air contenu dans le carter, cet air se renouvelle par les endroits où, théoriquement, il ne devrait pas pouvoir rentrer, mais où, pratiquement, il est impossible de lui barrer le passage, c'est-à-dire paliers, guides des poussoirs de soupape, etc...

### BOUGIES POUR LA 500 MAG CULBUTEURS

[?] Possesseur d'une Monet-Goyon 500 culbutée, moteur H 44.506, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer quel est exactement le type de bougie et la marque que je dois employer pour ce moteur Mag.

M. DAURAT, *à Avignon.*

R En marchant à l'essence du commerce, vous devez employer comme bougie : K.L.G. Kl, Lodge Hl., ou tous types de caractéristiques équivalentes dans d'autres marques.

### MOTEUR CALAMINÉ

[?] Etant possesseur d'une Magnat-Debon 500 cmc., type CSS 2, moteur culbuté Blackburne à double échappement, je trouve qu'elle chauffe légèrement. Comment doit-être réglée la magnéto, quel gicleur doit-elle avoir (carburateur Amal ou Amac) ? En ce moment elle a un 170, et au départ on entend un cliquetis des culbuteurs quoique ceux-ci sont bien réglés.

Pesant environ 180 à 200 kilos et munie de pneus 27 × 4, quelle doit en être la pression ?

ANDRÉ, *à Tarbes.*

R Le réglage de votre magnéto et de votre carburateur ne doit pas être en cause, votre moteur doit être calaminé.

Votre magnéto doit avoir 15 mm. d'avance.

Vous pourriez peut-être avantageusement monter un gicleur de 180.

La pression de vos pneus doit être de 800 grammes à l'avant et 1 kilo à l'arrière.

### CINQ SEGMENTS... C'EST TROP

[?] Comment augmenter la compression d'une Peugeot P. 110 à soupapes latérales ? si j'y mets un piston Borgo à cinq segments, trois d'étanchéité et deux râcleurs, cela augmentera-t-il la compression ; il n'y en a que trois, deux d'étanchéité et un râcleur ; puis-je y mettre un piston bombé destiné à la marche au super-carburant comme vous le conseillez (Caïron, à Sallèbes, n° du 10 nov. 1934), cela augmentera-t-il la compression ? Enfin, prière de m'indiquer de quelle manière faire pour augmenter la compression de la P. 110 car il y doit y avoir plusieurs trucs.

G. VAYSSIÉ, *à Rudelle.*

R Le meilleur moyen pour augmenter le taux de compression d'un moteur consiste effectivement à mettre un piston bombé.

Quant à mettre cinq segments, nous vous le déconseillons formellement, l'excès en toutes choses est un défaut et trois segments suffisent amplement.

### ÉTINCELLES AU RUPTEUR

[?] Depuis quelque temps, je constate que les étincelles à ma bougie sont faibles. J'ai vérifié l'écartement de mes électrodes, de même que celui des vis platinées de ma magnéto. Tout est en ordre et bien propre. Toutefois, j'ai constaté la présence d'étincelles entre mes vis platinées. Ces étincelles ne sont pas très fortes, mais n'indiquent-elles pas un accident à mon condensateur ? Ma machine (une P. 108) part cependant très bien, et a un bon ralenti. Y a-t-il inconvénient à continuer à rouler ainsi ? Est-ce que je risque de rester définitivement en panne au cours d'une de mes randonnées ? L'allumage faible a-t-il une grosse influence sur le rendement, surtout en côte ? Je pèse 96 kg. et j'emmène souvent un passager de 65 kg., cela constitue-t-il un surmenage pour ma brave 250 cmc. ?

M. LEFFRAY, *à Alençon.*

R Il est certain que les étincelles au rupteur dénotent une détérioration, peut-être légère d'ailleurs, au condensateur. De toute façon, il est prudent de faire vérifier celui-ci. D'autre part, des étincelles faibles nuisent incontestablement au rendement, elles équivalent à retarder l'allumage puisque le mélange s'enflamme moins vite.

---

# NOS MOTS CROISÉS

**(Réservé à nos abonnés)**

MOTO REVUE organise un Concours de Mots croisés doté de nombreux prix.

La réponse devra être mise à la poste avant le samedi 2 février 1935, à 24 heures et devra comporter :

1° Nom et adresse complète.

2° La bande d'un abonnement en cours.

3° La grille sur laquelle a été recopiée à l'encre et lisiblement la solution.

4° Question subsidiaire pour départager les ex-œquo :

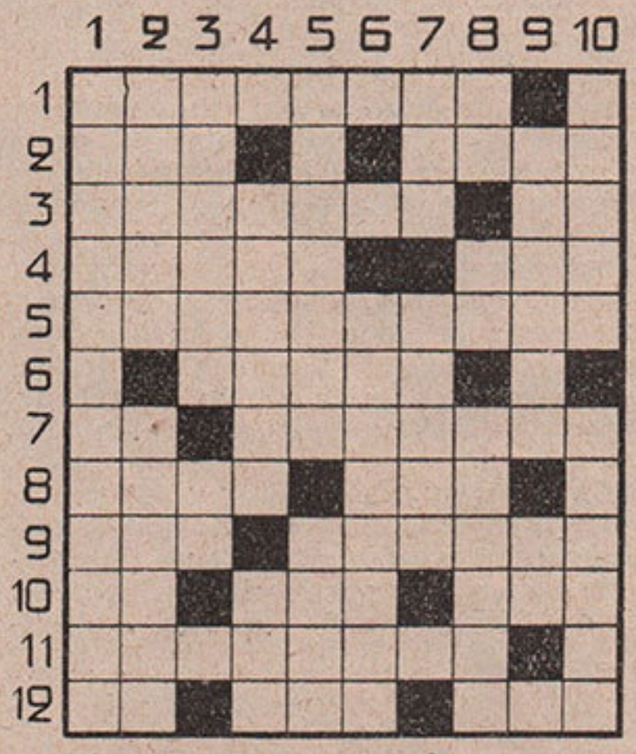
Quel sera le nombre de réponses exactes.

5° Mentionner sur l'enveloppe « Concours de Mots Croisés ».

N'écrire que sur le recto de la feuille et y coller la bande et la grille.

**Liste des Prix**

1er Prix : Une blague Eclair.
2e Prix : Une boîte de 25 tubes de Firezone.
3e au 6e : Une trousse Apax.
7e au 10e : Une clé nettoyeuse.
11e au 15e : Un Entomos.
16e au 25e : Un Projex.
26e au 35e : Un savon S.D.A.
36e au 50e : Un Ouvre-bidon.



### MOTS CROISÉS

*Horizontalement.* — 1. Dispositif nécessaire à la marche d'un moteur. — 2. Au printemps. Déformée. — 3. Use des parties diamétralement opposées. Petite championne italienne. — 4. Gouvernes. Troublé. — 5. Tressaillir. — 6. Réserve. — 7. Sa Majesté. Etre furieux. — 8. Malpropre. Hardi. — 9. Epoque. Bois durs. — 10. Note. Conviendra. Possédés. — 11. Résistance variable. — 12. Pronom personnel. Au monde. Indubitable.

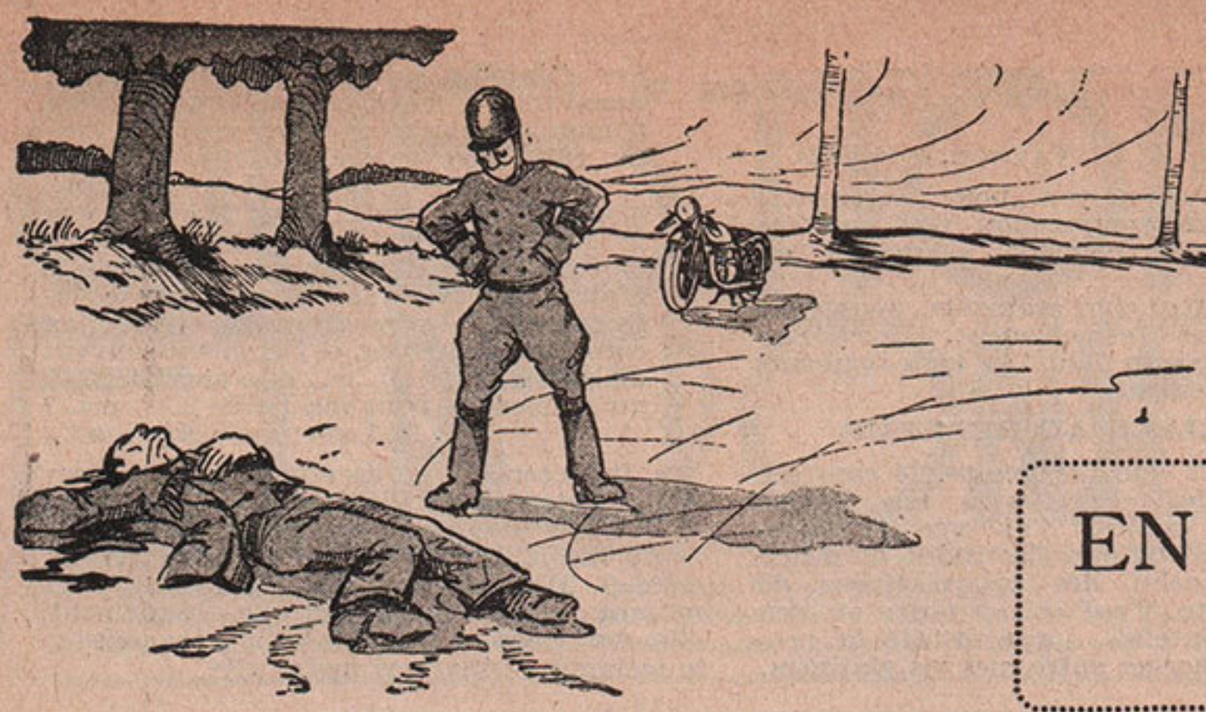
*Verticalement.* — 1. Freins d'oscillations. — 2. Nettoyer. Prénom féminin. — 3. Plantes grimpantes. Article. — 4. Alourdie. Particule dissociée. — 5. Récolte. Anneau de cordage. — 6. Adroit et agile. — 7. Endroit sans profondeur. Edit du tsar. — 8. En. Conjonction. Fleurs jaunes. — 9. Fait venir avec lui. Possédé. — 10. Os de la cuisse. Battre violemment.

### CONCOURS " EDMOND KAHN "
**Résultats**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | G | I | C | L | E | U | R | ■ | E |
| 2 | O | ■ | I | ■ | P | N | E | U | S |
| 3 | R | O | T | O | R | ■ | P | ■ | S |
| 4 | G | R | E | ■ | I | R | E | N | E |
| 5 | E | G | R | I | S | E | R | ■ | N |
| 6 | ■ | A | N | S | E | ■ | T | O | C |
| 7 | A | N | E | S | ■ | B | O | R | E |
| 8 | T | E | ■ | Y | S | E | R | ■ | S |
| 9 | O | ■ | T | ■ | U | N | I | E | ■ |
| 10 | M | ■ | E | M | I | N | E | N | T |
| 11 | E | C | L | A | T | E | R | ■ | T |

Réponses exactes : 140.

1er Lavigne, à Paris ; 2e Gardien, à Brienne-le-Château ; 3es *ex æquo* Guérin de Vaugrente, Boniaud, à Sétif ; 5e Tabouret, à Paris ; 6es *ex æquo* Guépratte, à Ancy-sur-Moselle ; Pradeau, à Sarlande ; 8es *ex æquo* Valliend, à Bordeaux ; Tillier, à Dunkerque, Le Bars, au Raincy ; 11es *ex æquo* Moizan, à Gonesse ; Varennes, à Riotord ; 13es *ex æquo* Deliance, à Pavillons-sous-Bois ; Donneville, à Pau ; 15e Demoisy, à Malain ; 16e Florchinger, à Paris ; 17es *ex æquo* Cornu, à Dijon ; Cazenave, à Versailles ; Maréchal, à Lourdes ; 20e Lombarie, à Labécède-Laurageais ; 21e Gautier, à Saint-Nazaire ; 22e Lagardère, à Paris ; 23e Triolet, à Sucy-en-Brie ; 24e Leclercq, à Nancy ; 25e Lafond, à Colombes ; 26e Pierrot, à Paris ; 27es *ex æquo* Jasselette, à Herstal ; Leyrissoux, à Sexcles ; Sabourin, à Tauche ; 30e Moreau, à Geste ; 31es *ex æquo* Duconte, à Paris ; Tisson, à Hordain ; 33es *ex æquo* Cotte-Martinon, à Nice et Cantat, à Sadournin ; 35es *ex æquo* Moinard, à Mauze-sur-le-Mignon ; Mazille, à Cours ; Reding, à Longlaville ; 38es *ex æquo* Binant, à Sceaux et Coty, à Paris ; 40es *ex æquo* Hussenet, à Auxerre ; Crozet, à Cours ; Leroy, à Jeumont ; 43es *ex æquo* Abauzit, à Metz ; Mennessin, à Beaurain ; Chauvet, à Lyon ; 46e Parrain, à Chalmaison ; 47e Libératoire, à La Goulette ; 48e Ménage, à Saint-Rémy-du-Plain ; 49e *ex æquo* Fillère, à Paris et Martinon, à Alger.



# Un blessé sur la route!

## EN CAS D'ACCIDENT
### CE QU'IL FAUT FAIRE...

UN proverbe ancien plein de sagesse et de bon sens affirme que la « prudence est la mère de la sûreté ». Aussi tout motocycliste soucieux de sa sécurité et de celle des autres usagers de la route doit avant tout se montrer prudent et s'interdire la moindre négligence et la plus petite étourderie qui, bien qu'insignifiantes par elles-mêmes, peuvent avoir parfois des conséquences tragiques. Il doit également, dans la mesure du possible, prévoir les fautes susceptibles d'être commises par les autres usagers et s'efforcer de les empêcher de devenir dangereux.

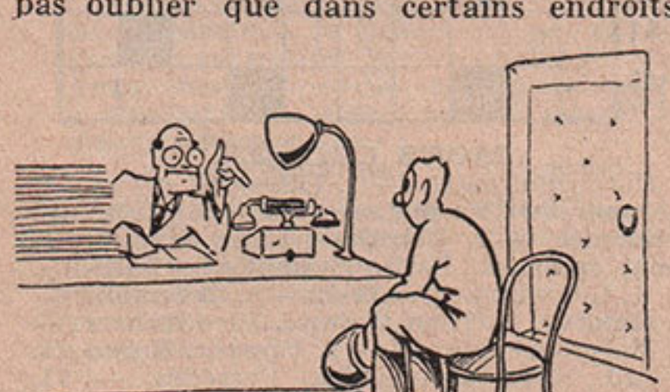
**La première chose à faire est toujours de soigner les blessés ; c'est d'ailleurs un geste auquel les tribunaux sont sensibles.**

Conduire sagement, sans excès de vitesse et sans imprudence, surveiller attentivement la route que l'on a devant soi, ralentir toutes les fois que les circonstances l'exigent et observer constamment les règles précises renfermées dans le Code de la Route constituent le meilleur moyen d'éviter les accidents et les déplorables ennuis qu'ils entraînent.

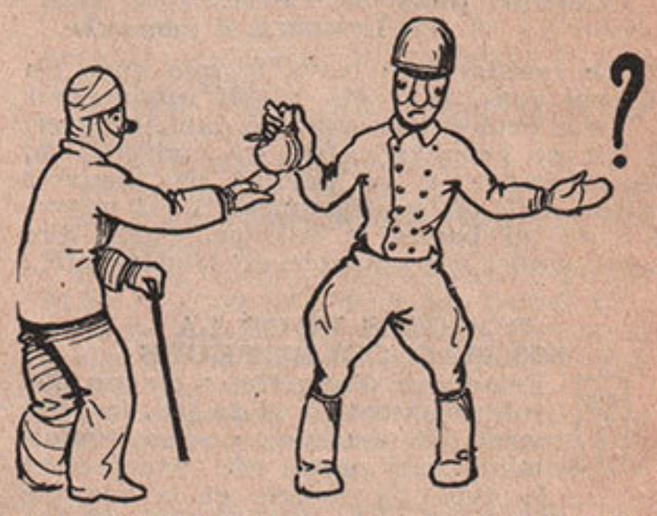
Mais il arrive parfois que malgré toute la prudence dont on a pu faire preuve et tout le soin que l'on a apporté à observer les sages prescriptions du Code de la Route, un accident se produise. La circulation actuelle est si intense que l'on rencontre quotidiennement sur les routes de nombreux conducteurs, parmi lesquels se trouvent malheureusement trop souvent, des fous, des imprudents et même des ivrognes, qui constituent un danger permanent pour les autres usagers. On a beau être soi même prudent et réfléchi, on risque à tout instant d'être victime de leurs folies ou de leurs stupides imprudences. A cela il faut ajouter les accidents presque impossibles à prévoir, mais qui guettent constamment le malheureux motocycliste. Le chien ou la vache qui sort brusquement de derrière une haie, le piéton qui débouche de derrière une voiture arrêtée, l'homme ivre qui gesticule au milieu de la route, la brave femme qui veut retenir son petit chien, la paysanne qui essaie de faire garer ses volailles peuvent provoquer des accidents dont les suites risquent d'être mortelles.

Aussi étant donné l'impuissance dans laquelle on se trouve de se prémunir contre les conséquences des négligences ou des imprudences d'autrui, il est nécessaire de connaître ce qu'il y a lieu de faire lorsque la mauvaise fortune a voulu que l'on cause un accident à un tiers. Il faut tout d'abord se garder comme de la peste, du délit de fuite, qui à lui seul engage lourdement la responsabilité du motocycliste ; si insignifiant que soit l'accident provoqué par sa machine, n'eut-il même qu'égratigné très légèrement un passant, le conducteur doit s'arrêter. S'il a occasionné des blessures assez graves, il doit faire immédiatement le nécessaire pour faire soigner le blessé et le faire transporter, si son état l'exige, dans une pharmacie, chez un docteur ou dans un hôpital. C'est là un devoir élémentaire d'humanité qui s'impose parce que l'on n'est pas des sauvages. Les soins qu'on doit donner à la victime ne peuvent jamais être considérés comme un aveu de responsabilité ; généralement les tribunaux se montrent beaucoup plus sévères envers les conducteurs qui, après avoir causé un accident, ont négligé de venir en aide à la personne accidentée dont l'état exige certains soins urgents.

Après avoir fait le nécessaire pour faire soigner la victime, il convient de rechercher immédiatement les personnes qui ont été témoins de l'accident pour leur faire préciser ce qu'ils ont vu et entendu. Il faut se méfier particulièrement des témoins qui crient fort et qui portent hâtivement un jugement trop affirmatif: il arrive en effet parfois que leur témoignage se trouve faussé par leur emportement ou par leur parti-pris, car il ne faut pas oublier que dans certains endroits le motocycliste circule au milieu de témoins systématiquement à charge. Quand on est parvenu à retrouver les personnes ayant assisté à l'accident ou ayant remarqué quelque chose s'y rapportant, il faut les réunir pour leur faire préciser ce qu'elles ont vu.



**Il est nécessaire de se faire guider et documenter par un conseil spécialisé qui seul peut donner les instructions susceptibles d'être de quelque utilité.**



**N'offrez jamais une somme quelle qu'elle soit à votre victime, c'est une bienveillance qui retombera sur vous, car elle sera considérée comme un aveu de votre responsabilité.**

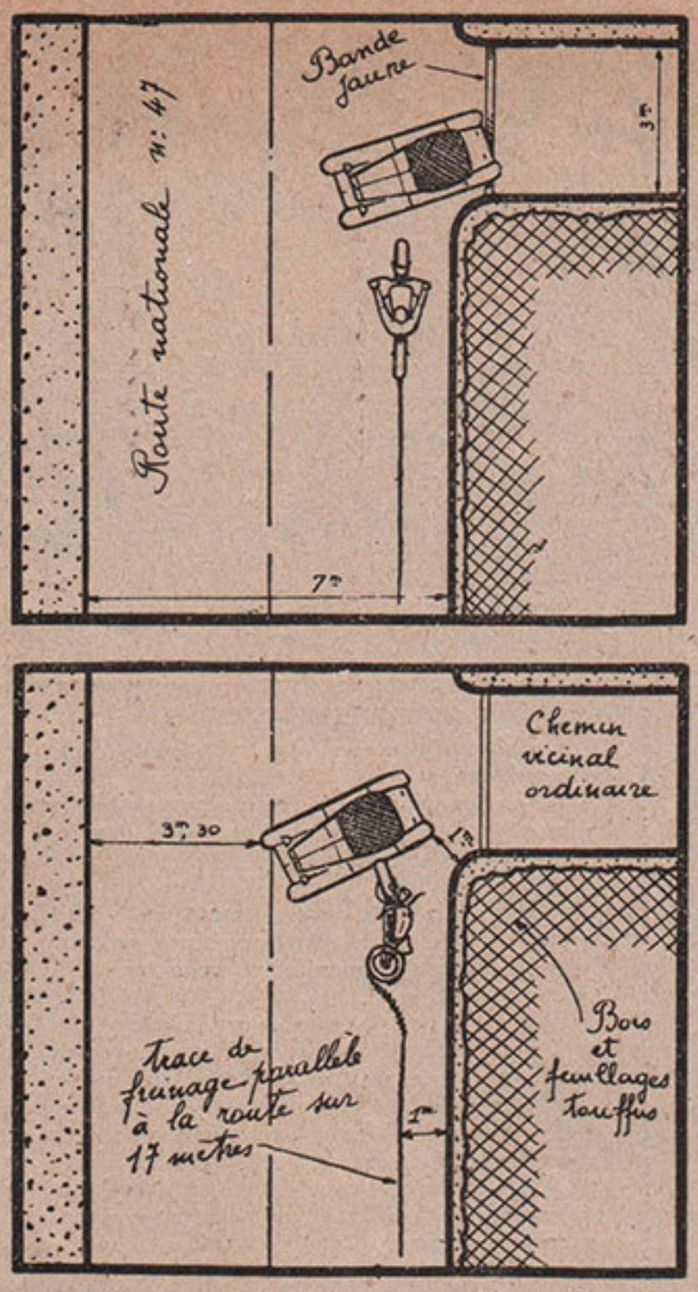
Il faut notamment leur faire constater la position du ou des véhicules sur la route. Pour cela on mesure au pas, ou avec un mètre, si l'on en a un à sa disposition, la largeur de la route et surtout la distance de sa machine au bord droit de la chaussée. Si l'accident s'est produit par suite d'une collision avec un autre véhicule, il convient également d'établir aussi exactement que possible, la position de ce dernier et le point précis où le choc s'est produit. Toujours dans le cas d'une collision, il faut relever, si le sol le permet, les traces des roues, les marques de freinage, leurs dimensions et leur direction. Ce sont là des renseignements précieux qu'il importe de consigner et de faire constater immédiatement, parce qu'ils ne subsisteront pas longtemps. S'il est possible, il convient aussi de relever et d'indiquer sur un croquis les emplacements occupés par les véhicules à l'instant qui a précédé l'accident. On doit également faire constater, s'il y a lieu, que l'on a fait normalement usage de l'avertisseur ou que le phare était allumé, ou mis « en code ». En résumé il faut chercher à faire ressortir toutes les imprudences du conducteur adverse : excès de vitesse, défaut d'avertissement, virage à la corde, etc., pouvant être la cause initiale de l'accident.

Dans le cas où la victime est un piéton, le motocycliste supporte entièrement la charge de la preuve. C'est lui qui doit établir et mettre en relief toutes les fautes de la victime. Si celle-ci est un cycliste,

il faut indiquer le trajet qu'il effectuait et faire ressortir comme précédemment les négligences ou imprudences qu'il a pu commettre : changer de direction sans faire de signal, déboucher à vive allure d'une rue adjacente, circuler sans être éclairé ou sans avoir de feu arrière.

S'il est possible, il faut aviser immédiatement un agent de la force publique qui peut être selon le lieu où l'accident s'est produit un agent de police, des gendarmes ou simplement un garde-champêtre. Il faut veiller à ce que le procès-verbal de l'accident qu'ils sont chargés de dresser, reproduise aussi exactement et aussi complètement que possible, les diverses dépositions des témoins et les constatations matérielles relatives à l'emplacement et à l'état des véhicules. Ce procès-verbal doit également renfermer les noms et les adresses de tous les témoins ayant vu quelque chose se rapportant à l'accident.

Lors d'un accident, il faut éviter de trop parler et se méfier de toute parole qui pourrait être interprêtée comme une reconnaissance de sa propre responsabilité. On doit simplement se borner à expliquer exactement aux agents ou aux gendarmes, les faits matériels qui ont pu provoquer l'accident sans cependant en déduire la moindre appréciation. D'ailleurs la personne ayant causé l'accident n'est généralement guère qualifiée pour connaître à qui incombent réellement les responsabilités ; les juges des tribunaux peuvent seuls tirer une conséquence juridique de l'ensemble des faits qui leur sont soumis en les examinant à la lumière des lois et des règlements. D'autre part certaines compagnies d'assurances interdisent à leurs assurés, sous peine de déchéance, de reconnaître leur responsabilité ; aussi ces derniers doivent se borner uniquement à relever et à préciser les circonstances exactes de l'accident.




**Dressez au plus tôt un double schéma de l'accident au moment où il allait se produire et une fois accompli, mentionnez tous les détails et cotes ; il sera de la plus grande utilité pour le tribunal et l'assureur.**

Si l'accident a occasionné d'assez graves dégâts à la machine, il importe de le faire constater par un huissier qui dressera un constat précis et détaillé sur lequel devra figurer tous les renseignements déjà cités. Dans le cas où ces dégâts sont très importants, il faut remplacer les constatations d'un huissier par celles d'un expert choisi régulièrement, qui pourra en sa qualité de mécanicien évaluer exactement à la suite d'un examen minutieux, les dégâts occasionnés. Lorsque à la suite de l'accident la machine ne peut plus rouler, il n'est pas nécessaire de la laisser sur place pour l'enquête si on ne peut pas l'y garder ; on doit, dès que les premières constatations sont effectuées, la faire transporter dans un lieu sûr, mais il ne faut la faire réparer que lorsque les experts, s'il en est nommé, l'auront vue.

Enfin, il est nécessaire d'aviser le plus rapidement possible, par lettre recommandée de préférence, la Compagnie d'assurances à laquelle on est assuré, en lui transmettant tous les renseignements recueillis et en mentionnant avec précision même les plus petits détails. Un croquis schématique de l'accident donnant l'emplacement exact des véhicules peut utilement être joint au rapport adressé à la Compagnie.

Lors même que l'accident ne sera pas imputable au motocycliste qui pourrait être totalement dans son droit, il est toujours nécessaire de prendre immédiatement toutes les précautions énumérées plus haut, qui lui permettront d'établir plus facilement son droit afin de pouvoir, si cela est nécessaire, le faire triompher devant les tribunaux chargés de statuer sur les responsabilités et sur les conséquences de l'accident dont il se trouve, involontairement, être l'auteur.

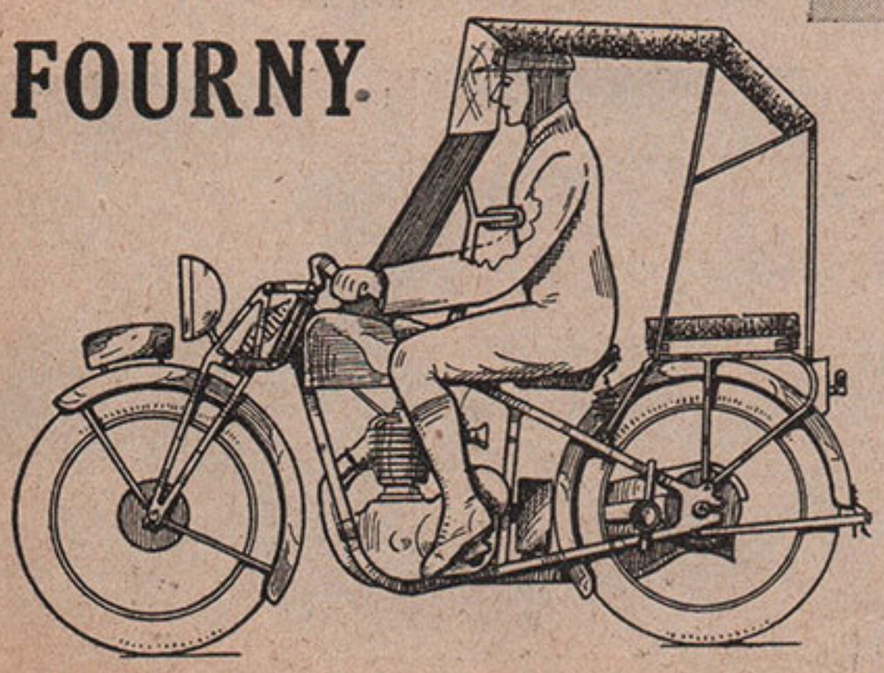
TOLOU.

---

# DEUX RÉALISATIONS ORIGINALES

## LE DISPOSITIF DE PROTECTION ET DE SÉCURITÉ

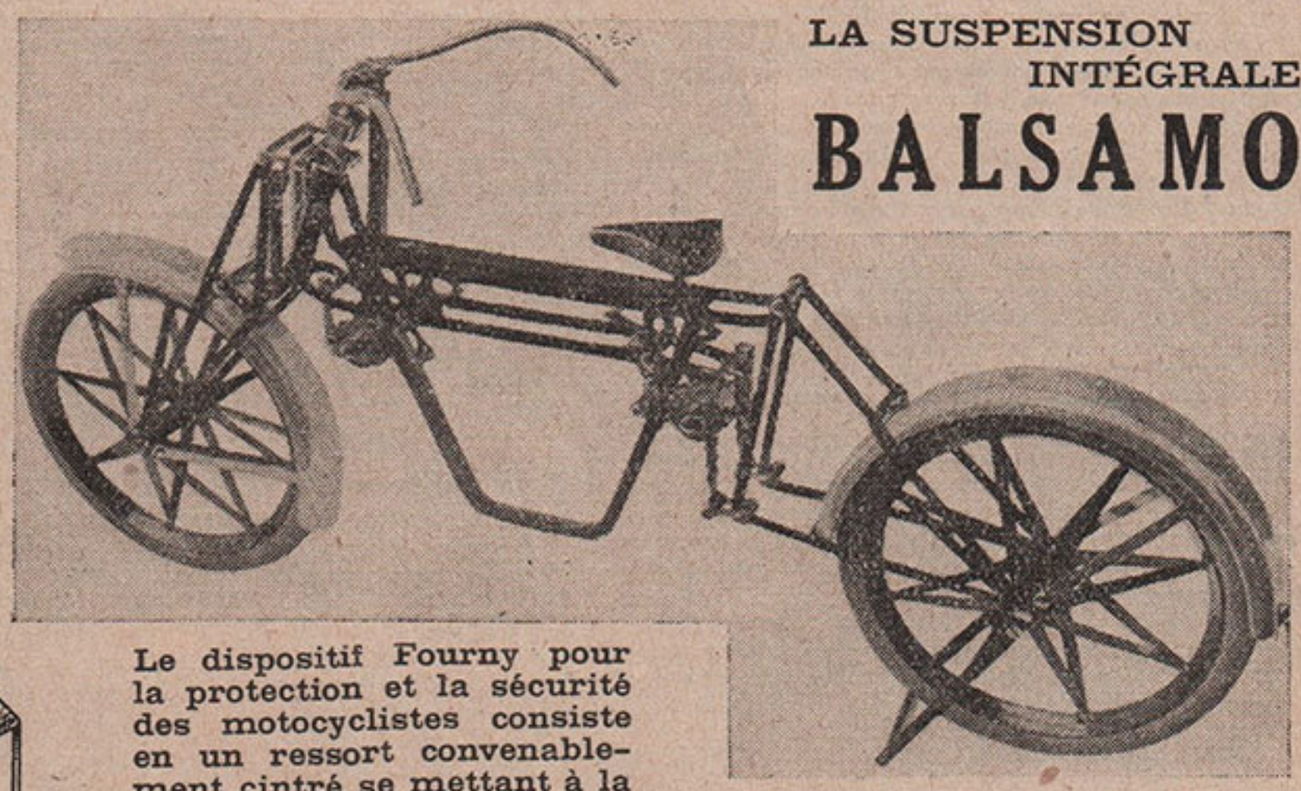
## FOURNY



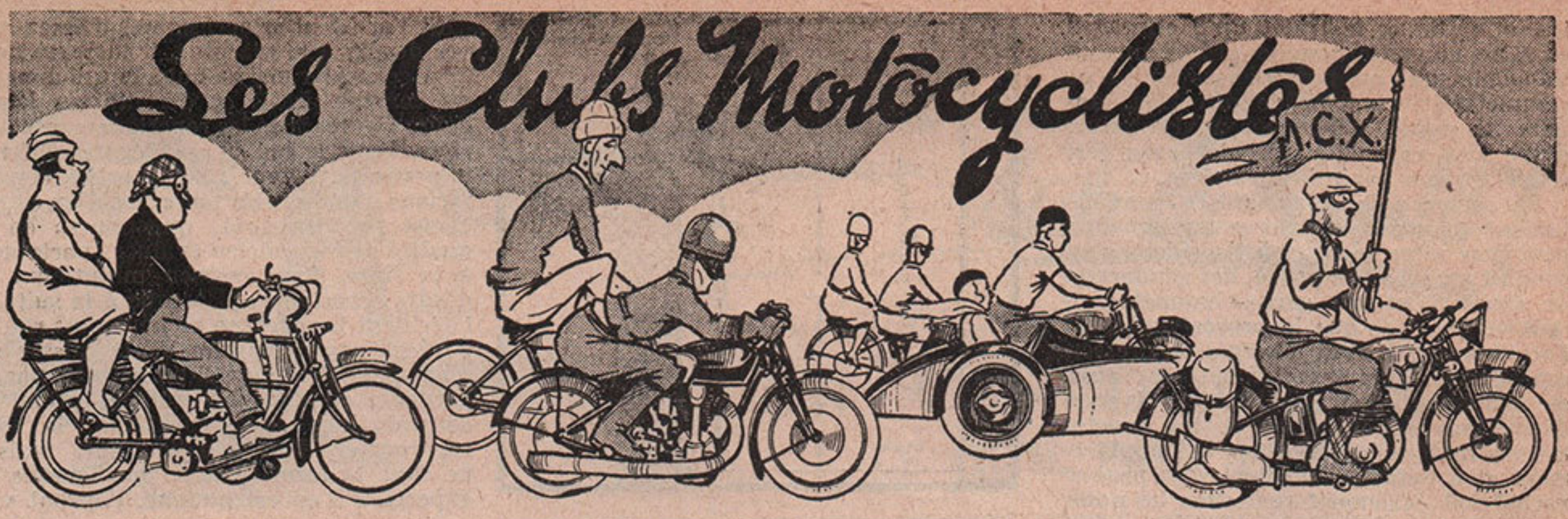
Le dispositif Fourny pour la protection et la sécurité des motocyclistes consiste en un ressort convenablement cintré se mettant à la hauteur de la poitrine, muni d'une garniture très souple de façon à empêcher par suite de choc ou d'arrêt brusque le motocycliste de quitter la selle tête première. De même, le conducteur restant sur son siège empêche le passager de vider le sien. Un pare-brise réglable abrite le visage du conducteur. Il y a une capote pliante composée d'arceaux articulés.

## LA SUSPENSION INTÉGRALE

## BALSAMO



La maquette de démonstration représentée ci-dessus a été réalisée pour expliquer le fonctionnement de la suspension intégrale établie par l'ingénieur italien Balsamo. Cette suspension est, si l'on peut dire, mixte, la machine est suspendue par des ressorts, mais avec un système de compensation hydraulique. Ce système évite, lorsque l'une des deux roues est soulevée par un choc, que le système suspenseur de l'autre ne subisse une trop forte réaction.




## MOTO-CLUB PICARD

### Décision du Comité

Le Comité dans sa réunion de ce jour, 26 décembre 1934, prend à l'unanimité la décision suivante :

Les membres du M.C.P. accomplissant leur service militaire seront considérés pendant toute la durée de ce service, comme faisant partie du M.C.P., sans avoir à acquitter quelque droit ou cotisation que ce soit.

De plus, ils pourront participer à toutes les épreuves organisées par le Club et prendre rang pour la distribution des récompenses.

Le comité du M. C. Picard prie ses membres actifs actuellement sous les drapeaux de bien vouloir lui faire parvenir le plus tôt possible, leur adresse militaire et de l'aviser des changements pouvant arriver pendant la durée de ce service.

*Revue du T.C.F.* — Le Moto-Club-Picard met à partir de janvier 1935, à la disposition de ses membres, la revue du Touring-Club de France. Ils pourront puiser dans cette intéressante revue, quantité de renseignements utiles concernant le tourisme, le camping ,etc., au siège du Moto-Club Picard, 16, place René-Goblet, à Amiens

*Visite du Musée des Arts et Métiers.* — Le Comité du M. C. P. a retenu pour le 10 février une sortie ayant pour but la visite du Musée des Arts et Métiers de Paris. Il espère faire ainsi plaisir aux membres que la mauvaise saison prive de la joie de se retrouver le dimanche entre camarades. D'autre part, nombre d'entre eux profitent de l'hiver pour faire une révision complète de leur machine et, pour leur permettre de prendre part à cette sortie, celle-ci se fera par chemin de fer.

La visite d'un Musée comme celui des Arts et Métiers intéressera vivement nos motocyclistes qui sont pour la plupart des passionnés de mécanique. Ils pourront juger des progrès réalisés dans ce domaine, la section automobile, à elle seule, valant le déplacement, telle est la variété des modèles exposés.

Un billet collectif permettant d'effectuer le voyage avec une sérieuse diminution sera pris par le Comité quelques jours avant la sortie, et tous les membres qui seront libres le 10 février, sont priés de se faire inscrire au siège, 16, place René-Goblet, où tous renseignements complémentaires leur seront donnés.

## MOTO-CLUB D'ANTONY

Le M.C.A. a tenu jeudi 10 janvier 1935 sa première réunion de l'année. Les membres réunis en Assemblée générale avaient à élire leur nouveau bureau. Ceux-ci, après avoir entendu le compte rendu moral et financier de la Société et en avoir accepté la bonne gestion, ont procédé au vote.

Sont élus : *Président :* Richard Maurice (réélu) ; *vice-présidents :* Benoist Fernand, Masset Auguste ; *secrétaire :* Bizot Georges (réélu), adjoint, Racœur ; *trésorier :* Coutarel ; *membres du bureau :* Métivier, Meunier, Boubyl.

## AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

### Sortie sur Fontainebleau

C'est dimanche 20 janvier que l'Amicale organise sa première sortie de l'année.

Départ de la porte Dorée des deux groupes (vitesse de marche : 30 et 60 km.) à 9 et 10 heures.

Déjeuner au restaurant « Au Roi de Pique », à Fontainebleau, place du Marché, derrière l'Eglise.

Prix du déjeuner : 10 francs.

Ceux qui le désirent peuvent emporter leurs provisions.

Ravitaillement collectif à la sortie de Maisons-Alfort (ristourne : essence 0 fr. 50, huile toutes marques, de 3 à 7 francs le bidon).

Motocyclistes isolés fraternellement invités.

Musique et danses égaieront la sortie et permettront aux amateurs de s'en donner à cœur joie.

Venez nombreux.

**ABONNEZ-VOUS**

Un abonnement à *Moto Revue* coûte 23 fr. pour six mois.

Ne croyez-vous pas que cette somme modique puisse être récupérée au centuple dans le courant de l'abonnement?

Si...

D'abord la réalisation immédiate d'une économie réelle de quarante-cinq centimes entre l'achat du numéro et celui reçu par l'abonnement.

Soit 20 francs de gain pour l'année.

Donc, l'abonné reçoit six mois d'abonnement gratuitement par rapport au lecteur au numéro.

Puis, nos Petites Annonces gratuites, 6 lignes à 10 francs, soit 60 francs, qui vous remboursent plus que le montant de l'abonnement.

Nos assurances contre les accidents, vol, incendie, individuelle, défense contre les contraventions, sur impositions, poursuites en correctionnelle et en simple police, etc.

## DERNIERE HEURE

### SUPERBE PERFORMANCE DE F. DUMONT DANS LA ROSE D'HIVER

*Nous recevons la carte suivante de Dumont, agent de Peugeot, Gnome-Rhône et Moser à Pontarlier et de son passager A. Denevaud.*

Milan, 14 janvier 1935.

A Moto-Revue les meilleures salutations de deux participants à la VIe Rose d'Hiver, à Milan.

Départ de Pontarlier vendredi 11 janvier par 20 degrés de froid et 40 centimètres de neige, sur moto Peugeot 500 cmc. (P.515) solo, avec siège arrière. — Parcours : Pontarlier - Salins - Lons - le - Saulnier - Bourg - Lyon - Valence - Avignon - Aix - Cannes - Nice - Menton - Savona - Gênes - Milan, (soit 1.100 km.). Tous les temps : gel, neige, pluie, soleil, un tout petit peu brouillard.

Résultat : 1er classés des étrangers, gagnants de la Coupe Curli. F. Dumont et A. Denevaud.

## M.C. DE PARIS

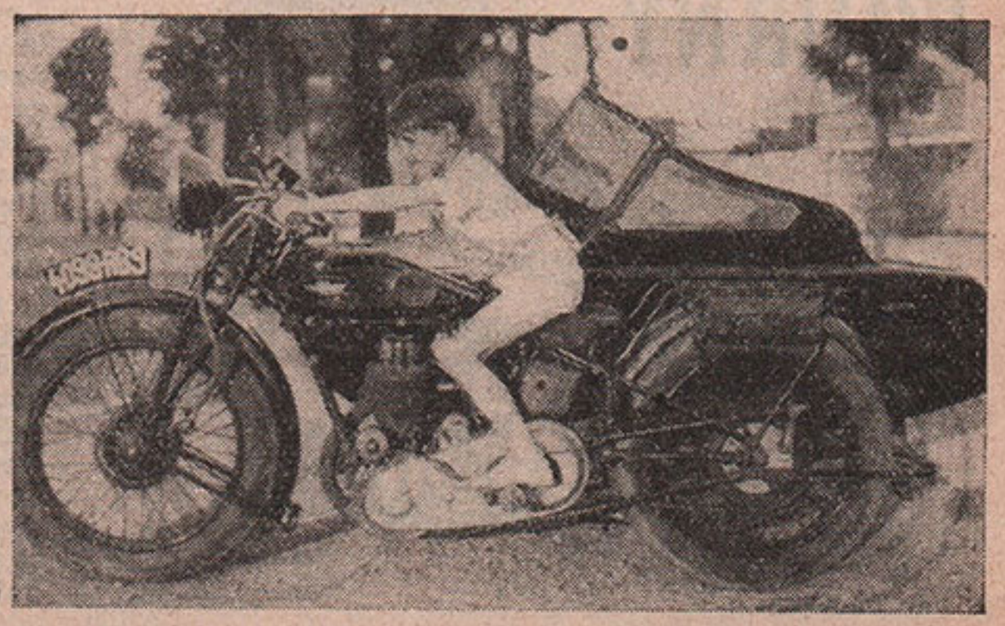
### Chaque Dimanche, une sortie

Malgré un temps nettement défavorable, neige, verglas, etc., la sortie sur la Ferté-Alais a réuni 28 participants, qui n'ont pas eu à regretter d'avoir dédaigné les rigueurs de la température. Avant déjeuner eut lieu une petite ballade pédestre et apéritive, dans les roches. Quant au repas, il fut comme à l'habitude au « Lion d'argent », copieux, excellent, et d'un prix conforme à une bourse motocycliste. Ensuite, petit tour de chant par les belles voix du Club, accompagnées au piano par Richy ; sauterie intime très animée, re-promenade agrémentée de jeux divers et... d'hiver. Retour, sur routes très glissantes, à 18 h. 30.

A noter la présence assidue aux sorties d'hiver de l'élément sportif, entre autres, l'ami Richy, champion amateur du Bol d'Or, et Mlle Defer, une intrépide concurrente de nombreuses compétitions.

Dimanche prochain 19, sortie sur Pont Sainte-Maxence. Rendez-vous Porte de la Villette, à 8 h. 15, départ 8 h. 30. Itinéraire : Le Bourget, La Chapelle-en-Serval (regroupement), Senlis et Port Sainte-Maxence.

Renseignements et itinéraires : au siège, 5, avenue Victoria le mercredi à 21 heures et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.



**Ses mains ont du mal à atteindre les poignées du guidon, cela n'empêche pas Jeannot Dalot, fils de notre lecteur, d'être fier de chevaucher la D.3 paternelle (photo de M. Dalot, à Paris).**

## MOTO-SPORT SCHILTIGHEIM

Au cours de son Assemblée générale qui eut lieu le dimanche 6 janvier 1935, le Moto-Sport Schiltigheim a élu son nouveau Comité comme suit :

*Président d'honneur :* M. Spack ; *président :* M. Mattern ; *vice-président :* M. Kappler ; *capitaine de route :* M. Bednarczyk ; *secrétaire :* M. Batzareck ; *secrétaire-adjoint :* M. Trompeter ; *trésorier :* M. Schertzinger ; *assesseurs :* MM. Klein, Beninger, Marx ; *réviseur de caisse :* M. Meyer-Mockers ; *chef du matériel :* M. Batzareck ; *commission sportive :* MM. Meyer, Trompeter, Bednarczyk, Imhoff, Amann ; *délégué pour les séances du M.C. Alsace-Lorraine :* MM. Trompeter, Bednarczyk ; *délégué pour les séances du Vélo-Club Schiltigheim :* M. Schertzinger.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Batzareck André, route de Brumath, n° 57, à Schiltigheim.

## SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

Avec l'année 1935 un nouveau club a vu le jour. Fondé par M. Schneider qui a su s'entourer d'éminents collaborateurs, le Sporting Moto-Club Parisien vient de naître.

Son programme sportif et touristique a été établi avec le plus grand souci de donner satisfaction aux motocyclistes et automobilistes les plus exigeants.

Siège social : 14, rue Vitruve.

Permanence : 46, rue des Orteaux, Paris (20e). Téléphone Roquette 17-13.

Composition de son Comité

*Président* : M. Baudouin ; *vice-présidents* : M. Schneider, M. Voivenel ; *secrétaire général* : M. Hérold ; *secrétaire-adjoint* : M. Schneider Louis, M. Battut ; *trésorier-adjoint* : M. Choisy ; *directeur touristique* : M. Léger.

## DIJON-PARIS-DIJON 1935

L'Union Motocycliste dijonnaise, jeune et très active société motocycliste a décidé d'organiser cette année, vers le milieu du printemps, une grande épreuve motocycliste de régularité appelée Dijon-Paris-Dijon.

Cette épreuve, la première, sera ouverte à tous les motocyclistes amateurs qui le désireront, qu'ils appartiennent à des Clubs de la Fédération Motocycliste et Automobiliste du Centre-Est, ou à des Clubs indépendants ; y seront également admis, les indépendants, c'est-à-dire les motocyclistes n'appartenant à aucun Club.

Le règlement est actuellement établi, il sera envoyé sur demande à partir du 1er février prochain.

# LE SPORT

## ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX

Comme chaque année, dès l'ouverture des engagements pour Roubaix-Paris-Roubaix, les coureurs Pahin et Narcy se sont inscrits en tête de liste.

C'est que le fait à son importance. Il est prévu en effet dans le règlement que les heures de départ seront données en raison inverse de la date d'engagement. Les premiers inscrits sont les derniers partants.

Il est bon du reste de signaler que les heures de départ ont été très retardées cette année. Les premiers concurrents ne quitteront Roubaix qu'à 5 h. 30 au lieu de 4 h. l'an dernier et la catégorie la plus rapide, la 500 cmc ne quittera Roubaix qu'à 3 h. 30. De ce fait les retours seront un peu retardés et ce n'est qu'à 16 heures que les sportifs verront arriver à Roubaix les concurrents retour de Paris.

Il est vrai que dans l'intervalle aura lieu la course de côte de Doullens.

Renseignements et règlements au Moto Club du Nord, 42, rue du Maréchal-Foch à Roubaix (T. 34651 et 52).

## AU MAROC
### Course de Côte d'Anfa (Casablanca)

La course de côte d'Anfa s'est disputée le 30 décembre, à Casablanca et a été favorisée par un temps splendide.

Le chronomètrage de l'épreuve se faisait électriquement.

Le départ fut donné aux concurrents à 14 h. 30, devant un public nombreux et enthousiaste.

Le record de la côte fut battu par G. Crouara (B.S.A. 500 spécial) en 28" 4/5, moyenne 105 km.-h. Ancien record 29" 1/5.

Résultats :

*Catégorie* 250 *sport*. — 1. Alazracki (Rudge), 35" 4/5.

350 *Sport*. — 1. Thomine (Jonghi), 36" ; 2. Tramov (Peugeot), 38" 3/5.

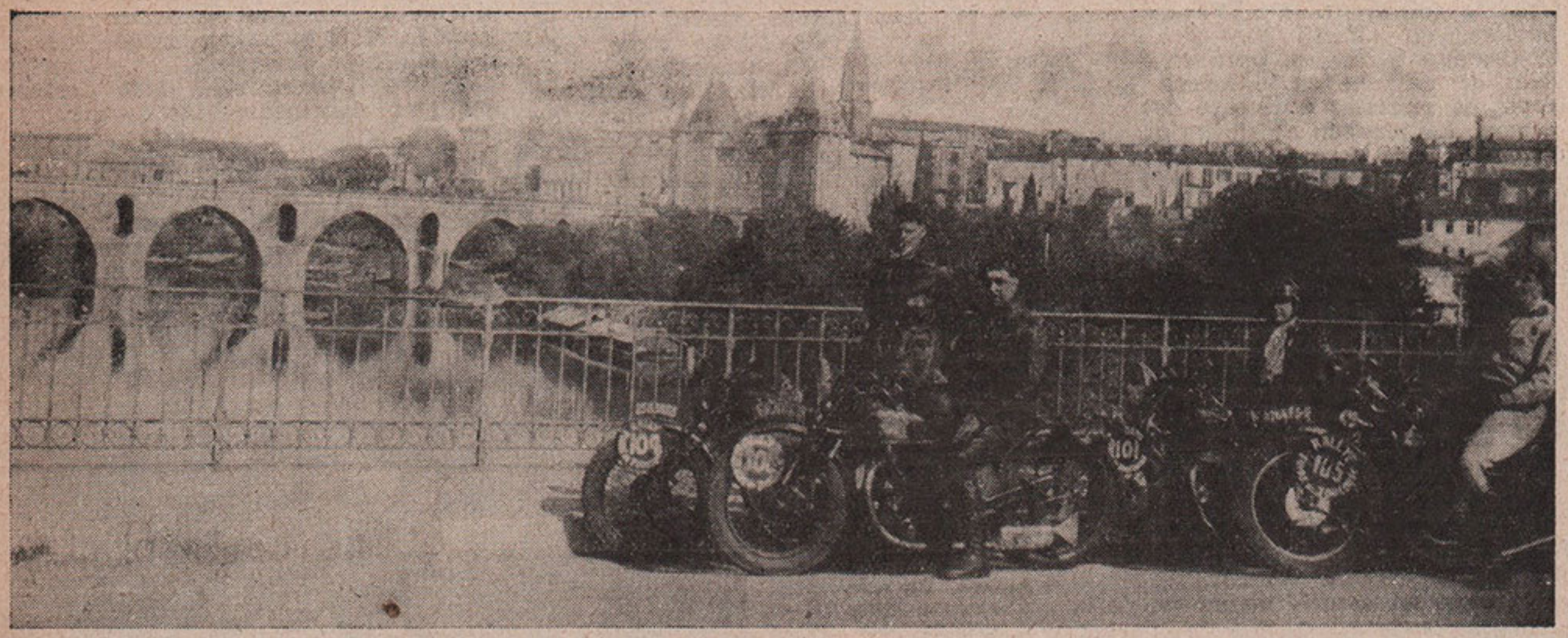
500 *sport*. — 1. F. Crovara (B.S.A.) 31" record battu ; ancien record 32" ; 2. Santos (N.S.U.), 32" 1/5 ; 3. Marcel (Gillet Herstal), 40" 4/5.

*Catégorie* 250 *course*. — Uchau, seul concurrent abandonne au deuxième essai.

350 *course*. — 1. Alazracki (Norton), 31" 2/5 ; 2. F. Crovara, 34" 1/5.

500 *course*. — 1. G. Crovara (B.S.A.), 28" 4/5, moyenne 105 km., record battu ; ancien record 29" 1/5 ; 2. Alazracki( Norton), 30" 1/5 ; 3. Alazracki (Norton), 31" 3/5.

**Ci-dessous le Tarn à Montauban, photo prise par un groupe du Moto-Club Saint-Cyprien de Toulouse pendant le rallie de la foire de Toulouse.**




# LA LUBRILINE COLLOÏDALE TANAHOVA

Les bienfaits du graphite commencent à être reconnus. Lubrifiant solide, capable de résister aux plus fortes pressions, aux plus hautes températures, adhérent fortement au métal le graphite a permis d'assurer le graissage dans des cas désespérés. Il bouche les pores du métal, noie ses aspérités. Il permet à l'huile de s'étaler plus largement entre les surfaces frottantes. Il facilite donc le rodage, mais ses bienfaits ne se limitent pas à cette période limitée, mais à toute la vie du moteur qu'il prolonge beaucoup. Une huile graphitée n'a pas besoin d'être vidangée. aussi souvent qu'une huile non traitée. L'étanchéité des pistons est améliorée et les pertes d'huile par remontée ne sont plus à craindre. Le graphite est donc économique. Il est également une garantie contre les accidents mécaniques. En effet, il reste adhérent aux parois et si l'huile n'arrivait plus il constitue une surface grasse et empêche le grippage.

Mais nous ne pouvons nous servir du graphite brut ou sommairement affiné. Il contient en effet des impuretés abrasives qui produiraient des désastres. Sous sa forme naturelle, il déposerait et ne resterait pas en suspension dans l'huile. Fort heureusement ce double problème de la pureté et du mélange intime du graphite à l'huile a été résolu. Nous avons actuellement des graphites chimiquement purs. A l'état colloïdal, ils restent indéfiniment en suspension dans l'huile sans que se forme aucun dépôt. C'est là un miracle de la chimie. On y parvient par deux procédés : dans le procédé Acheson, on produit un graphite synthétique à partir des anthracites et cokes de pétrole en utilisant l'énorme chaleur fournie par le four électrique. Le procédé Moissan permet d'obtenir la transformation allotropique du graphite naturel. C'est un procédé dérivé du Moissan qui est employé par les Etablissements Jarlaud dans leur usine de Thury (Côte d'Or).

Les Etablissements Jarlaud ont une vaste expérience de la préparation et des applications du graphite et ils exploitent à Madagascar depuis plus d'un quart de siècle, d'abondants gisements de graphite. Pendant la guerre c'est par milliers de tonnes qu'ils en ont livré à l'armée. Aussi sont-ils passés maîtres dans la production d'un graphite complètement épuré des fragments de quartz et de silice et amené à un état colloïdal parfait, ainsi qu'on peut le vérifier à l'ultra microscope.

Ce graphite est incorporé à haute dose, à une huile lubrifiante et c'est ce mélange qui est livré sous le nom de Lubriline colloïdale Tanahova. L'emploi de ce produit qui est par surcroît antidétonant et décalaminant, se traduit par une économie de 65 % d'huile. En améliorant l'étanchéité, il évite le passage des gaz frais dans le carter, et empêche ainsi la dilution de l'huile en même temps qu'une perte de carburant. Aussi n'est-il pas surprenant qu'on constate aussi une diminution de la consommation d'essence, environ 10 %. Et à cela il faut ajouter la réduction de l'usure du moteur et les pannes diverses qui résultent d'un mauvais graissage. La marche du moteur est améliorée. Les départs à froid sont plus faciles, les accélérations plus rapides. Il n'y a aucune contre-indication à l'emploi de la Lubriline. Elle ne peut jamais obstruer filtres et canalisations, car il ne se dépose qu'une pellicule infime qui adhère au métal et qui loin de ralentir la circulation de l'huile permet à celle-ci de passer plus facilement.

La Lubriline Tahanova est livrée en doses pour traiter 5 litres d'huile. Pendant la période de rodage, versez ce bidon dans un demi litre d'huile de graissage. Délayez, brassez et ajoutez à l'huile du carter dans la proportion d'un bidon dosé par cinq litres d'huile. Par la suite un bidon dosé suffira pour graphiter 10 litres d'huile. Quand vous remontez un moteur, mélangez le bidon dosé à un demi litre d'huile et enduisez de ce mélange les surfaces frottantes.

Les établissements Jarlaud ont leur siège à Dijon et leur usine de Raffinage à Thury (Côte d'Or).

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE, L'UNE EST TOUJOURS UTILE, L'AUTRE TOUJOURS NÉFASTE

# EN BELGIQUE

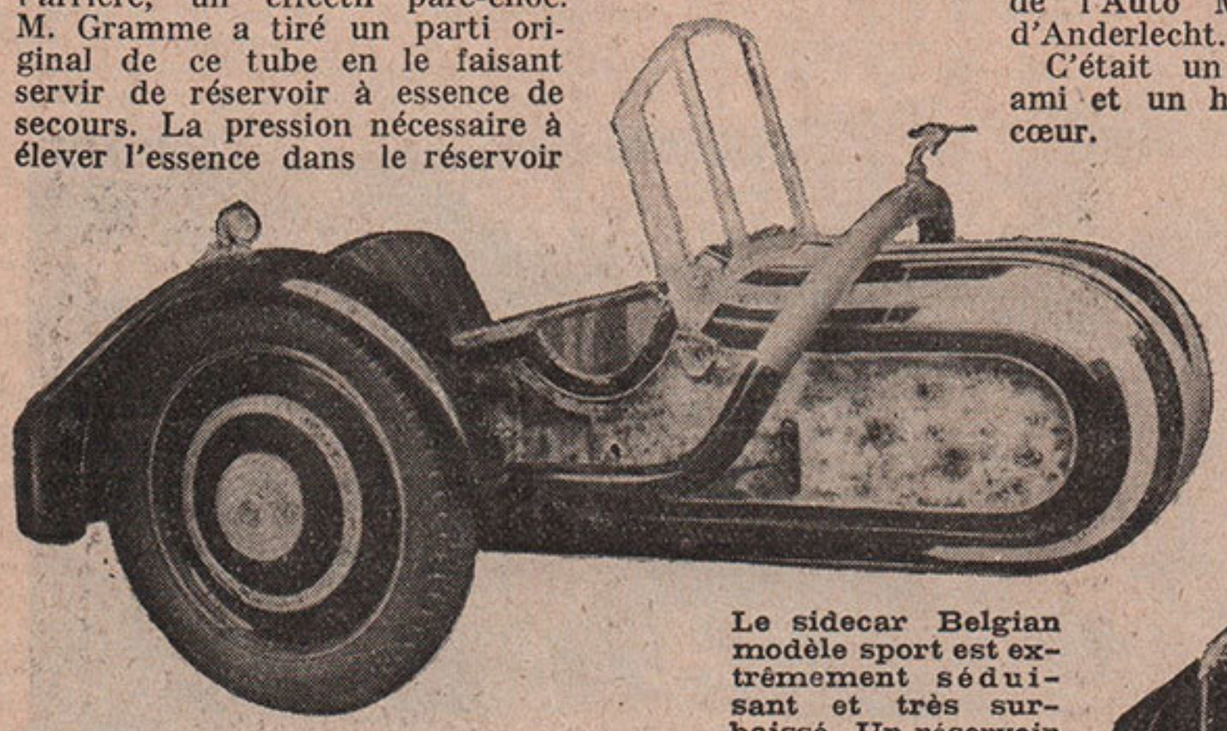
## APRÈS LE SALON DE BRUXELLES

### BELGIAN SIDECARS

La Belgian sidecar occupait, comme d'habitude, une place d'honneur au dernier salon de Bruxelles. Son stand, sur lequel se trouvaient de jolies créations, retint l'attention des visiteurs et fut l'objet d'un succès flatteur de la part des motocyclistes.

Il est vrai que l'excellente firme exposait deux nouveaux modèles, dont un séduisant cabriolet décapotable. La construction Belgian se signale pour 1935 par d'importantes améliorations générales. Comme on le verra sur nos clichés, les nouveaux châssis Belgian sont constitués par un monotube de grosse section recourbé et placé horizontalement de façon à former, tant à l'avant qu'à l'arrière, un effectif pare-choc.

M. Gramme a tiré un parti original de ce tube en le faisant servir de réservoir à essence de secours. La pression nécessaire à élever l'essence dans le réservoir



Le sidecar Belgian modèle sport est extrêmement séduisant et très surbaissé. Un réservoir d'essence supplémentaire a été aménagé dans le gros tube formant châssis.

de la moto est assurée au moyen de la pompe à air et ceci grâce à un bouchon spécial avec valve.

Le nouveau châssis Belgian est établi de façon à ce que la carrosserie se place à l'intérieur du tube cintré ; cette disposition offrant l'avantage considérable de pouvoir disposer la caisse à n'importe quelle hauteur sans que pour cela aucune pièce transversale ne vienne contrarier son débattement.

La suspension est rendue très souple grâce à deux grands ressorts elliptiques doubles. La roue est solidement encadrée et pourvue d'un garde-boue largement incurvé se réclamant de quelques vertus aérodynamiques.

Une autre amélioration, dont l'importance pratique ne peut nous échapper, est la facilité avec laquelle on s'installe dans cette nouvelle carrosserie et ceci grâce à l'appoint d'un dispositif breveté. La partie avant de la caisse se déplace vers l'avant, sans aucun effort, par un système de ressorts. La carrosserie présente la particularité intéressante d'être aisément démontable.

Les caractéristiques générales de la construction Belgian pour 1935 étant connues, arrêtons-nous quelques instants devant la magistrale réussite que constitue le modèle conduite intérieure, cabriolet décapotable. Spacieuse, confortable, luxueuse cette caisse est pourvue d'un poste de T.S.F. commandé au tableau de bord. La carrosserie est en tôle avec un large pare-brise protecteur. Un vaste coffre arrière est prévu pour loger deux valises.

Voilà certes de l'excellente besogne qui constitue une nouvelle étape remarquable dans l'évolution du sidecar.

G. D.

## informations

### Deuils

Nous apprenons le décès inopiné de M. Jean Jacobs, ancien président de l'Auto Moto Club d'Anderlecht.

C'était un excellent ami et un homme de cœur.

### Une fête chez Saroléa

*Mlle Catherine Corbeau à l'honneur.*

La Maison Saroléa a fêté avec sympathie et reconnaissance Mlle C. Corbeau, chef de son service commercial, et ceci à l'occasion de la récente nomination de Mlle Corbeau comme titulaire de la médaille Industrielle de 1re Classe.

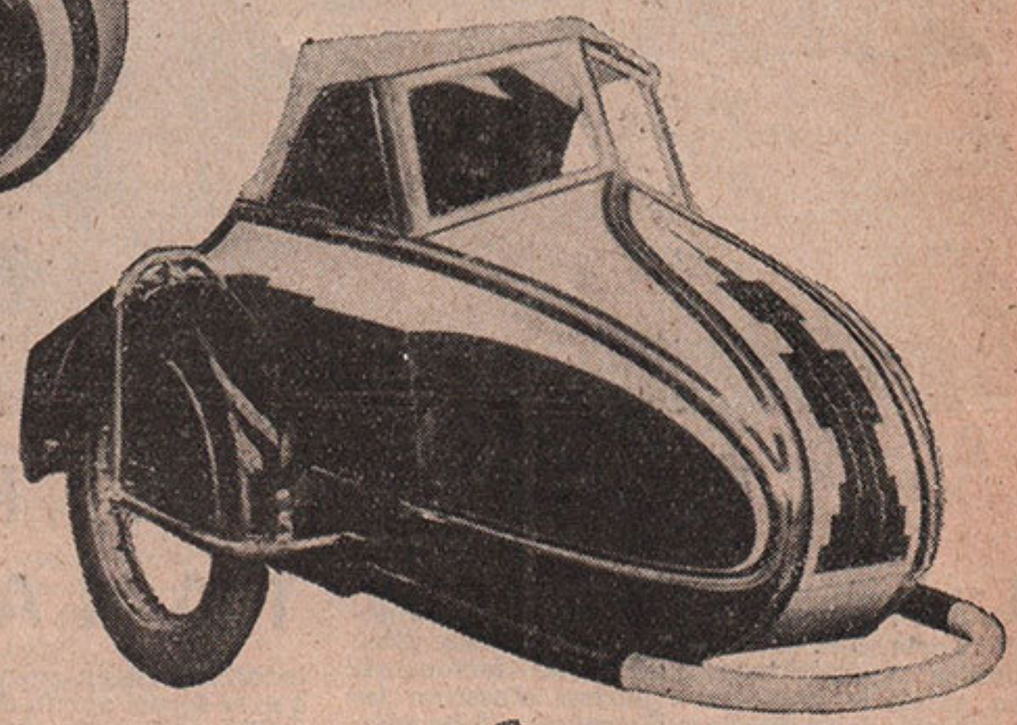
Nulle distinction ne pouvait être mieux décernée. Mlle Corbeau, qui est au service de la Maison Saroléa depuis bientôt 31 ans, n'a jamais cessé, au cours de sa longue carrière, de faire preuve d'une activité inlassable. Ces qualités, jointes à une réelle compétence, en ont fait une personnalité connue et appréciée de la grande famille motocycliste et particulièrement des agents et clients de Saroléa.

Au cours d'une fête intime, le Conseil d'Administration de la firme a remis à Mlle Corbeau, la distinction si bien méritée, ainsi qu'un magnifique cadeau.

*Moto-Revue* s'associe à cette manifestation en présentant à Mlle Corbeau ses plus chaleureuses félicitations.

### Une mauvaise blague

C'est le titre de la revue sportive en trois actes que l'Union Motoriste de Bruxelles fera jouer le samedi, 26 janvier prochain, 15, place Saint-Denis, à Forest.



Le cabriolet décapotable Belgian est fort luxueux.



Pouvant s'ouvrir, ce nouveau modèle permet un accès facile du moteur.

# 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 annonciers 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 ⅝ sur 13 ⅝ ; 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.


FILTRE A ESSENCE
dr tous robinets et toutes motos
OTOM
215, Boul. Saint-Denis, COURBEVOIE (Seine)
En vente aux **Éts BOULANGER**
5, Bd Lundy
REIMS (Marne)
15 fr.

BORGO
LE SPÉCIALISTE DU HAUT RENDEMENT DE LA MOTO
S. A. F. PISTON BORGO - 34, Av. du Roule - NEUILLY-s/-S.

AVANT APRÈS
CLINIQUE DES CADRES
Un cadre réparé chez MARCHAND est un cadre neuf.
Tél. : Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois


### MOTOS A VENDRE

**Zundapp** 500 belle occasion, peu roulée, complètement équipée, 4 vitesses, cardan 6.500 fr. Bastide, 56, bd de Clichy, Paris.

**Monet**, Sar, FN. Peugeot, R-Enfield, Vélocette, dep. 850. Crédit, éch., 47, av. République.

**Norton** 500 cmc. grd tour. culb. enfermé gar. c. nve. écl. Garreau, 289, r. Vaugirard.

**Barbier** Rioz H.-Saône, spécial de la moto moderne à façon. Voir *Moto Revue* du 1er décembre.

**René Gillet** 350 tr. b. ét. écl. élect. accu px intéress. Rolland, 38, r. du Gros Orme, Genevilliers.

**500 cmc.** Gnome Rhône sup.-sport spéciale, ressort pincette, parf. ét. réelle occas. 3.500 Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

**Soyer** 4 CV Jap. orig. parf. ét. revient 7.000. Céderais 3.000 fr. cse achat voiture. Dessery René, 9, r. Courtois, Pantin (S.).

**New Impérial** 350 occ. av. écl. c. nve, 3.500 fr. New-Impérial t. mod. Royal-Enfield N.S.U. Garreau 289, r. de Vaugirard.

**Zundapp** 800 très belle machine 4 cylindres complètement équipée... 8.500 fr Bastide, 56, bd de Clichy, Paris.

**Norton** International Racing TT. tête de cyl. alumin. bronze, ress. pincette. Garreau 289, r. de Vaugirard, Paris.

**Particulier** vend sa Motobécane, 500 cmc., double tube, tte équipée, présentation grand luxe, rlé 16.000 km. Px à déb. Marek, 172 avenue du Dragon, Abbesses-Gagny (S.-et-O.).

### SIDECARS

**Side** sans moto 450 fr. avec 500 Dollar culb. 1.800 au gré du preneur, 7, r. Jacques Cœur (4e).

**Side** Autom. Belgian 500 parf. ét. rotule capote, etc., px intér. ctre conduite ou cab. 8 CV. 8.000 max. Asphe, Bois-le-Roi, Eure.

**1.000** fr. sides neufs, montage compris, V. W., 5, r. Franklin, Le Pré-St-Gervais (S.)

**Gnome** 350 sid. New-Map gd sp. ens. ou sép. px à déb. Ecr. R. Collin, 9, bd Picpus. Paris.

**Terrot** R. L. 500 ent. éq. t.-sad, rlé 7.000 km. nat. neuve, av. side sport. Monocoque impecc. 3.800 fr. Charrier, 4 *bis*, r. de la Gauchère, Suresnes.

**Dollar** 3 CV, Moser culb. 800 fr. Terrot, 4 CV, lat. équip. 1.000 fr. Drech, 5 CV, éq., 1.200 fr, Haudebourg, 5, gde Rue, Fresnes.

**Dollar** 350 cmc., tte équip., ét. parf., 1.800 fr. à déb. Meunier, 148, r. d. Paris. Villiers-sur-Marne (S.-et-O.).

**Gnome-Rhône** 4 CV, ét. de neuf, ent. équip., tte beauté, 2.100 fr. ou éch. ctre auto. Petit, 8, r. Chateau-Landon (10e).

**1.200 cmc.** Harley-Davidson 1934 roul. 8.500 km. 7.000 fr. Gillet, 44, bd des Poilus, Nantes (Loire-Inférieure).

**Motobécane**, ét. nt. 350 cmc., culb. tte éq., urg. Clément, 25, r. Galilée, Paris (16e).


CHOIX D'OCCASIONS RÉVISÉES
F.N. GILLET-HERSTAL - B.S.A.
GNOME-ET-RHONE - ZUNDAPP
B.M.W. - Motobécane - JONGHI
Side Précision - Side Bernardet
Toutes en magasin
STOCK Pièces Détachées

ATELIER
SPÉCIALISÉ
ACHAT toutes MOTOS
argent de suite
Occasions
garanties 6 mois
CRÉDIT
même prix qu'au
COMPTANT
Prix spéciaux au comptant
CREDIT 1/4 à la commande

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)
NE PAS CONFONDRE
à 150 m. de la gare d'Asnières
Téléphone : Grésillons 17-93
Ouvert Dimanche et Fêtes

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1934 & D'OCCASION
3-6-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Picpus PARIS (12e)

DOCKS DU PNEU
Tous les pneus, auto, moto, vélo
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.
Quelques Prix :
25×3.00 2me Choix . . 47.00
26×3.50 « « . . 59.00
27×4.00 « « . . 65.00
Bottes au genou . . . 84.00
Sabots . . . . . 20.00
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE
VAYSSE - 387, rue de Vaugirard
PARIS-XVe - Tél. Vaugirard 24-41

PIÈCES pour HARLEY
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Bougie spéciale "SPLITDORF" Prix : 25 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Péreire - PARIS
Tél. Étoile 55-52 Mét. Maillot.

Bufflier side-cars
Avec un side-car LA STABILITE donnée par le 3ème point de contact au sol garantit votre 3ème SÉCURITÉ
31, cours E. Zola Villeurbanne
Agents M. PONCE, 137, Avenue Jean-Jaurès, Paris
à Paris : M. DEPREZ, 187 bis r. Armand-Sylvestre, Courbevoie

" L'ADÉRISATION " des pneus est la découverte la plus sensationnelle et qui a révélé les conditions exactes dans lesquelles doivent se trouver une bande de roulement pour **adhérer au sol et éviter le dérapage.** C'est le plus grand pas fait vers la sécurité depuis l'application des freins avant. Motocyclistes vous avez encore plus besoin que les automobilistes de " l'Adérisation "

Faites adériser vos pneus en 20 minutes dans une des 300 Stations Adersol-Técalémit
Prix : 15 frs " par roue

Catalogue en couleurs de tous articles MOTO-VÉLO-AUTO sur demande à TÉCALÉMIT 18, Rue Brunel, Paris-17e
M _____
_____
ADER. Mo _____

En **1905**

*se livrait déjà le Célèbre*

**Groupe Vélomoteur MAG**

dont certains sont encore en service

MOTO ACOCHE

En **1935**

*votre choix ne se portera que sur le*

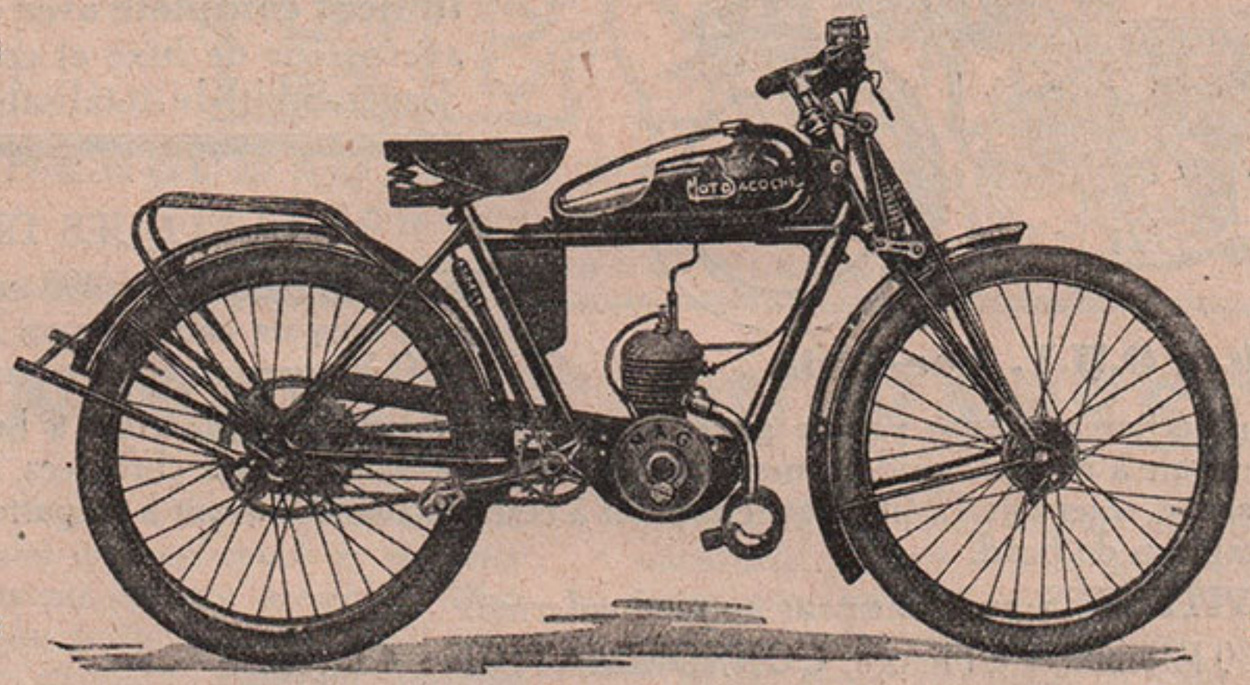
**Vélomoteur MAG**

**garanti par 30 années d'expérience**

**La Perfection en Motocyclettes**

■

Vente à crédit en 10 mensualités.



**AGENTS demandez nos conditions**

■

Catalogue et renseignements sur demande.

**TYPE MAG 101.** — Moteur Mag 100 cmc. Cadre formant poutrelle. Réservoir en selle chromé. Fourche à parallélogramme à 4 amortisseurs. Freins à tambours A.V. et A.R,. Amortisseurs de chocs. Transmission par chaîne. Pneus ballon. Débrayage à disques commandé à main ..... **1.595**

Supplément pour moyeu AR à starter permettant la mise en marche les roues au sol ..... **75** Frs

**Motocyclettes MOTOSACOCHE** - Nouvelle Organisation Française - **1, rue Jean-Bart, LYON**

**Agence à PARIS — PRÉVOST, 26, Avenue de la Grande-Armée**

---

FN

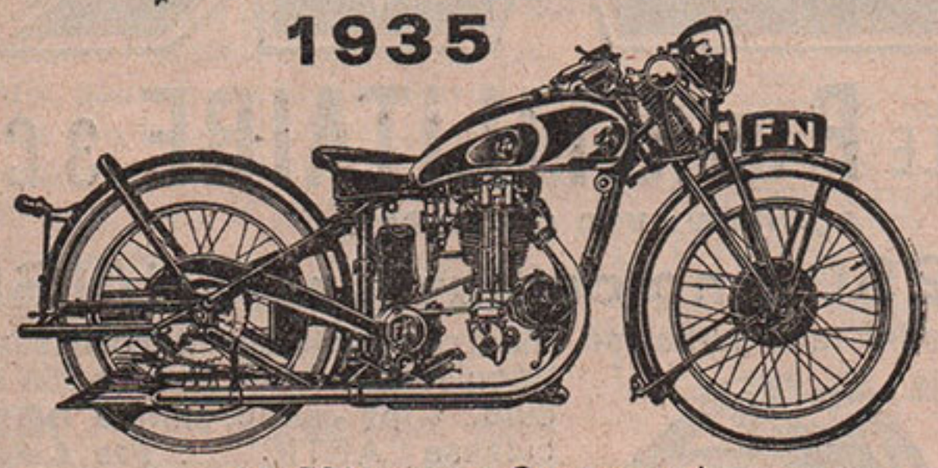
**FABRIQUE NATIONALE**

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

**NOUVELLES SÉRIES**

**1935**




La 500 cmc. - Supersport

**200cc. 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.**

**350cc. 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.**

**500cc. 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5.700 fr.**

**500cc. 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.**

**500cc. 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure avec éclairage Bosch 8.250 fr.**

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES

— AUX MEILLEURS PRIX —

---

*Pour fixer votre choix dès maintenant*

# RENÉ GILLET

Vous invite à demander son nouveau catalogue général illustré pour 1935.

■

**Vous y trouverez la description complète de ses modèles avec ou sans suspension arrière élastique boîte 4 vitesses en solo ou avec side car.**

■

**Établists RENÉ GILLET & Cie**

126 bis, Av. Aristide-Briand, **MONTROUGE** (Seine)

(Porte d'Orléans)

AGENCES { à **LYON, 1, Quai Claude-Bernard**
à **ALGER: Villa Pauline, rue de l'Oasis - KOUBA**

# VITEX

**livre immédiatement** le SÉLECTEUR adaptable aux marques suivantes: Terrot, Peugeot, Magnat-Debon, Motobécane, Gnôme-Rhône, Monet-Goyon, Kœhler-Escoffier, B.S.A., Gillet-Herstal, Dollar, Chaise, F. N., Saroléa, Dresch, Dax. Boîtes : Burman, Sturmey-Archer, Bridier-Charron.

N'hésitez pas à équiper votre machine d'un SÉLECTEUR

**VITEX**

Vous changerez vos vitesses avec facilité et sécurité et vous augmenterez vos moyennes

Pour tous renseignements s'adresser :

**6, Impasse des Cailloux - CLICHY (Seine)**

**MOTO AGENCY** 24, Bd de Charonne PARIS (20e)

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


**Harlette Geco** Zurcher, 175, culb. compl. rév. R. Boubes, 94 *ter*, r. Prunier, Bordeaux.

**Monet Goyon** 175 Villiers, 3 vit. t. ZC. garanti, ét. nf., 1.000 fr. Renaudin, 29, r. des Panoyaux, Paris (20e).

**Motoconfort** 500 cmc., Mot. Blackburne, nomb. access., 2.000 fr. Arnoult, 14, r. de Birague, m. Bastille.

## VOITURES

**Amilcar C** 4.3 pl. forme bateau, capote, 700 fr., 113, av. Raspail, Gentilly.

**Torpedo** sport 7 CV, à vend. ou éch. c. mot. rap. Darmont Spéc. ou sid. Ecr. G. Leroy, 111, r. de Maubeuge, Jeumont (Nord).

**4.200** fr. C. 6, F. berline impeccable. Ecr. Péchard, 93, r. des Bois, Asnières (Seine).

**Darmont** frein avant, écl. él. tr. beau 1.800, fr. 50, r. Pernety, Ségur 60-55.

**6 CV Renault** C. l. tôlée, 4 pl. malle coq. écl. déma. élec. mot. rev. parf. état 4.500 fr. Fischer, 94, r. Raynouard (16e).

**Sandford** cond. int. g. sport 1.100 cmc. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.

**Cyclecar** Villard 500 3 vit. M. AR. 80 km.-h. équip. luxe, grd tourisme 3-4 pl. coffre, ét. impecc. 2.500 fr. Arostéguy, Victor-Hugo, Biarritz.

**Très urg.** cse maladie part. vend Amilcar, 7 CV C.I. 4 pl. pns nfs, tr. b. px. Prevoteau, 71, r. Sembat; Puteaux, après 19 h. et dimanche tte la journée.

**A vendre** 5.500 fr. ou éch. c. Darmont spécial Rosengart LR4, 2 pl. commerciale tte tôlée, comm. nve. Leroy, 19, r. Desaix, Lille (Nord).

**Rosengart** C.I. 5 CV, 4 pl. 1931 châssis long, peu roul., ét. abs. parf. d'entret. et de présentation, housses, r. rech., plafonnier, outillage, essai à volonté. 5.700 fr. Brillant, 90, av. Philippe-Auguste, Paris.

## ON DÉSIRE ACHETER

**Vélomoteurs** et motos récentes. Apr.-midi de préf. Lacroix, 56, bd Diderot, Paris-12e

**Cherche** scouter vélauto moto dame ou Villard. Sausi, 10, r. Gévélot, Sèvres (S.-O.).

**Partic.** ch. ach. Villard b. ét. ou à rev. 2 ou 4 t. ainsi que moto 147 ou 175 cmc. mot. Villiers, Cassaigne, 20, r. Eglantines, Clamart.

**Doubl.** empl. vend cab. 2 pl. Renault NN. 2.500 ou Mathis 6 CV Roadster 4 vit. 2.200 fr. rep. moto Cuisinier, 1. r. de la Caille, Sèvres (S.-et-O.).


# DEPREZ

AGENT EXCLUSIF DE

**PEUGEOT-TERROT**

et dépositaire

**SIDE BUFFIER**

GNOME-RHONE - RENÉ GILLET

Monet-Goyon, Motoconfort, etc.

Prix spéciaux au comptant

CRÉDIT : 1/4 à la commande

**ACHAT toutes MOTOS**

paiement de suite

**VISITEZ NOTRE HALL**

Motos d'occasions révisées

Garanties 6 mois

A COURBEVOIE - ASNIÈRES

187, r. Armand-Sylvestre

Près GARE ASNIÈRES

Téléphone : Défense 07-02

ATELIER DE RÉPARATIONS

Stock de Pièces

Profitez de la période d'hiver pr faire RÉPARER vos Motos

PRIX SPÉCIAUX

Apprend à conduire gratuitement dans endroit clos

Succur. à PARIS : 7, Rue Meslay (3e)

Ouvert Dimanches et Fêtes

**"PATE HERCULE"**

ROTHAU (Bas-Rhin)

Vulcanisation à Froid pour toutes réparations caoutchouc

Grand tube fco 9 fr. - Ch. Post. Strasbg 256.95

Notice gratuite sur demande

**LA 4 CV**

# ARDEX

75 km-h. - 4 l. 12 aux 100 kms

**TOUTE ÉQUIPÉE**

capote, éclairage, retroviseur, avertisseur, tapis, outillage complet, pneus superconfort

**6.650 FR.**

Essai sur demande aux

**Établts ARDEX**

94, rue St-Lazare - Paris

**SAINT-PAUL MOTOS**

# TERROT

Reprise et réparations toutes Marques

Tous accessoires - Mise au point par spécialistes

**A. HALHOUTE**

19, Rue Charles-V - PARIS

Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51

Permanence du M. C. de Paris

LISEZ

*L'actualité Automobile*

## ÉCHANGES

**2 Amilcar** sport 2 et 4 pl. ctre moto. Délaire, 33, r. de Gergovie (14e).

**Ech.** 500 Jap. éq. él. ét. nf. cont. 6 CV Amilcar b. ét. soult. compt au bes. Métivier, 226, av. Bry, Le Perreux (Seine), dim. mat.

**Peugeot** P. 107 ga. c. 6 CV Renault C. l ou sim. soulte. Mérot, 65, av. du Parc. Argenteuil (S.-et-O.).

**5 CV Peugeot** cabr. starter pns nfs ctre moto ou side. Max. 1, r. Decrès, Paris (4e).

**Echangerais** dynamo ampèremètre c. alternateur 100 bougies. Coulon, 54, r. Louise Michel, Bagnolet.

**Echangerais** ma 500 culb. Saroléa nve. ctre petit bolide 3 ou 4 roues. Ecr. Supply. 12, r. Echelle du Temple, Soissons.

## DIVERS

**Tan Sad** genre selle réglab. ét. nf. marq Récréo, prix 120, fr. Emaille, 89, r. de Belleville (19e).

**T. sad.** ét. nf. EN. 200 fr. tab. bord. v. d. chromé, mont. comp. bi-to. v. 400 fr. roul. 100 km. ét. impecc. v. t. l, jrs. Ottella, 19, r. Vandal (14e).

**Accus** motos fer nickel Lucas 100. 1 manteau cuir pr dame 125 fr. Comte, 18, r. de Reuilly (12e).

**Pneus** solde très bons, 25, 35 fr. Lot de gardes-boue, toutes dimensions, nfs. Sélecteurs pr ttes marques et accessoires. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

**Pièces** détac. Norton, Rudge, d'orig. ttes pièces pr moto anglaise. Garreau, 289, r. de Vaugirard.

## DEMANDES D'EMPLOIS

**Garagistes**, mécaniciens, faites tenir v. comptabilité par un spécialiste, bilans, mise à jour, décl. fiscales, prix mod. à forfait. Albert, 9, r. Abel Ferry, Paris (16e).

**Assurez-vous à "MOTO-REVUE"**


CYCLES - VÉLOMOTEURS - MOTOS

**GÉNIAL LUCIFER**

PNEUS HUTCHINSON

TOUS ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES ÉQUIPEMENTS

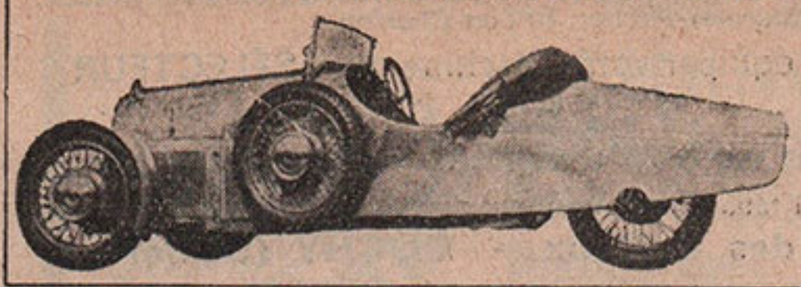
**MESTRE & BLATGÉ**

CONSTRUCTEURS

46-48, Av. de la Grande-Armée - PARIS

## 39 RECORDS DU MONDE CYCLECARS

Après votre moto, fixez votre choix dès maintenant sur un



# SANDFORD

**5 HP. FLAT-TWIN - 950 cc.**

VOUS Y TROUVEREZ RÉUNIS TOUS LES AVANTAGES QUE VOUS SOUHAITEZ :

**ÉCONOMIE - VITESSE - SÉCURITÉ - CONFORT**

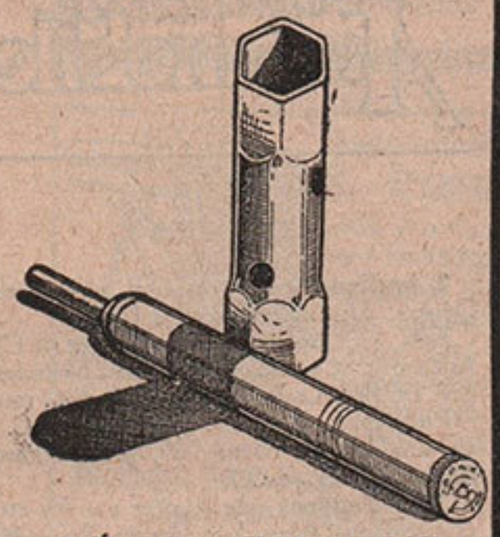
**Attention :** la roue AR est démontable et interchangeable avec les roues AV.

Nouveau prix à partir du 1er Février :

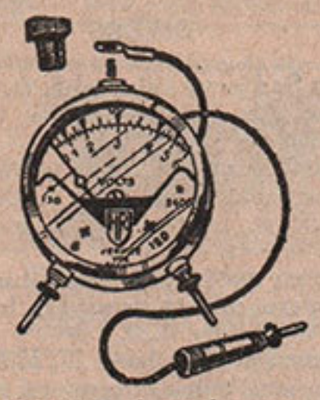
**13.900** fr. avec éclairage élect., avertisseur, Vitesse : 120 kim. - 5 l. 1/2 au 100 k.

**72, AV. DES TERNES - PARIS** - Téléph. : ÉTOile 43-19

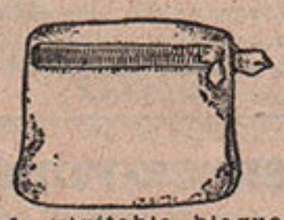

## NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



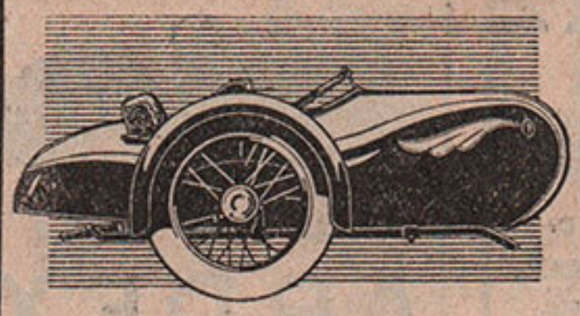
**CLÉS-NETTOYEURS APAX**
Valeur : 24 francs
Abonnés : 17 francs
Lecteurs : 22 francs
Port : 2 fr. 25



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



La véritable blague ECLAIR s'ouvre et se ferme instantanément. Etanche. Présentation de 1er choix.
Valeur : 30 frs.
Abonnés : 20 frs.
Lecteurs : 27 frs.
Frais d'envoi : 2 frs.

Faites un ESSAI et achetez l'Incomparable SIDE CAR

# PRÉCISION

(Licence Stoye)
**le vainqueur des 6 jours internationaux**
CHEZ LE SPÉCIALISTE

**LAFFITTE-MOTOS** - 20, av. Maréchal-Joffre - **BÉZIERS**

**OCCASIONS** TOUTES MARQUES

Visibles au Service des Occasions de

**GNOME ET RHONE**

**49, Avenue Grande-Armée - PARIS**

Sur demande la liste des occasions disponibles

AUTO MOTO

# CHAINE MORSE

AGENTS EXCLUSIFS. Ste A. SALVI. 24, Rue Anatole France. LEVALLOIS

## LE NÉO-CULOT-EG

Breveté S. G. D. G.

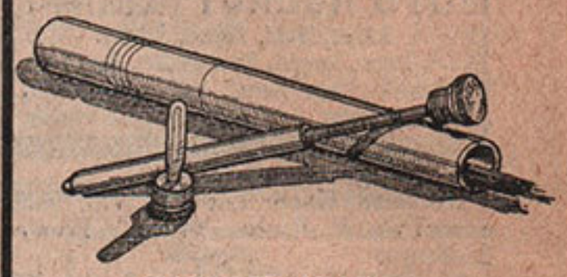
Sur n'importe quel moteur, avec n'importe quelle bougie, vous ne connaîtrez plus le néfaste auto-allumage et l'ennuyeux encrassement grâce au **NEO-CULOT-EG.** Ne fait pas saillie à l'intérieur du cylindre. Pour un prix modique, le **NEO-CULOT-EG** est un précieux accessoire que tout automobiliste ou motocycliste se doit d'adopter. Réclamez-le sans tarder à votre Fournisseur ou à la Société du **C.A.C.M.** - 13, Rue Desaix, PARIS (15e) - Tél. Ségur 36-72 qui vous l'enverra contre remboursement de **11 Francs**

**— Pièces détachées pour Bugatti —**


| Abonnements | UN AN 52 numéros | 6 mois 26 numéros | 3 mois 13 numéros |
|---|---|---|---|
| France et Colonies : | 45 fr. | 23 fr. | 14 fr. |
| Union Postale : | 66 fr. | 34 fr. | 20 fr. |

Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Autres pays : | 84 fr. | 43 fr. | 25 fr. |
| Militaires : | 25 fr. | 12 fr. | 8 fr. |

**TROUSSE APAX**
Valeur : 25 francs
Abonnés : 18 francs
Lecteurs : 23 francs
Port : 1 fr. 75

Lunettes « Visionnette » pour la pluie
Valeur : 15 fr. ; Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 11 fr. ; Port : 1 fr. 50.

**PORTE-MINE FUME CIGARETTES**
Valeur 20 fr.
Abonnés : 14 fr.
Lecteurs : 16 fr.
Frais d'envoi : 2 fr.

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


*Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0 fr. 50.*

Bon à découper et à joindre à la demande de renseignements
BON N° (19

**Nous prions nos abonnés, pour nous permettre de leur répondre IMMÉDIATEMENT de joindre toutes les fois que cela leur sera possible, une bande d'envoi de leur numéro portant leur adresse. Cette petite formalité nous fera gagner du temps... et à vous aussi. MERCI.**

Imprimerie spéciale de *Moto-Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18e)

*Le Gérant :* C. LACOME

**Adressez toute la correspondance, 12, rue de Cléry, PARIS**

**LA NOUVELLE ÉDITION COMPLÈTEMENT REMISE A JOUR**

TABLE DES MATIÈRES IX

CHAPITRE VII (Suite)

Le graissage par mélange et les quatre temps. — Graissage des polycylindres ..... 97
Pourquoi les moteurs modernes consomment-ils si peu d'huile? ..... 98

CHAPITRE VIII

COMMENT EST FAIT UN MOTEUR

Cylindre et piston ..... 100
Le carter ..... 105
Quelques détails de la distribution ..... 109

CHAPITRE IX

COMMENT EST FAIT UN MOTEUR (Suite)

Le deux temps ..... 116
Attention à la distribution des deux temps ..... 119
Echappement des deux temps ..... 123
Quelques deux temps curieux ..... 126
Quelques types de silencieux ..... 127

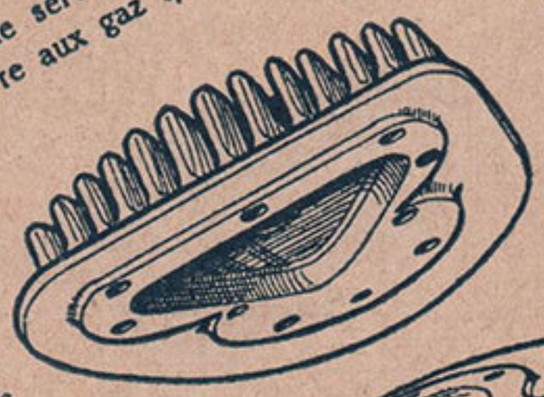
CHAPITRE X

LA TRANSMISSION

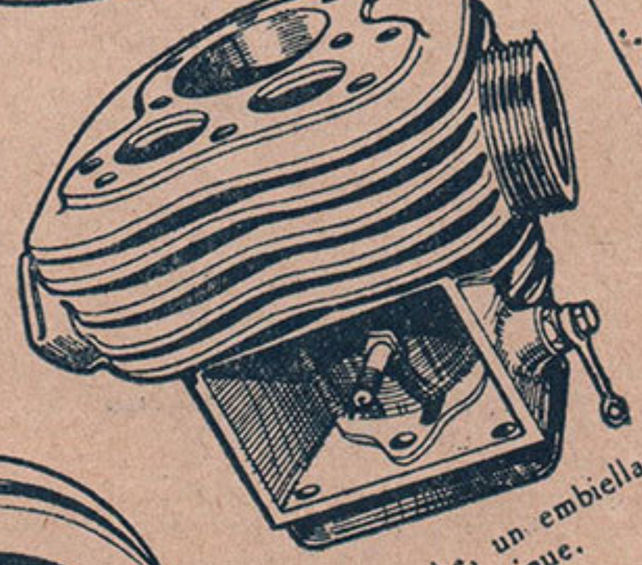
Modes de transmission. — La courroie ..... 129
La chaîne ..... 131
Les engrenages ..... 132
Changement de vitesse ..... 133
Débrayage ..... 135
Embrayages à disques secs fonctionnant dans l'huile. — Embrayages ..... 136
Boîte à vitesses ..... 141
..... 142
..... 143
..... 144
..... 146
..... 147
..... 148
..... 149
..... 150
..... 152
..... 156
..... 159



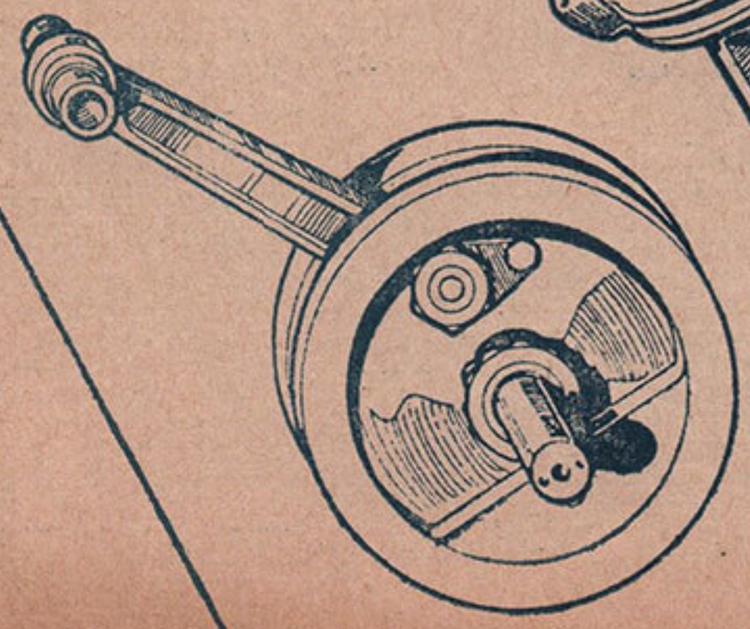
d'échappement. Ces moteurs tournaient à un régime assez lent et à cause du moindre volume de gaz à évacuer et à introduire dans un temps donné des tubulures de fortes dimensions n'étaient pas nécessaires. Aujourd'hui, avec les régimes élevés, il est indispensable d'éviter toute contrepression en donnant aux tubulures de larges dimensions. Néanmoins, rien ne servira d'avoir une grosse tubulure si la soupape est petite et n'offre aux gaz qu'un passage res



A droite, cylindre et culasse d'un moteur moderne à soupapes latérales. On remarque la forme chère à Ricardo. Notez le boîtier venu de fonte enfermant les ressorts.



A gauche, un embiellage classique.



croyons donc pas, par exemple, que toutes autres conditions
ur à double tube aura un rendement plus élevé qu'un
ble tube est surtout avantageux parce qu'il répartit
droits de la culasse et ainsi tend à rendre
ci. Il faut que les deux tubes d'échap-
ésentent des courbes régulières
sage des gaz et les remous
sont polies intérieure-
un luxe inutile
à sur le
mps

*...deux pages extraites du VADE-MECUM :*

**Une des cinq pages de la Table des Matières**

**Une page du Chapitre : Comment est fait un moteur**

**CELUI** que la moto intéresse, qui désire savoir ce qui se passe dans son moteur, apprendre à réparer et régler lui-même sa machine, être au courant de la construction mondiale lira le

**Vade-Mecum du Motocycliste**

**260 pages — 350 — illustrations**

En vente à
MOTO-REVUE
Par poste : ajouter :
1 fr. 75 pour la France
4 fr. 50 pour l'Etranger

# ZURCHER

CONSTRUIT EN GRANDE SÉRIE
SON BLOC-MOTEUR
type
**" PASSEMONTAGNE "**
175 cmc. - 2 CV
2 VITESSES
COMMANDÉES AU GUIDON

## ADOPTÉ PAR LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

**ALCYON**
50, rue de la Garenne,
COURBEVOIE

**ARMOR**
44, rue de la Garenne,
COURBEVOIE

**LABOR**
48, rue de la Garenne,
COURBEVOIE

**LA FRANÇAISE**
42, rue de la Garenne,
COURBEVOIE

**LAPIZE**
42, rue de la Garenne,
COURBEVOIE

**OLYMPIQUE**
34, rue Saint-Ferdinand,
PARIS

**THOMANN**
88, avenue Félix-Faure
NANTERRE

**LA MOTO COMPLÈTE AU PRIX INCROYABLE**

DE **1795** FRS

SOCIETE DES MOTEURS ZURCHER. 36 à 42 RUE D'ABOUKIR - COURBEVOIE - SEINE