

23^e ANNÉE - N° 622
9 FÉVRIER 1935

Nouveautés Italiennes...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



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

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

Le Pont suspendu de la Caille, à Allouzier (Haute-Savoie)
Photo due à M. E. Delos . Paris (10^e prix du concours de photos Terrot)

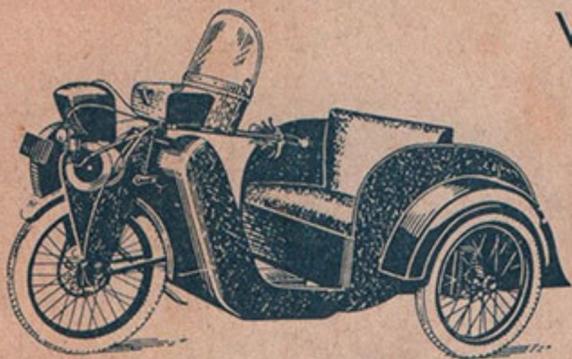
Alcyon

présente ses

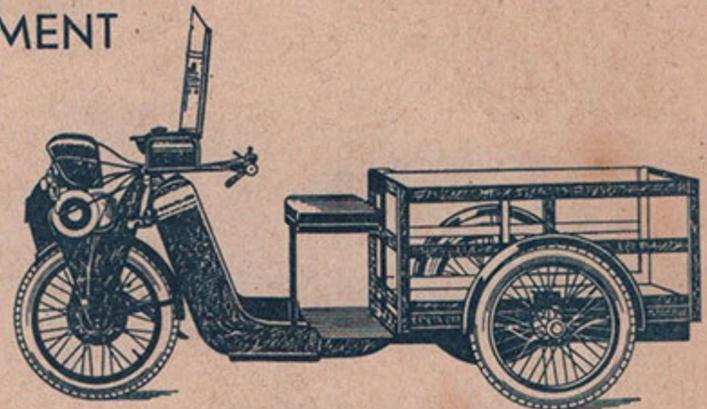
MOTO - TRI

VÉHICULES ESSENTIELLEMENT
UTILITAIRES

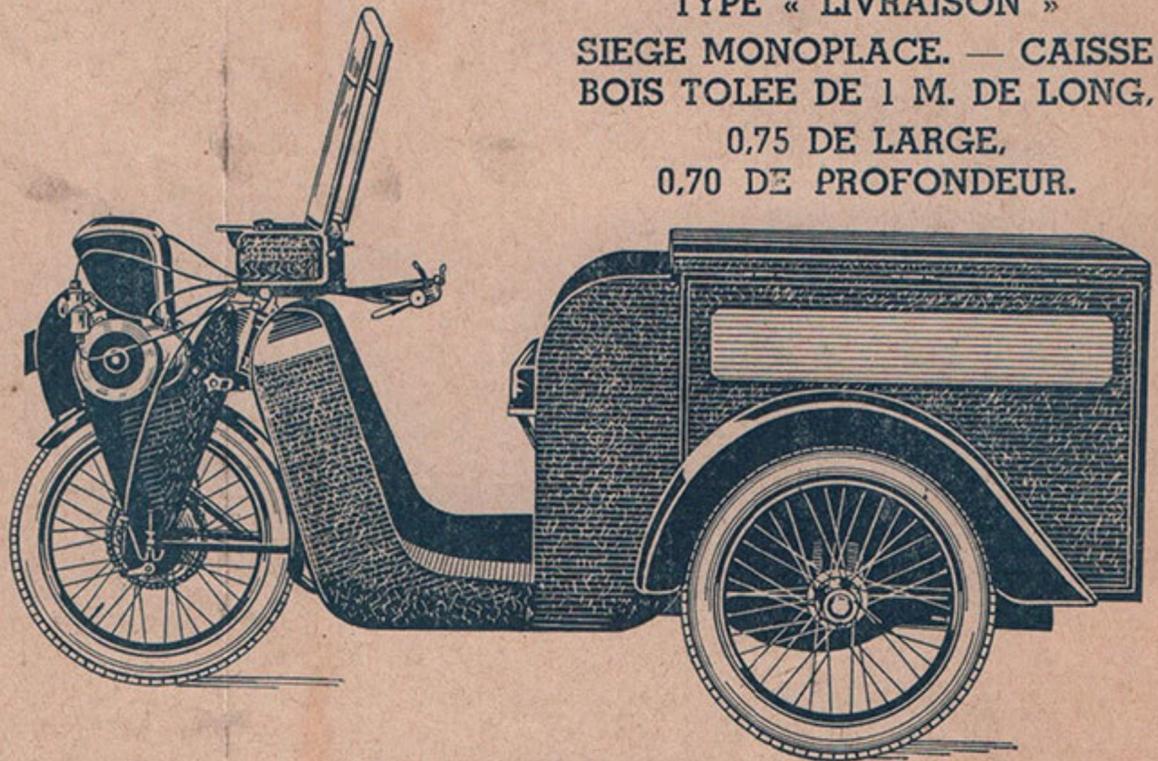
TROIS
MODÈLES



TYPE « TOURISTE »
2 PLACES COTE A COTE.
LARGE COFFRE.



TYPE « LIVRAISON »
SIEGE MONOPLACE. — CAISSE
BOIS TOLEE DE 1 M. DE LONG,
0,75 DE LARGE,
0,70 DE PROFONDEUR.



TYPE « LIVRAISON »
PLATEAU DE 1 M. 30 DE LONGUEUR
AVEC RIDELLES DEMONTABLES

SIMPLICITÉ

BLOC-MOTEUR ZURCHER (2 CV)
« 2 TEMPS »

COMMANDES AU GUIDON :
DES VITESSES, DU DEBRAYAGE,
DU CARBURATEUR.

GRAISSAGE AUTOMATIQUE
DE LA BOITE DE VITESSES.

SOLIDITÉ

CHASSIS
ENTIEREMENT METALLIQUE
MATICÉ ET RIVETÉ.
INDEFORMABLE.

SÉCURITÉ

CENTRE DE GRAVITÉ TRES BAS
PARFAITE TENUE DE ROUTE.

FREINAGE ENERGIQUE
SUR LES 3 ROUES.

LARGE VOIE — PNEUS BALLON.

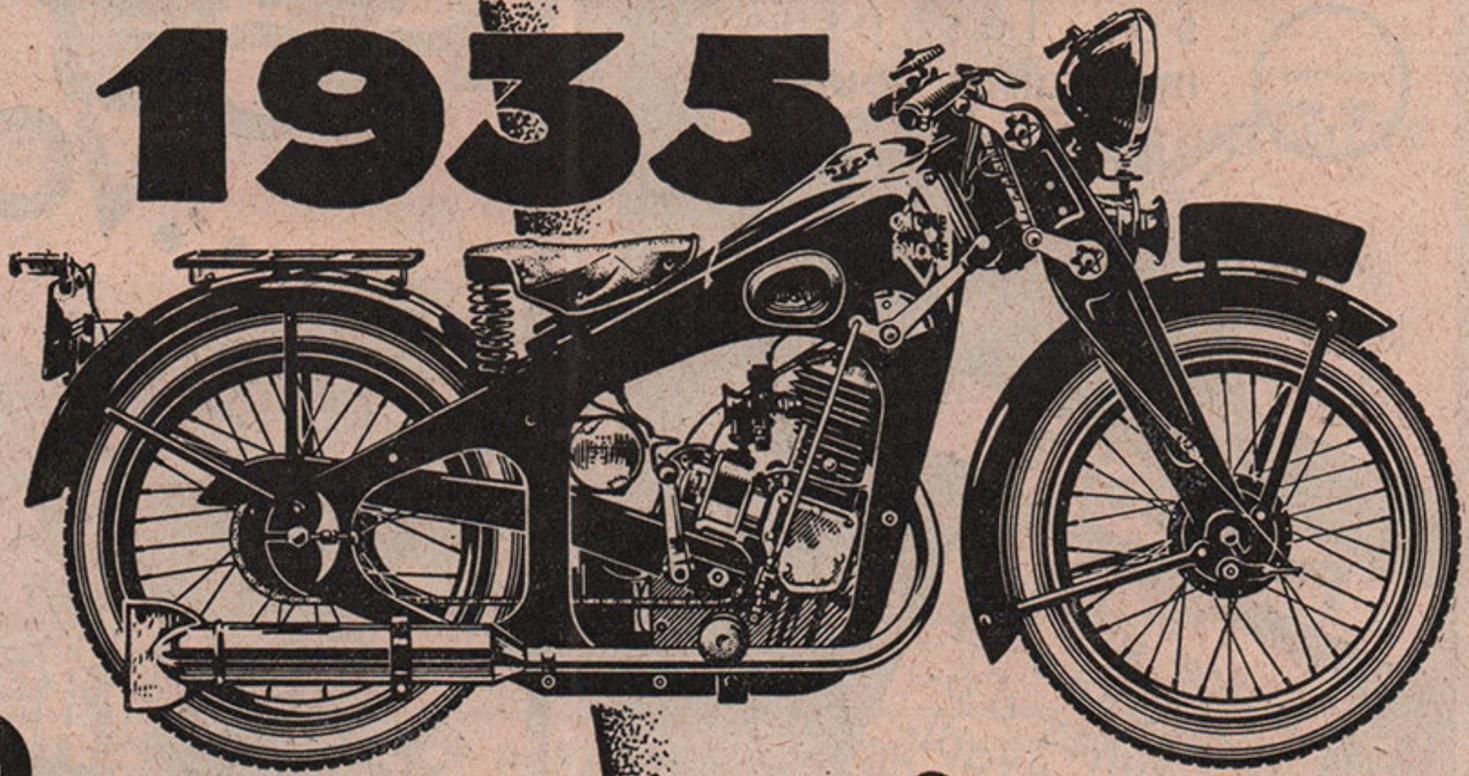
PRIX 3.990 Frs

Essais et démonstrations sur demande à ALCYON,
40 rue de la Garenne, COURBEVOIE (Seine)

CATALOGUE "MR" CHEZ TOUS LES AGENTS D'ALCYON

GNOME-RHONE

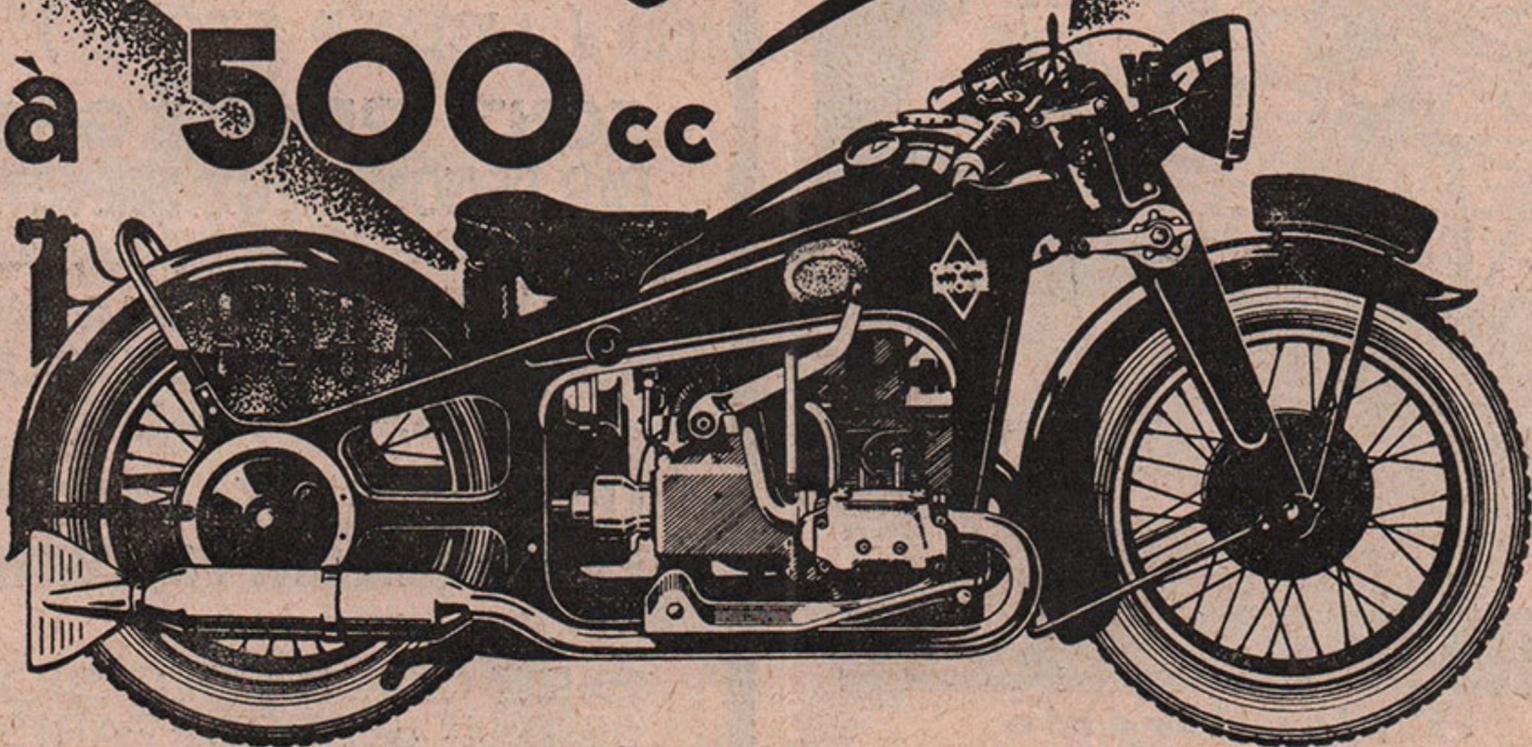
1935



de
250 ...

*une gamme
complète*

à **500 cc**



MAGASIN DE VENTE: 49, av. de la Grande-Armée, PARIS - SUCCURSALES A: LILLE, 140, r. Nationale
LYON, 25, avenue Jean-Jaurès - MARSEILLE, 185 bis, rue de Rome
NANCY, 5, rue Saint-Julien - TOULOUSE, 6, rue d'Aubuisson

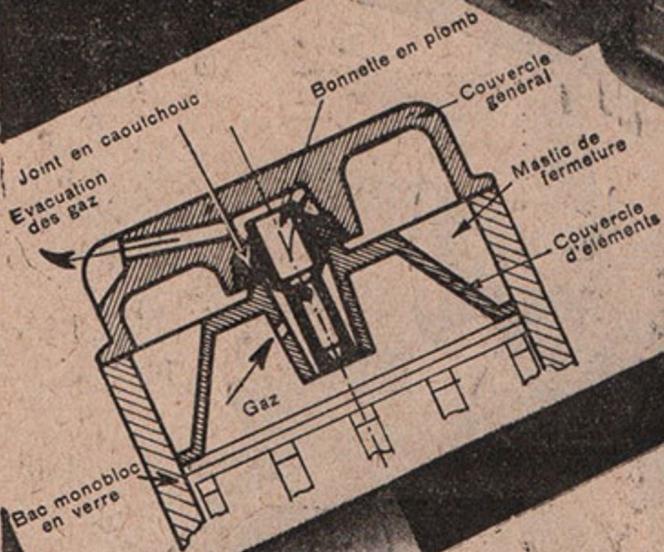
ÉTANCHE...

même aux plus
grandes vitesses
sur les plus
mauvaises routes.

Evacuation
des gaz

Pourquoi ?

parce que les
projections et
les fuites d'a-
cide sont radi-
calement sup-
primées grâce
au système
spécial d'obtu-
ration breveté
S. G. D. G.



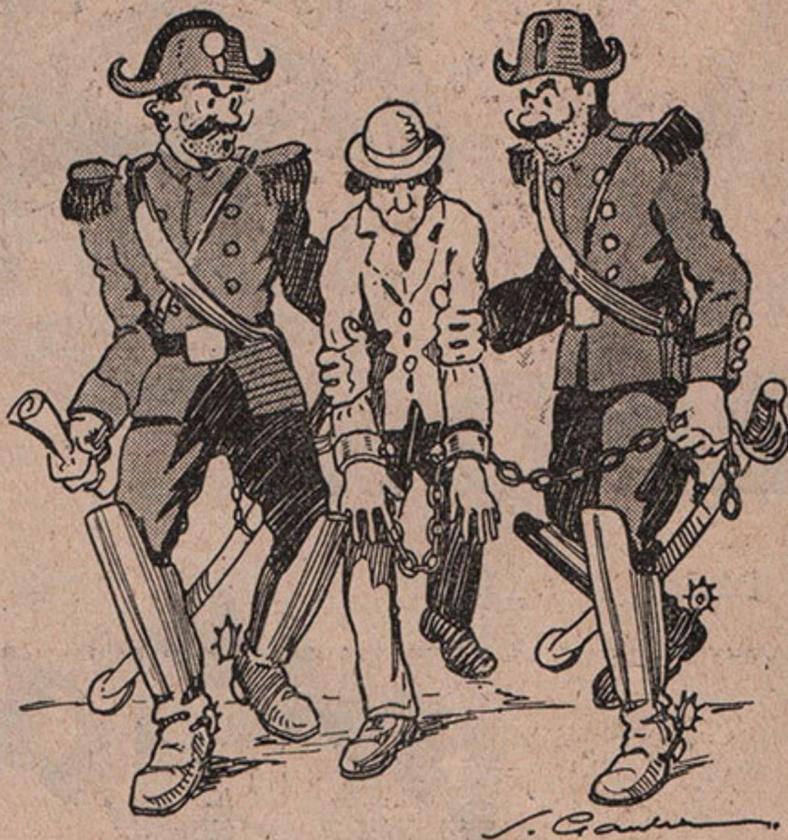
Exigez une
batterie en bac verre

Fulmen-moto

la plus durable

18, Quai de Clichy - CLICHY (Seine)

COPIER... C'EST ...VOLER



LES SIDE-CARS PRÉCISION (LICENCE STOYE)

**SONT PROTÉGÉS
PAR DE NOMBREUX BREVETS
EN**

FRANCE - ALLEMAGNE
ANGLETERRE-BELGIQUE
SUISSE - ITALIE

**LES IMITATEURS SERONT
ENERGIQUEMENT POURSUIVIS**

SIDE CARS PRÉCISION
56 Boul^e de CLICHY-PARIS-

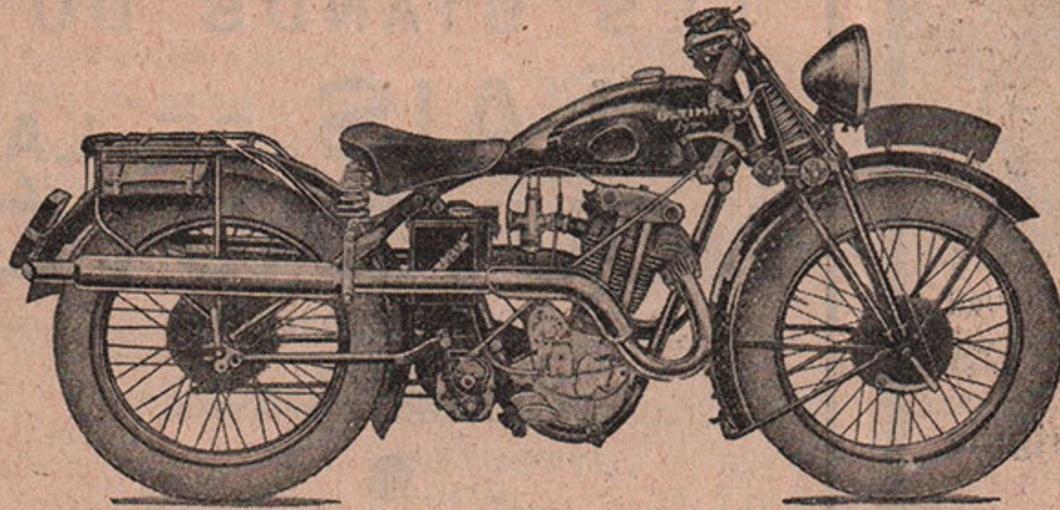
“ 28 années de construction ”

DEUX BEAUX MODÈLES

ULTIMA

La 350 cmc. culbutée

La 500 cmc. culbutée



livrés avec roues
interchangeables
à broches, éclair. électrique

350 cmc. **4.850** fr.
500 cmc. **5.250** fr.

AGENCE ^{ET STOCK} _{RÉGION} PARIS : PARIS-NORD-MOTOS : 47, Rue Léon (18^e)

Catalogue franco des 18 modèles ULTIMA, depuis le vélomoteur 100 cc. jusqu'à la 500 cmc. BLOC-CARDAN, chez nos agents ou aux

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur, **LYON** (6^e),
26, Rue du Commandant-Faurax.

DOLLAR

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

TÉLÉPH
GOB. 82-20
(5 LIGNES)

LA NOUVELLE

P 35 SPORT

DOUBLE ÉCHAPPEMENT

P. 35 S - Cadre tube surbaissé, fourche avec ressorts-amortisseurs, frein de direction, béquille centrale, poignée de relevage, guidon réversible. Réservoir et carter émail bleu, filets argent. Pièces métalliques chromées. Bloc-moteur 250 cc., 4 tps, culbut., soupapes en tête, deux échapp., 3 vitesses, changement direct, vitesse : 95 kms environ. PRIX : Frs 3120

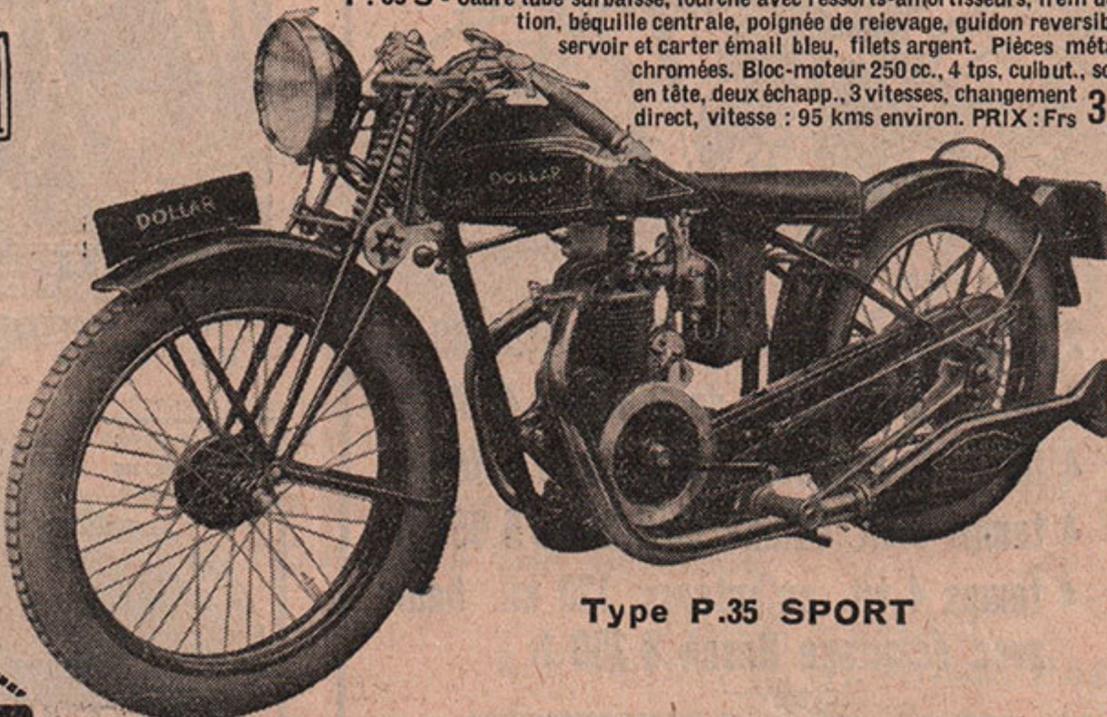
BON A REMPLIR

AVANT DE FAIRE
VOTRE CHOIX

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

BON POUR LE CATALOGUE DOLLAR gratuit

Nom _____
Ville _____
Rue _____
Dépt _____

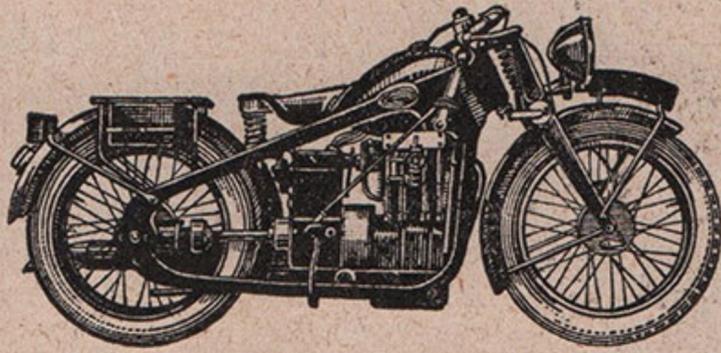


Type P.35 SPORT

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les Usines de la Cour Dieu présentent

LES MOTOS DRESCH



116, Boulevard de Grenelle (La Motte-Piquet)
Téléphone : SUFFREN 47-91

Seule firme officielle des
Pièces détachées DRESCH d'origine

La 500 supersport culbuteurs 1934
toute équipée, 130 km. à l'heure **3.900 fr.**

DES PRIX SENSATIONNELS

250-350 cm³, cardan, toute équipée : 2.400 frs
500 cm³, cardan lat., toute équipée : 2.900 frs

MOTOCYCLISTES AUTOMOBILISTES

N'ACHETEZ PAS VOTRE
MOTO OU VOTRE VOITURE
AVANT D'AVOIR VISITÉ
LES STANDS DU

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24, Rue de Clignancourt
PARIS

Téléph. NORD 37-50 et 37-51

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES ou D'OCCASION
A CRÉDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES



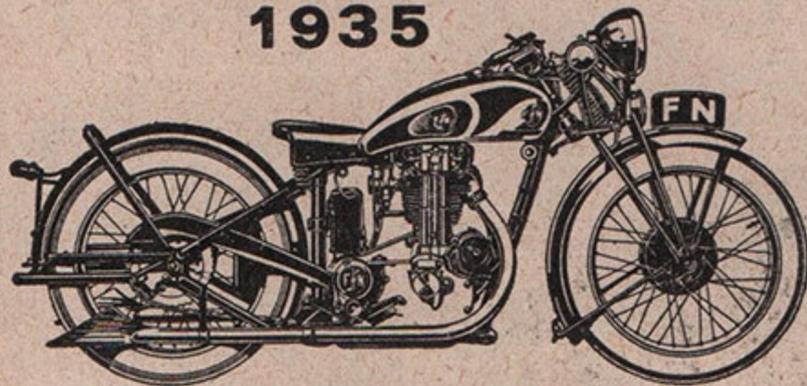
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

200^{cc.} 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.

350^{cc.} 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.

500^{cc.} 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5.700 fr.

500^{cc.} 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.

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

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES
— AUX MEILLEURS PRIX —

41, Ave
des
Ternes

THE MOTORIST

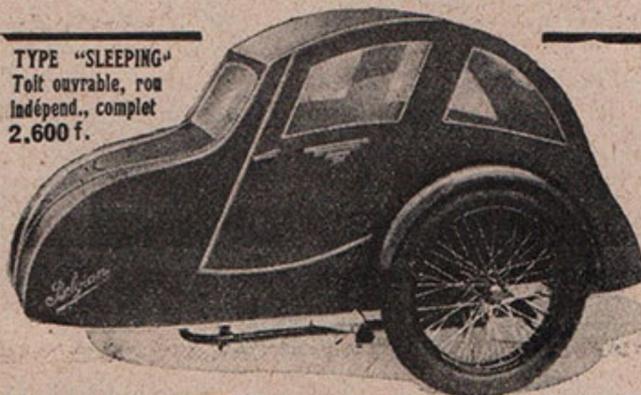
28, Rue
des
Accacias

GUÈTRES DE DAMES JERSEY IMPERMÉABLE DEPUIS 25 ^f	CANADIENNE 115 ^f ET 145 ^f CUIR 3/4 155 ^f	GILET ALASKA 2 POCHES 95 ^f	CUISSARDS MOTO TISSU 20 ^f IMPER: 36 ^f
BOTTES AVIATEUR RUSSIA DEPUIS 99 ^f PREMIER CHOIX: 125 ^f	CASQUE 59 ^f AMO: 95 ^f GENO: 120 ^f	SACQUES DOUBLES CUIR: 35 ^f	GANTS GRANDS CHOIX FOURRÉS DEPUIS: 15 ^f

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

"THE MOTORIST" ACCEPTE LE PAIEMENT EN BONS DE LA SEMEUSE DE PARIS

TYPE "SLEEPING"
Toit ouvrable, roue
indépend., complet
2.600 f.



SIDECARS

BELGIAN

depuis 1.350 fr.
payable en 12 mois

Envoi gratis du
catalogue illustré

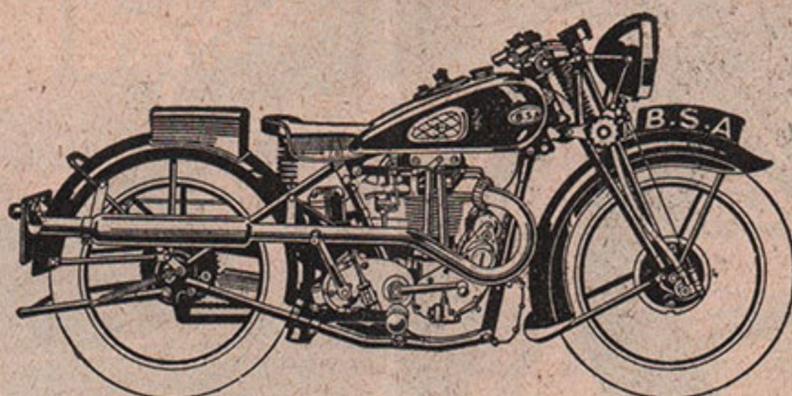
F. DELAUNAY
Constructeur
62, r. Rochechouart
PARIS-IX^e

ACHETEZ VOTRE **B.S.A.** 5 CV. - Étoile Bleue Type " W 35-8 "

LA PLUS BELLE MOTOCYCLETTE DE SPORT ACTUELLE

Chez un de nos bons distributeurs de la Région Parisienne

Siège ou porte-bagages au choix.
Roue arrière à broche.
Béquille arrière à ressort.
Boîte à 4 vitesses.
Sélecteur au pied enfermé.
Tuyaux d'échappement haut ou bas, au choix.



Poignées tournantes.
Eclairage Lucas.
Compteur bi-totalisateur.
Réservoir 12 litres avec réserve.
Graissage par circulation.
Béquille centrale à ressort.

Puissance au frein 28 CV.

Vitesse : 135 kms à l'heure

Consommation essence : 4 litres

PRIX IMPOSÉ avec éclairage, avertisseur et compteur bi-totalisateur : **7.650 fr.**

MM. IMBERNOTTE	- 1, Rue des Acacias	- Paris (17 ^e)
RODIER	- 26, Rue Ernest-Renan	- Saint-Denis
LATSCHA	- 16, Rue Auguste-Bailly	- Asnières
AUGOYAT	- 8, Avenue Dorian	- Paris (12 ^e)
HALHOUTE	- 19, Rue Charles-V	- Paris (4 ^e)
DUBOIS	- 56, Rue Aristide-Briand	- Levallois-Perret

VENTE A CREDIT - 12 OU 18 MOIS

Pour la Province demandez notre catalogue et tarif ainsi que l'adresse de notre distributeur pour votre région à
B.S.A. - 25, Rue Duret - PARIS (16^e) Téléphone : **PASSY 82-20**

NEW-MAP

LA MOTOCYCLETTE
DE GRAND LUXE

DEUX MODÈLES DE GRANDE PUISSANCE A UN PRIX SENSATIONNEL

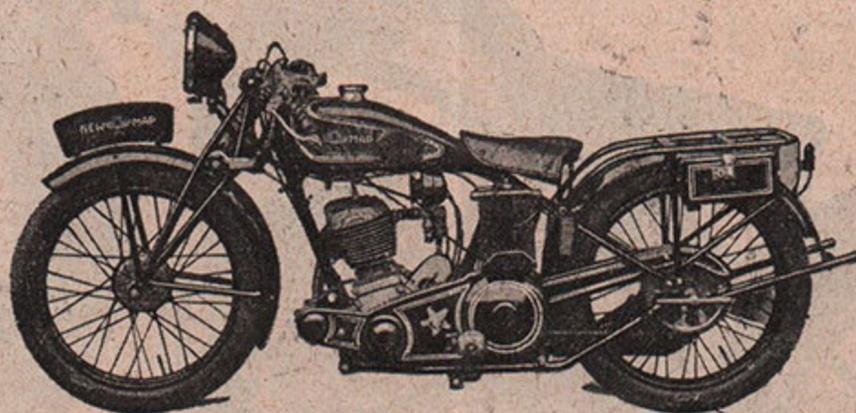
TYPE XTL2

3 CV. - 250 CM³

Moteur 4 TEMPS

Vitesse : 85 km. environ

2.475 fr.



TYPE XTL3

4 CV. - 350 CM³

Moteur 4 TEMPS

Vitesse : 100 km. environ

3.275 fr.

SPÉCIFICATION — Moteur soupapes latérales - Culasse détachable - Graissage mécanique
Boîte Burman 3 vitesses - Commande sport - Magnéto à avance variable - Carburateur AMAC
Cadre semi-berceau - Fourche à amortisseurs - Réservoir laiton chromé - Porte-bagages
Guidon et Repose-pieds orientables et réglables - Nickel-chromé, etc...

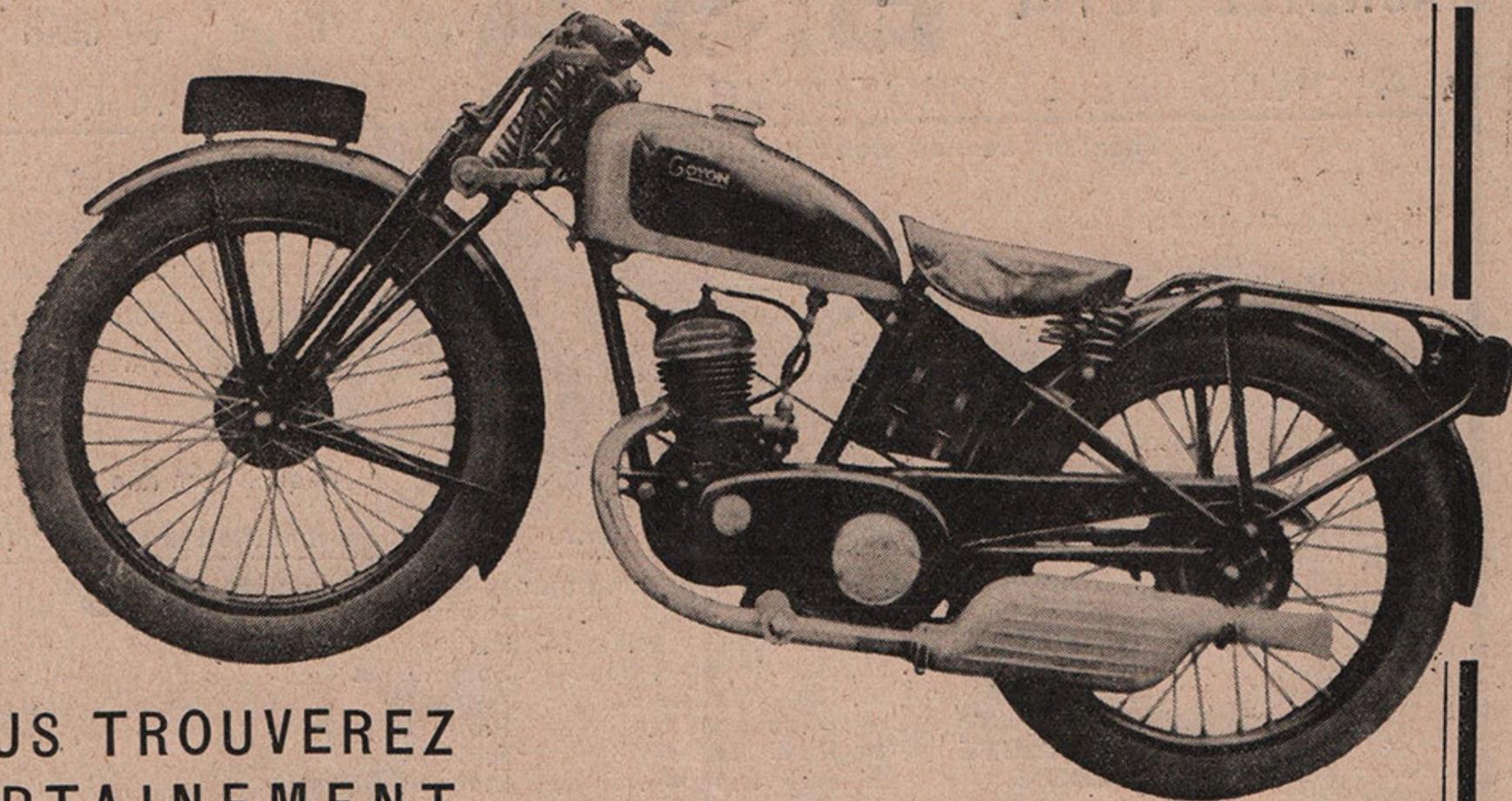
CATALOGUES et RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

USINES et BUREAUX : **LYON**
122-124, AVENUE LACASSAGNE

STOCK - PARIS
E. FROTEY, 12, r. J.-Nicot, PARIS
SÉGUR 20-09

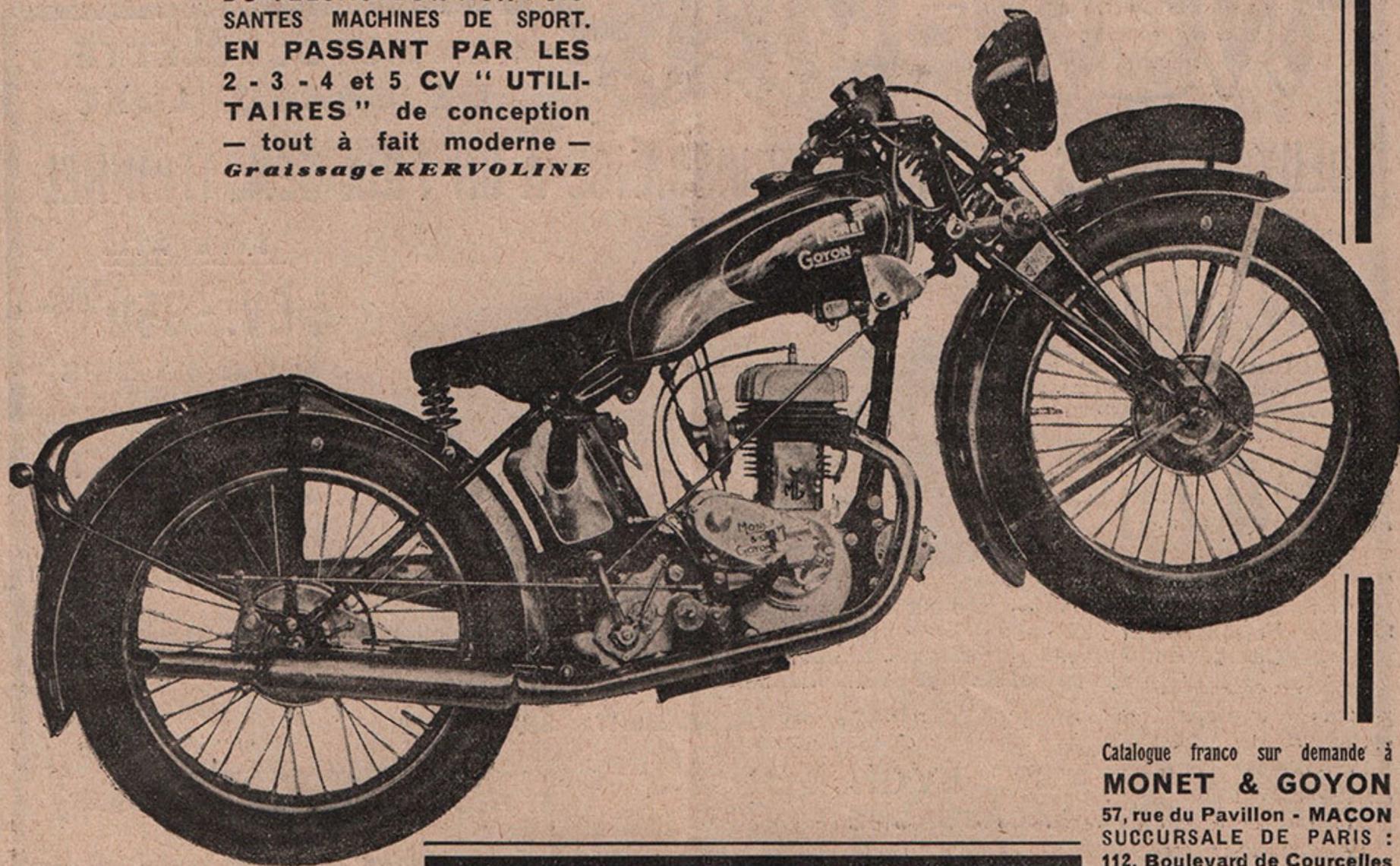
DANS LA
FABRICATION

MONET & GOYON



VOUS TROUVEREZ
CERTAINEMENT
LA MOTOCYCLETTE
QUI VOUS CONVIENDRA

DU VÉLOMOTEUR AUX PUIS-
SANTES MACHINES DE SPORT.
EN PASSANT PAR LES
2 - 3 - 4 et 5 CV " UTILI-
TAIRES " de conception
— tout à fait moderne —
Graissage KERVOLINE



Catalogue franco sur demande à
MONET & GOYON
57, rue du Pavillon - MACON
SUCCURSALE DE PARIS :
112, Boulevard de Courcelles

VJ

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ :
12, Rue de Cléry
PARIS (2^e arr^t)

MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.737
RENSEIGNEMENTS
ET ABONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

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

RÉSEAU AÉRO-MOTO-POSTAL

ON sait qu'une Compagnie Air Bleu s'est constituée pour le transport rapide de courrier vers Lille, Nantes, Bordeaux, Toulouse et Strasbourg. Le prix d'affranchissement de la lettre de 10 grammes sera de trois francs, deux francs revenant à la compagnie et un à l'Etat. Car ce qui est remarquable, c'est que cette compagnie ne demande à l'Etat aucune espèce de subvention. Les appareils employés seront des Caudron « Simoun » à moteur Renault de 8 litres et demi de cylindrée. Ces appareils coûtent 110.000 francs environ. Au bout d'un an, ils seront revendus et remplacés par du matériel neuf. La vitesse escomptée est de 275 km.-h.

Mais le tout n'est pas de transporter le courrier d'aérodrome à aérodrome. Il faut l'acheminer des villes aux aérodromes et des aérodromes aux villes. Il y a également des escales où le courrier doit être immédiatement transmis. Nous sommes heureux de constater que la nouvelle compagnie a compris aussitôt l'intérêt de la moto que les services officiels n'ont pas encore su apprécier. La motocyclette présente en effet d'énormes avantages. Elle a pour elle l'économie. Il serait ridicule de mobiliser un fourgon pour quelques kilos de courrier. Elle est incomparablement plus rapide et dans les villes sa maniabilité lui permet de se dégager plus aisément des encombrements. Elle peut sur les terrains d'aviation se porter plus rapidement auprès de l'avion. Supposons enfin que l'avion soit contraint, pour une raison ou une autre, d'atterrir en rase campagne, elle pourra le rejoindre par des traverses, prendre le courrier et même aider au dépannage. Enfin, au lieu d'un fourgon on pourra avoir plusieurs motos qui porteront les lettres à domicile. On a, grâce à la moto, un service terrestre d'une mobilité, d'une souplesse et d'une économie merveilleuses. Que les lignes subventionnées emploient des avions de gros tonnage et terriblement coûteux, que les services d'Etat gaspillent de l'argent à entretenir des fourgons postaux, c'est déjà regrettable car, en définitive, c'est la collectivité des citoyens qui paie. Mais une compagnie qui veut vivre sur ses recettes ne peut employer des méthodes aussi onéreuses, et les petits avions ultra rapides et les motos lui permettent de réaliser une exploitation rationnelle et rémunératrice.

Nous ne pouvons que souhaiter à Air Bleu tout le succès possible et nous croyons qu'il est assuré. Dans ce cas, il est

probable que d'autres lignes seront organisées et que nous aurons un jour un réseau complet. Il est également possible que dans l'avenir le tarif, déjà très raisonnable, puisse être encore abaissé. Il est heureux que cette compagnie ait pu faire comprendre l'intérêt de cette initiative aux pouvoirs publics et qu'elle ait rencontré deux ministres énergiques et actifs, le général Denain et M. Mandel.

La motocyclette aérienne

ON sait le véritable triomphe obtenu par les avionnettes et en particulier par le Pou-du-Ciel, lors de la journée organisée par les Ailes. Il en est résulté un mouvement très intéressant en faveur de l'aviation de très petite puissance et le livre de Mignet s'enlève comme des petits pains. Dans tous les coins de France, des amateurs se sont mis à l'œuvre et pendant l'hiver, des Pou-du-Ciel éclosent partout. Il y a là une formule à suivre. On sait que le Pou-du-Ciel pardonne toutes les fautes de pilotage et ne peut jamais se mettre en perte de vitesse. Certes, il est peu rapide et il ne constitue pas un appareil de grand tourisme aérien, mais il peut permettre de pratiquer la promenade aérienne à peu de frais. Et il nous intéresse d'autant plus que le moteur qui l'anime est un deux cylindres deux-temps d'une cylindrée inférieure à 600 cmc., construit par Aubier et Dunne. Il est inversé et comporte un démultiplicateur mais, à part ces deux points, il est un vrai moteur de motocyclette. Le Pou-du-Ciel peut donc être considéré comme la vraie moto de l'air. Il y a certainement beaucoup de nos lecteurs qui s'intéressent au Pou-du-Ciel et qui, même, en construisent. Contentons-nous de leur recommander avant tout la prudence. La construction si simple du Pou-du-Ciel doit néanmoins être soignée.

Il faut suivre à la lettre les instructions de Mignet et ne pas vouloir aller trop vite en besogne. Attention particulièrement à la colle utilisée et qui ne doit pas être préparée longtemps à l'avance. Et quand on volera, il ne faut pas demander l'impossible à ce merveilleux petit appareil.

Espérons enfin que le Ministre de l'Air ne soumettra pas la moto aérienne et les motocyclistes de l'espace aux règlements qui ont freiné si malencontreusement l'aviation de tourisme.

SOMMAIRE

N° 622
du 9 Février 1935

Les dix commandements du motard, par notre lecteur LEDA.	130
Informations	131
Le deux-temps, quelques conseils sur son emploi, par H.-P. BORESTROKE	132
Tribune libre	134
La 175 Monet-Goyon M.18, par MAX END	136
Nouveautés italiennes à la XVI ^e Foire de Milan	138
Jauge à essence, par Leo DABAT	140
Le moteur léger Sauvet à combustion interne	141
Questions et réponses	142
Adhérence et tenue de route, par J. PIVOIN	144
Constructeurs, fabricants	146
La vie des clubs	148
Le cyclecar, considérations, par Marc PÉPIN	151

LES DIX COMMANDEMENTS DU MOTARD

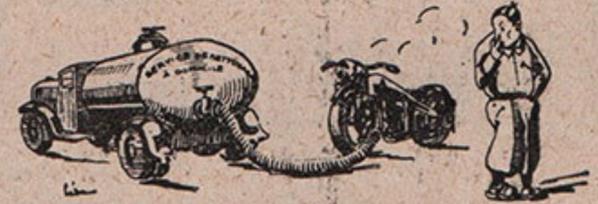
Texte et dessins de notre lecteur LEDA



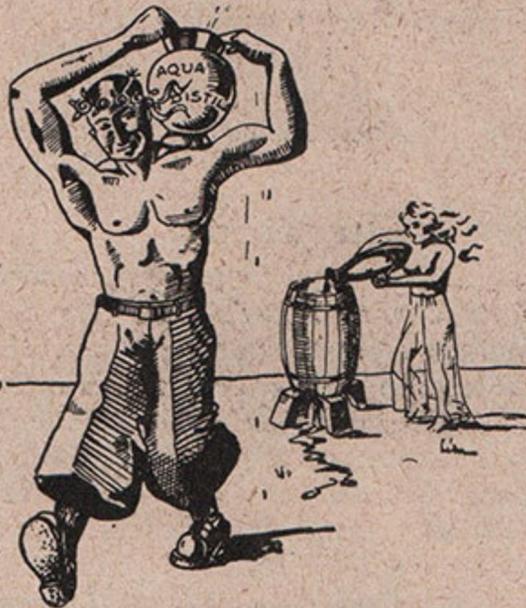
Tes réservoirs ausculteras
Avant de partir, prudemment.



En cas de malheur, tu mettras
Dans tes « profondes » assez d'argent.



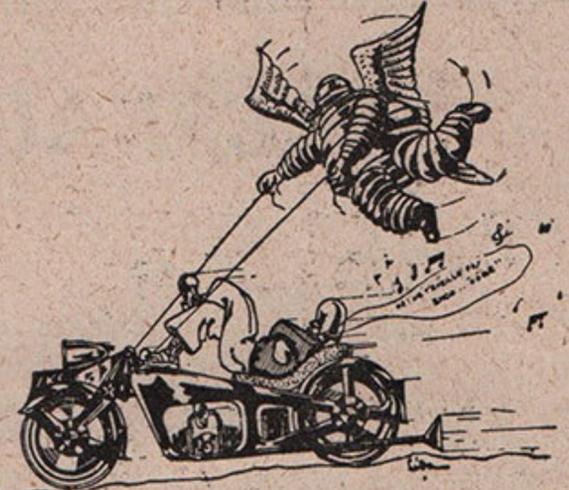
Fréquemment tu vidangeras
Si tu veux rouler vite



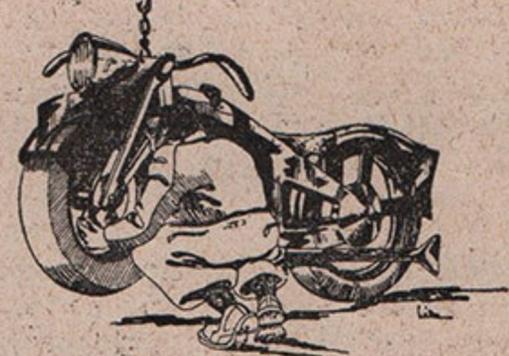
Et tes accus, ne l'oublie pas,
Demandent de l'eau fréquemment



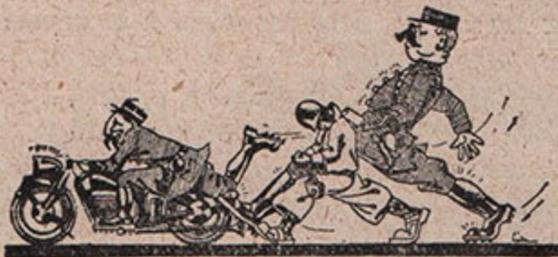
Petite trousse n'oublieras
Pour panser, le cas échéant.



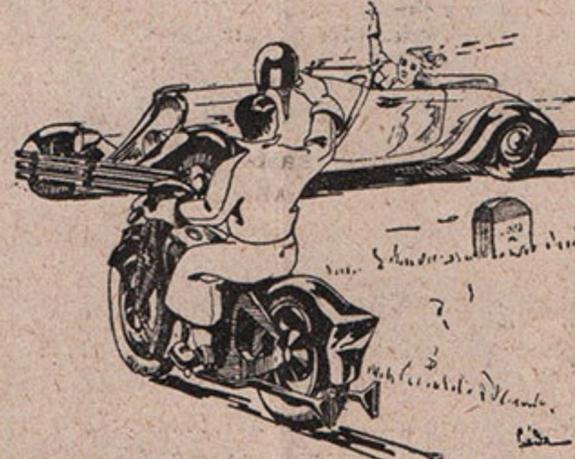
Pression correcte donneras
Pour t'en aller douillettement.



Tes freins « au poil » tu régleras
Pour t'arrêter très sûrement.



Tous tes papiers emporteras
Pour ne pas être « mis dedans »



La politesse observeras
Comme le Code, en gentleman



Un bon casque tu coifferas
Et tu pourras partir confiant.

CONCOURS MOTO REVUE RÉSULTATS

NOMBRE DE RÉPONSES EXACTES : 143

1^{er} ex æquo : Voignier à Rambervillers, Regnault à Paris ; 3^e ex æquo : Berthon à La Mothe, Gardien à Savigny ; 5^e ex æquo : Moreau à Geste, Goiset à Dijon ; 7^e Bretelle à Beauval ; 8^e ex æquo : Denys à Paris, Hamon à Paillart, Chollet à Valmonois, Demoisy à Malain, André à Maisons-Alfort ; 13^e ex æquo : Ben de Bie à Liège, Bourgeault à Annecy, Lavigne à Paris, Abauzit à Metz, Daniel à Metz, Tourel à Marseille ; 19^e ex æquo Bourdichon à Commeny, Gatheron à Meudon-Val-Fleury, Pernot à Paris, Flamand à Creteil, Tourrier à Vanves, Fitamant au Relecq-Kerhuon ; 25^e : ex æquo Deliance à Pavillons-s.-Bois, Libérateur à La Goulette,

Belgairal à Maisons-Alfort, Leyrissoux au Central de Lamativie, Delort à Paris, Sourbes à Hourtin, Moteau à Vincennes, Tenaud à Paris, Chauveau à Draveil, Schonillé-Lacou-Villers, Bara à Aire-s.-La-Lys ; 36^e ex æquo : Villaret à Toul, Durand à Toul, Paquelet à Saint-Georges de Reneins, Sabourin à Tauche, Tisson à Hordain, Triolet à Sucy-en-Brie ; 42^e ex æquo : Cazenave à Versailles, Valliend à Bordeaux, Lamorlette à Pierrefitte, Donnevide à Pau, Vignon à Saint-Pierre-de-Mesage ; 47^e ex æquo : Reding à Longlaville, Bourquin à Argenteuil ; 49^e ex æquo : Brûnet à Paris, Gautier à Saint-Nazaire.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	A	L	L	U	M	A	G	E		F
2	M	A	I		O		U	S	E	E
3	O	V	A	L	I	S	E			M
4	R	E	N	E	S			E	M	U
5	T	R	E	S	S	A	U	T	E	R
6	I		S	T	O	C	K			N
7	S	M		E	N	R	A	G	E	R
8	S	A	L	E		O	S	E		O
9	E	R	E		E	B	E	N	E	S
10	U	T		I	R	A		E	U	S
11	R	H	E	O	S	T	A	T		E
12	S	E		N	E	E		S	U	R

INFORMATIONS

FRANÇOISE A RETROUVE SA NORTON..

ON se souvient dans quelles conditions la Norton de Françoise lui avait été volée dans son magasin de la rue de Clignancourt, avec son châssis spécial de sidecar.

Grâce à l'avis passé dans *Moto Revue* du 19 janvier, Françoise est maintenant en possession de sa machine. Quant au châssis de sidecar, vu sa grande légèreté, les malandrins ont dû vouloir se rendre compte s'il flottait et l'ont précipité dans le canal Saint-Martin.

PÉCHARD SA B.S.A. ET STRAUB SA MOTOSACOCHE

NOUS avons reçu la visite de Péchard, qui grâce à la perspicacité de Françoise, mis en éveil par le vol de sa propre machine, a retrouvé sa B. S. A. Blue Star, volée à Monthéry, le 14 octobre. Il nous a appris que son camarade Straub avait également retrouvé, toujours grâce à Françoise, sa Motosacocche spéciale, qui lui avait été volée il y a huit mois.

COINET CHERCHE UN ASSOCIÉ

COINET l'excellent acrobate dont nous avons passé une photo sur son trapèze horizontal dans le numéro 619 de *Moto Revue* vient de décider de présenter ses remarquables exercices dans le mur de la Mort. A cette fin, il recherche actuellement un commanditaire associé avec lequel il partagerait les bénéfices. L'apport financier nécessaire ne serait pas très élevé et les bénéfices certains étant donné l'intérêt que présenterait ces exercices attractifs et audacieux, (tir à la carabine sur le trapèze, etc.)

Ecrire à *Moto Revue* qui transmettra.

LES HOMMES DE BIANCHI EN 1935...

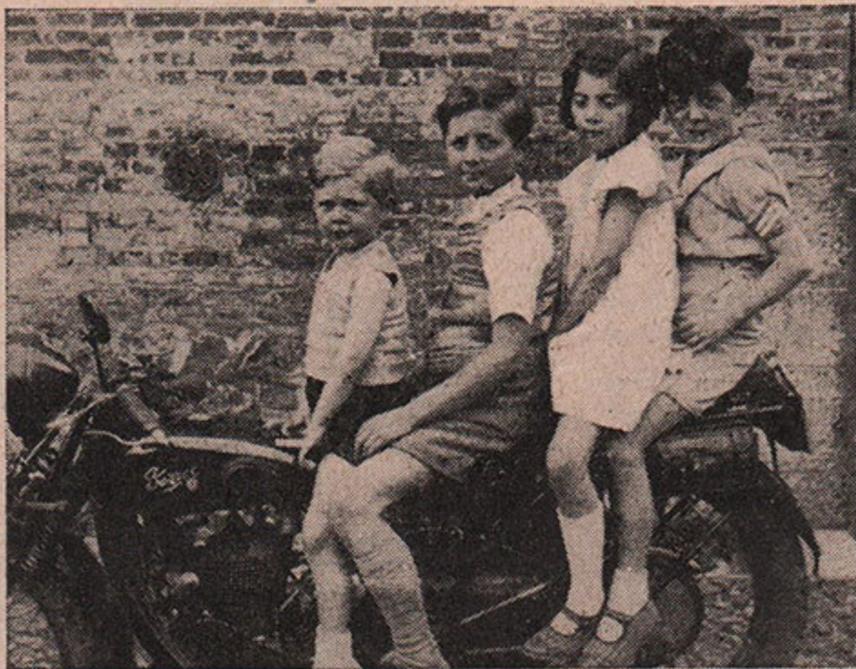
NOUS apprenons que Seralini, qui est champion d'Italie en catégorie 175 cmc. vient d'être incorporé, aux côtés de Mario Colombo et Carlo Fumagalli, dans l'équipe officielle de courses de la maison Bianchi.

CEUX DE ARDIE...

LA firme d'Outre-Rhin, qui songe sérieusement aux courses de vitesses pure a fait appel à Schörg en plus de Thumshim et Himbucher.

DE D.K.W...

ICI nous retrouvons des noms bien connus : en grosses cylindres, Otto Ley et Bauhofer, puis Geiss, Winckler et Karmann, et peut être Rosemeyer.



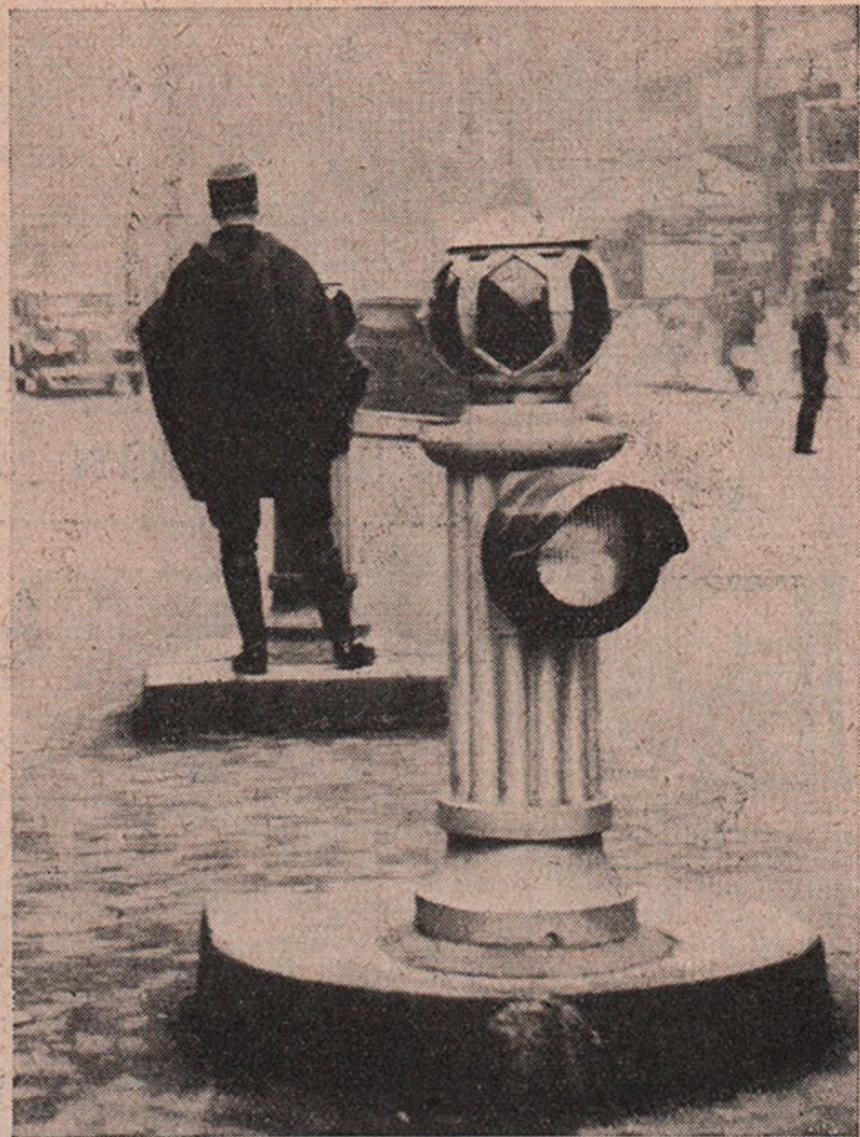
ET DE PUCH

CETTE maison qui ne participera qu'aux concours de tourisme n'a que deux conducteurs officiels : Stumfoll et Stoltze.

EN CALIFORNIE

IL y a actuellement en Californie 110 coureurs licenciés, dont la plupart ont des motos anglaises de sport, la plupart équipées de moteurs J.A. P., très prisés en ce pays. Il y a en tout une douzaine de pistes.

Pour rendre la capitale moins bruyante, on installe actuellement dans les carrefours un dispositif sans sonnerie. Un feu clignotant jaune avant l'allumage du feu rouge, avertit qu'il faut s'arrêter.



Dans le prochain numéro de

Moto Revue

La 350 Terrot type HD,
par MAX END.

Le pneu et sa fabrication,
par L. GARNIER.

ON DIT QUE...

DAX sortirait prochainement un vélomoteur aussi fini dans le détail que les autres modèles de cette marque.

... Le recordman motocycliste propriétaire du beau magasin de Montrouge exposerait bientôt dans ses vitrines les derniers modèles de Royal-Enfield dont les fameuses « Trois-Soupapes »...

... Sous quinzaine Otom présentera à nos lecteurs sa nouvelle tuyauterie semi-souple pour huile, essence et tous carburants, tuyauterie

Tels les quatre fils Aymon sur leur destrier, voici les quatre enfants de notre abonné rouennais, M. Piéquet sur la moto paternelle.

ayant tous les avantages requis par la clientèle : étanchéité, solidité, incorruptibilité et... bon marché suivant la devise « Otom ».

... Parmi les nouveautés Bernardet dont nous parlerons très prochainement on peut dès à présent annoncer aux intéressés que les sidecars de cette marque sont désormais prévus pour être attelés, sur demande, à la droite ou à la gauche de la moto, au goût de chacun.

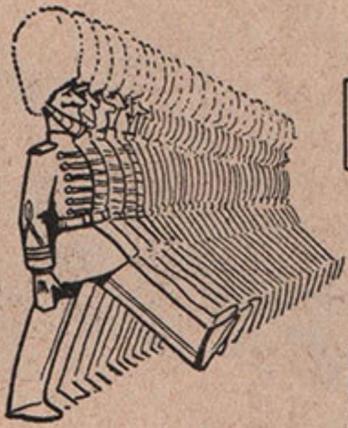
... *Moto Revue* montrerait prochainement à ses lecteurs comment se fabrique, dans des ateliers des plus modernes, une des bougies qu'ils préfèrent.

... Une autre bougie, très anglaise de nom et d'origine aurait quitté son ancien concessionnaire et serait désormais représentée par un agent parisien distributeur presque exclusif de nombreuses spécialités motocyclistes d'Outre-Manche.

... Passant à Courbevoie, notre essayeur a, de son grand nez, flairé chez Prester quelque chose qui sent l'inédit et qu'il espère pouvoir bientôt révéler aux amateurs de vélomoteurs cette nouveauté vraiment nouvelle...

... Il y aurait accord récent entre le constructeur de la voiturette traction avant déjà signalée et les constructeurs d'un moteur réputé dans le milieu cyclecariste pour une collaboration des plus étroites en vue de la fabrication des voiturettes qui vont suivre le prototype.

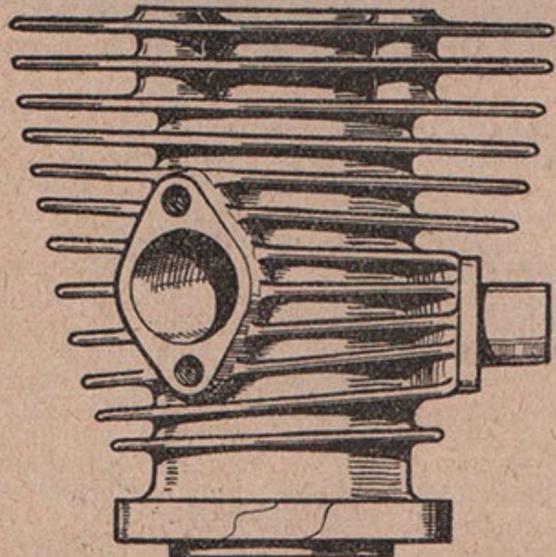
... Barthélemy le spécialiste de sidecar à qui ses 16 records du monde, son record toutes catégories motos des Routes Pavées, ses victoires au Bol d'Or et ses nombreux autres succès donnent une autorité et une compétence certaine en la matière, exposerait à son tour dans *Moto Revue*, son opinion sur les sidecars de cours.



LE DEUX TEMPS

QUELQUES CONSEILS SUR SON EMPLOI

En France et surtout en Angleterre, le deux-temps est certainement moins populaire que le quatre-temps. Cela est injuste, tout comme il est injuste de voir parmi les quatre-temps le flat-twin représenté en Angleterre par deux marques et en France par une seule marque de motocyclettes. En Allemagne, par contre, le deux-temps a conservé toute sa faveur, même pour des cylindrées de 500 cmc. Cela est dû surtout à ce que les constructeurs de deux-temps n'hésitent pas à participer aux courses et y remporter de nombreux succès.



En poussant un moteur neuf, l'échauffement produira des distorsions exagérées qui subsisteront lorsqu'il reprendra une température normale et rendront insuffisante l'étanchéité du piston. Voici très exagéré ce qui se produit.

Ils ont ainsi détruit la légende du deux-temps moteur à mauvais rendement, qu'il s'agisse de la puissance spécifique ou du rendement thermique. Or, nous avons des deux-temps qui développent 48 CV au litre de cylindrée, et il s'agit de moteurs de série. Le nouveau Villiers à piston plat donne en effet 12 CV et chez nous l'Aubier et Dunne 500 cmc. donne plus de 20 CV. Ces rendements sont largement dépassés par les deux-temps de course. Quant au mauvais rendement thermique, c'est un autre reproche sans fondement. N'oubliez pas d'ailleurs qu'il faut déduire la quantité d'huile incorporée à l'essence.

En France et en Angleterre, les constructeurs n'ont pas fait assez de propagande pour le deux-temps et le public a été amené à croire que le deux-temps est inférieur au quatre-temps et n'a d'autre raison d'être que son bon marché. C'est pour ainsi dire, un article à prix réduit. Voilà une erreur contre laquelle on doit

réagir, d'autant que nous avons des deux-temps qui sont des merveilles de mécanique et qui comportent même des solutions qu'on n'a pas encore utilisées couramment sur des quatre-temps de série. Reconnaissons que sous sa simplicité apparente, le deux-temps est un moteur plus délicat à construire qu'un quatre-temps. S'il n'occupe pas la place à laquelle il a droit, c'est que, des industriels, peu au courant des nombreux problèmes que pose l'établissement d'un deux-temps, mais séduits par la grande simplicité de ce moteur, grâce à laquelle ils voyaient la possibilité de le produire à faible prix, ont mis sur le marché des deux-temps aussi mal construits que mal étudiés. Ils n'ont pas eu grand succès auprès du public qui les a bientôt renvoyés à la fabrication des ustensiles de ménage ou autres articles de haute précision. Malheureusement le public a toujours tendance à généraliser et il a étendu à toute la catégorie des deux-temps les reproches que ne méritaient que quelques-uns d'entre eux. D'ailleurs, la technique du deux-temps a largement évolué depuis quinze ans. Le deux-temps a passionné des ingénieurs de haute valeur, et qui ont sans rien sacrifier de sa simplicité primitive, réduit à rien ses défauts et développé ses qualités. L'apparition de nouveaux types à piston sans déflecteur nous montre qu'on ne s'en tient pas systématiquement au type classique, et qu'en conservant son extraordinaire simplicité, on peut améliorer encore ses performances. Et remarquons en passant que la suralimentation a été utilisée avec succès dans des courses sur de longues distances, alors que les quatre-temps suralimentés n'ont été employés que pour l'établissement de records sur courtes distances.

Rodage

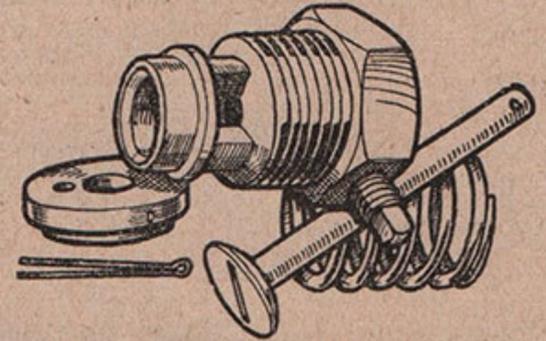
La simplicité du deux-temps n'est pas une invitation à la brutalité ni à la négligence et c'est ainsi que le deux-temps réclame un rodage beaucoup plus soigné que le quatre-temps.

Nous estimons pour notre part, que le rodage n'est parfait qu'après 1.500 à 2.000 km.

Rodage ne veut pas dire qu'on doit marcher au pas, mais surtout n'imposer aucun effort prolongé, et plus encore d'éviter les sprints même courts. Supposons une machine ayant un maximum de 80, ne pas dépasser le 40 pendant les 300 premiers kilomètres, le 50 jusqu'à 1.000^e kilomètre, le 60 jusqu'à 2.000^e kilomètre. On graissera plus abondamment. Par exemple, si la proportion normale d'huile à incorporer à l'essence est de

8 %, on la portera pendant les premiers 300 km. à 12 % et ensuite à 10 %. On utilisera de préférence une huile graphitée (le graphite colloïdal se dissout fort bien dans l'essence). Il se peut qu'on ait quelques bougies encrassées, mais ce n'est pas bien grave. On évitera un réglage pauvre de la carburation et une avance insuffisante de l'allumage qui provoqueraient l'échauffement. Au delà d'une certaine température la distorsion prend une valeur inquiétante et un échauffement brusque produit une dilatation telle que le métal ne reprend plus sa forme primitive et qu'il en résulte une distorsion définitive.

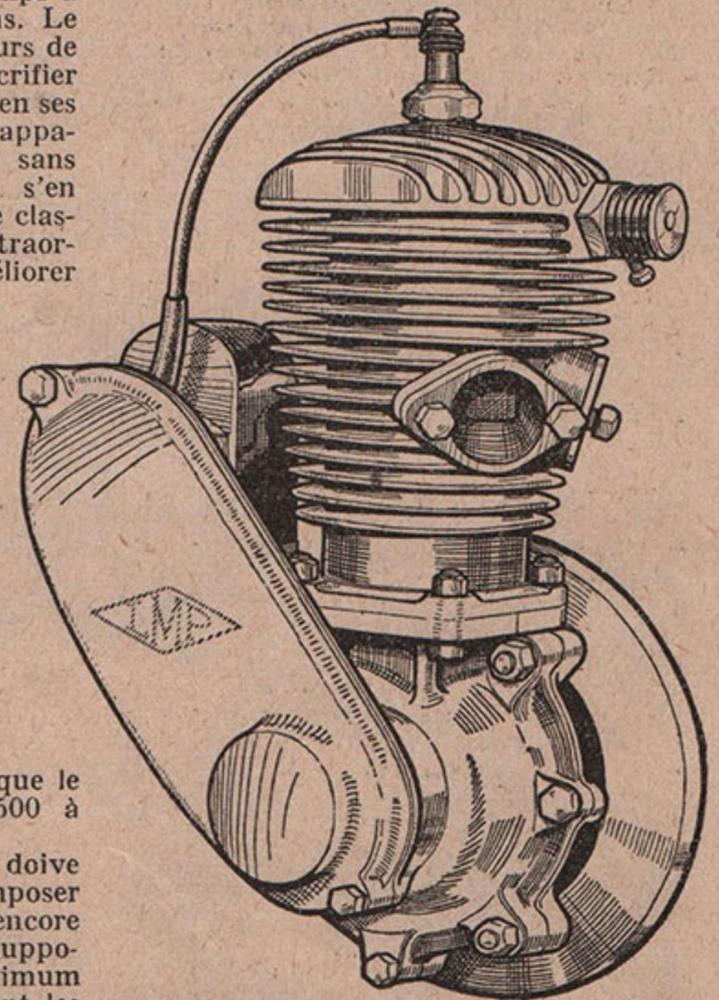
Ne vous inquiétez donc pas au début d'un fonctionnement irrégulier au ralenti,



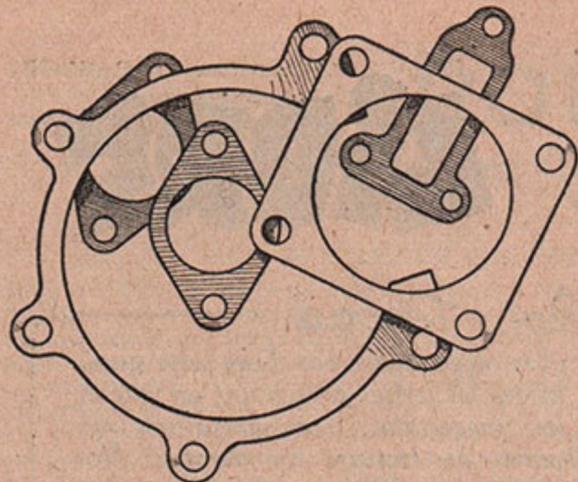
Le décompresseur ne doit pas servir à freiner la machine car, ressort et soupape seraient vite mis à mal ; il est bon de roder cette dernière lors du décalaminage.

marque d'un réglage trop riche de la carburation. Et donnez autant d'avance que le moteur peut en supporter. Tenez le moteur parfaitement propre, le cambouis qui se forme entre les ailettes étant un isolant thermique et empêchant tout refroidissement efficace.

Quand un deux-temps n'est pas parti

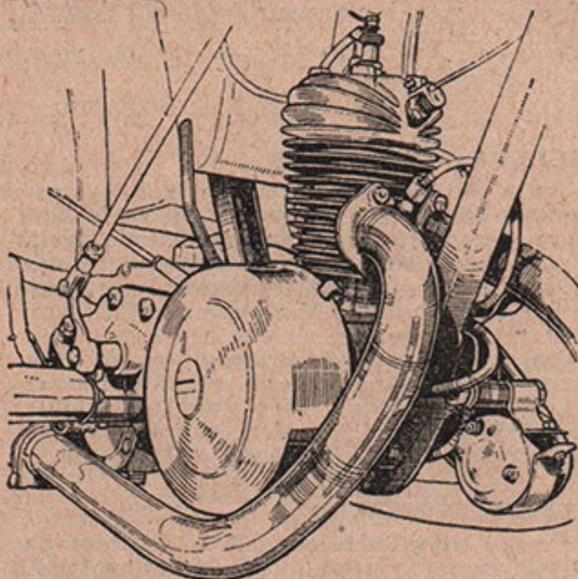


Un deux-temps moderne est pour le moins aussi puissant qu'un latérales de même cylindrée et avec une souplesse beaucoup plus grande et un couple plus élevé aux bas régimes. Voici le LMP Supersport.



Tous les motards connaissent l'ennui que cause la confection des joints au moment du remontage, il leur est facile de l'éviter en achetant plusieurs jeux d'avance.

après quelques coups de kick starter, démontez d'abord et nettoyez la bougie d'allumage. S'il ne part pas encore, il est probable que le carter est gorgé d'essence. Dévissez alors le bouchon de vidange et donnez quelques coups de kick starter. Revissez le bouchon. Rappelons qu'à l'arrivée à l'étape ou avant tout arrêt prolongé, il faut arrêter le moteur en fermant l'essence, sinon l'essence contenue dans la cuve à niveau constant s'évaporerait et il ne resterait que de l'huile. On



On trouve sur le marché, des deux-temps qui, sans être délicats ni onéreux, ont un rendement satisfaisant les sportifs amateurs de petites cylindrées. Ci-dessus, le Villier 175 de la Monet-Goyon.

ne pourrait dans ces conditions remettre le moteur en route.

Décalaminage

Le premier décalaminage aura lieu après la période de rodage, les suivants tous les 3.000 ou 3.500 km. Cela nous change des premiers deux-temps, dont le décalaminage devait être opéré tous les 1.500 km. environ.

La calamine se forme beaucoup moins rapidement avec les pistons et les culasses en alliages légers à haute conductibilité thermique. Il est essentiel de ne pas négliger l'orifice d'échappement où la calamine se forme beaucoup plus rapidement qu'en tout autre point du moteur.

Pour le décalaminage, il faut procéder comme suit. Tout d'abord faire tourner le moteur. Quand le cylindre est chaud, il sera beaucoup plus facile d'enlever la crasse extérieure avec une brosse dure et du pétrole. Essuyez avec des chiffons propres, enlevez la culasse et aussi le cylindre, car il y aura certainement de la calamine sous le piston. Enlevez le cylindre bien d'aplomb, sans le faire tour-

ner, si vous éprouvez une résistance inattendue, cela est dû à ce qu'un segment s'est pris dans un des orifices, probablement dans l'orifice d'admission. Ne forcez pas. Comme vous aurez démonté les tubulures, il vous sera facile de dégager le segment.

Enlevez le piston et les segments, et prenez vos dispositions pour ne pas les intervertir au remontage. Le mieux est d'avoir une grande feuille de papier d'emballage où vous déposerez toutes les pièces dans l'ordre. Parfois les segments sont immobilisés par de petites chevilles. Ne les égarez pas et ne les intervertissez pas. La plupart des axes sont flottants. Sur quelques deux-temps, il y a au pied de bielle un collier de serrage. Sur quelques anciens modèles, les axes sont fixes et coniques. Informez-vous auprès du construc-

Certains deux-temps possèdent un graissage séparé, par pompe, qui évite la fastidieuse préparation du mélange à chaque ravitaillement et permet de varier en cours de route, le débit d'huile.

teur du sens de montage et faites une marque sur le piston et sur l'axe pour éviter toute erreur au remontage. Il arrive, surtout avec les pistons en fonte, que le segment supérieur soit coincé par la calamine. Brossez au pétrole et grattez la calamine avec un canif, pour dégager le segment. Si le piston est en fonte, vous pouvez le placer dans une solution bouillante de soude (cristaux). Mais n'opérez jamais ainsi avec un piston d'aluminium. Avec ces derniers, il est d'ailleurs très rare que les segments se coincent. Pour gratter la calamine du piston, un couteau de table est encore l'outil le plus commode. N'entamez pas le métal. N'oubliez pas les orifices, surtout celui d'échappement.

Vous aurez également à roder la petite soupape du décompresseur.

Nettoyez le carter en y versant du pétrole, que vous vidangerez par le bouchon de vidange.

Avant d'entreprendre le remontage, versez un peu d'huile, mais en petite quantité, une trentaine de cmc environ.

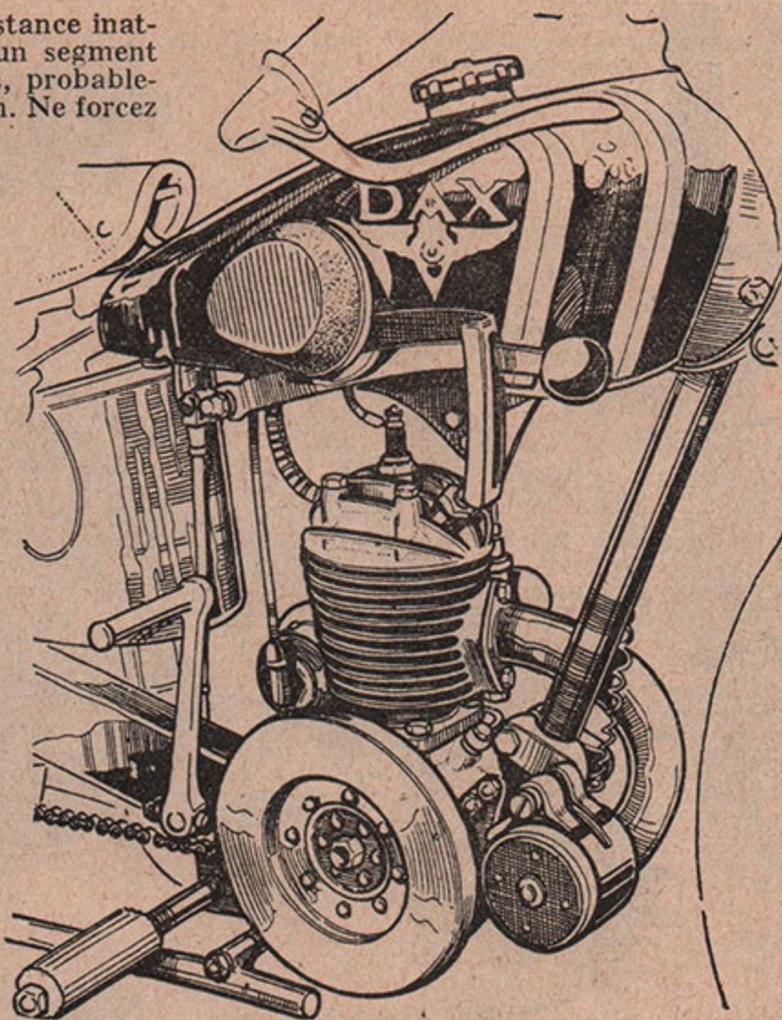
Remontage

Évitez surtout les fuites et les rentrées d'air. Il est bien préférable d'utiliser les joints fournis par le constructeur, et nous en avons toujours un assortiment en réserve.

Quelques deux-temps n'ont pas de joints de culasse. On veillera à serrer également les écrous en diagonale. Vous pouvez utiliser de l'Hermetic, mais en petite quantité. Vous laisserez sécher quelques minutes. Attention au joint de carburateur.

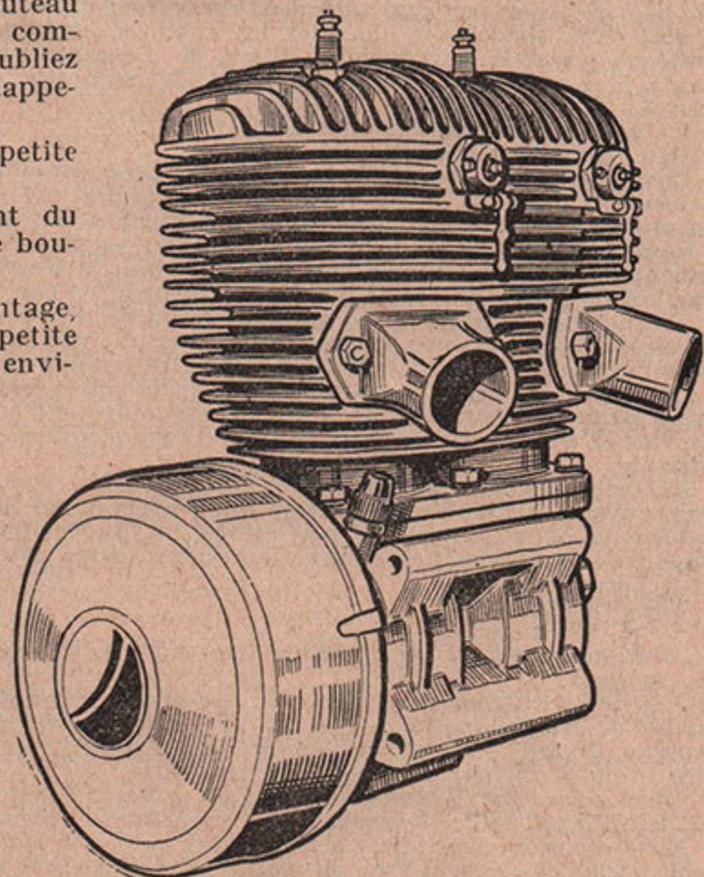
Bien entendu, faites très attention à engager le cylindre bien d'aplomb de manière à ne pas fausser la bielle.

Le carburateur doit être absolument d'aplomb.



De temps à autre, ramenez les tubulures d'échappement et nettoyez les silencieux. Jetez un coup d'œil sur le volant magnétique, mais il est absolument inutile de le démonter. Passez seulement une pierre indienne entre les vis platinees et vérifiez l'écartement. Deux clés seront nécessaires pour régler commodément les vis. Assurez-vous surtout que le câble de bougie est solidement fixé.

Avec ces quelques soins, vous serez toujours assuré d'avoir un moteur en grande forme. H. P. BORESTROKE.



La souplesse et le couple d'un bicylindre deux-temps est très enviable et conviendraient parfaitement à la transmission par arbre rigide. Le moteur ci-dessus est le 500 Aubier-Dunne.

TRIBUNE LIBRE



Cette photo prise au cours d'un voyage de Sexé en Europe Centrale, représente le marché de Sarajevo. Remarquer le voisinage de costumes européens et indigènes.

REFROIDISSEMENT PAR EAU ET LUTTE CONTRE LES TRAMWAYS

Tu m'excuseras de mon long silence. Etant correspondant j'ai négligé ; mais silencieusement j'ai pris part aux discussions de la Tribune Libre : « Refroidissement à eau pour moto ».

J'ai déjà dit tout le bien que je pensais de ma 250 cmc. Excelsior Water Cooled 2 temps moteur Villiers.

La machine a un an d'âge, des milliers de kilomètres à son actif, en tous terrains et en tous temps. La voilà, un peu tachée d'huile, un peu cabossée par une malencontreuse bûche, toujours capable d'aller vite, silencieuse, d'avaler les côtes en quatrième. Je l'ai prêtée à un ami pour quelques jours, M. Dromard (un émule de Sexé), il m'a dit simplement, car il est fort modeste : épatante et souple.

Et le refroidissement ? cher ami.

Bon, malgré un défaut, celui-ci :

Circulation par thermo-siphon par de gros tubes sans joints. Cependant celui du dessus (sommets du cylindre) est un peu près du niveau supérieur du radiateur et si la machine est penchée l'eau s'écoule par le trop plein et le peu ainsi perdu, est cause d'un échauffement anormal, qui n'empêche pas cependant la machine de faire une longue étape sans arrêt pour ravitaillement en eau.

Détracteurs et amis de ce système, voilà ce que pense un connaisseur, essayez si vous en avez le bonheur une machine semblable et donnez aux lecteurs de *Moto Revue* votre opinion sincère.

Changeant de sujet, je me fais un plaisir de vous permettre de lire intégralement l'opinion d'un homme fort compétent à tous points de vue et qui me remercie pour une communication que je lui ai adressée.

« L'embarras de Besançon par les tramways » — et j'avais ajouté que, puisque poursuivant le même but : suppression de ces engins dangereux et encombrants, nous étions, lui, automobiliste et moi, motocycliste animés des mêmes sentiments, nous devrions mieux nous comprendre.

Voici sa réponse :

Monsieur,

Je m'empresse de répondre à votre lettre datée du 12 octobre, et reçue ce matin.

J'ignorais, en répondant à votre intéressante communication, votre qualité de délégué sportif de l'A. M. du Doubs, et suis d'autant plus heureux de vous féliciter sincèrement des sentiments que vous avez bien voulu manifester dans votre dernière lettre.

Soyez assuré que la grande majorité des automobilistes, ne porte pas sur le motocycliste, le jugement sévère auquel vous faites allusion.

Nous sommes les premiers à reconnaître qu'il y a autant d'imprudents parmi les automobilistes que parmi les motocyclistes, et j'ajouterais qu'il y en a certainement davantage qui, dans la conduite de leur voiture, ignorent les règles de la plus élémentaire prudence.

Le but d'un groupement comme le nôtre, et comme celui dont vous êtes le délégué sportif, doit justement consister entre autres, à donner aux usagers de la route quel que soit le véhicule qu'ils pilotent, une

Toto 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**

saine compréhension de leur responsabilité, non seulement à l'égard de leurs passagers, mais encore et surtout, à l'égard des tiers qu'ils rencontrent.

Très heureux de cette occasion d'avoir échangé cette correspondance avec vous, je vous renouvelle mes remerciements pour l'autorisation que vous voulez bien me donner, relativement à la communication à paraître dans notre prochain bulletin.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président de l'A. C. Comtois.

M. GALLAND.

Je vous laisse juges, et joignez-vous à moi pour applaudir l'esprit sportif de l'Automobile-Club Comtois.

Restant toujours, motocycliste et fervent abonné, je prie *Moto Revue* de transmettre mes amitiés à tous.

P. AUZIAS, à Besançon.

DE BELLES MOYENNES

Je lis chaque semaine votre intéressante revue et suis surpris d'y lire des articles contre les fortes moyennes. Je crois bon d'apporter ma contribution à la défense et à la propagande de la moto en vous priant de porter à la connaissance de mes collègues lecteurs, par la voie de votre journal, les performances suivantes.

J'ai fait plusieurs fois le trajet Marseille-Manosque, soit 80 km. avec une moto de 175 cmc. 2 temps gonflée en une heure et quart, soit à la moyenne de 64 km. à l'heure. Je le fais maintenant avec une 350 latérales et il m'arrive de dépasser à peine les soixante minutes pour couvrir le trajet. Ceci bien entendu avec une très grande connaissance de la route et lorsqu'il y a peu d'encombrement, par exemple le matin de 6 à 7 heures. G. FABIANI, à Marseille.

REMERCIEMENTS

Au reçu de cette lettre vous aurez certainement le montant de mon abonnement à *Moto Revue* à dater du 15 décembre 1934.

Je vous demande encore quelques lignes dans votre Tribune libre : « Que *Moto Revue* veuille trouver ici tous mes remerciements, elle est vraiment le trait d'union amical entre tous les motocyclistes ; je n'aurais jamais pensé que ma demande d'un appareil stabilisateur puisse déclencher une telle avalanche de propositions ; comment vous remercier tous, de vos vœux de guérison si amicaux et de vos suggestions si ingénieuses.

« Lors de mon passage en Italie j'avais remarqué cette confraternité sportive entre motocyclistes, je la citais en exemple à mes camarades français ; j'avoue franchement que je déplorais qu'il n'existât pas en France cette même fraternité de la route... Le nombre de réponses que j'ai reçues m'oblige à faire amende honorable.

« Qui n'est jamais monté sur une moto ignore et ne peut se rendre compte des joies de la motocyclette, les profanes nous traitent de fous, les automobilistes envient et méprisent nos deux roues qui laissent en côte leurs 6 cylindres.

« Il existe de nombreux clubs, chacun s'exerce dans sa région, très bien, mais *Moto Revue* pourrait peut-être organiser une sorte d'amicale motocycliste — une petite cotisation annuelle, un insigne placé sur la moto permettrait à chacun de se reconnaître, je crois qu'il y aurait un grand nombre d'adhérents. Dans chaque agglomération importante, un mécanicien, garage, hôtel, restaurant seraient indiqués dans une brochure. Nous sommes je crois 500.000 motocyclistes en France, il y aurait quelque chose à faire, la parole est à notre chère revue.

« Que mes correspondants m'excusent de ne pas leur répondre à tous personnellement, j'ai actuellement plus de 30 suggestions et j'en reçois toujours ; dès maintenant je crois que l'idée du lieutenant Laborde de la Fère est la meilleure. Je ferai un tri et enverrai à *Moto Revue* ce qui m'a semblé le plus intéressant afin que tous puissent en profiter.

A ceux à qui je ne réponds pas immédiatement, j'ai noté leur adresse et leur enverrai une carte postale lors d'un prochain voyage.

« A tous merci, je vous serre les mains cordialement. »

R. ROZIER.

Compagnie Française des Mines de Bor.
(Yougoslavie).

POUR OU CONTRE

La polémique continue (1). Allons amis lecteurs, la main à la plume, êtes-vous de l'avis de M. Greillier?

SUS A L'EXCÈS DE VITESSE

Il y a quelques mois de cela, j'ai écrit un article dans *Moto Revue*, réprochant l'excès de vitesse ; j'ai même été mis à l'index par un camarade qui trouvait que je faisais une injure aux motocyclistes parce que je traitais de dangereux et de fous les amateurs de vitesse. Je suis désolé d'avoir piqué au vif ce brave ami, mais qu'on se rassure, ce n'est pas dans le sens de l'injure que j'ai dit ceci. Toutefois ce qui me fait plaisir, c'est que je ne suis pas le seul à critiquer ces dangereux routiers ; sur chaque numéro, j'ai le plaisir de relever qu'il y a de nombreux motards qui comme moi aiment faire de la route en vrais promeneurs, sans toutefois être des tortues comme certains le prétendent.

Ce que nous aimons nous, c'est tout d'abord la sécurité pour nous et pour tous, la maîtrise à tout instant de notre machine, la vue du paysage que nous traversons en toute tranquillité, bien que certains prétendent que même à 30 km., cela soit impossible.

Je suis un amateur du grand tourisme, malheureusement, ma profession m'empêche de suivre un club, étant donné que tous mes dimanches sont pris pour le service ; néanmoins mes jours de repos et de congés sont réservés pour faire du tourisme, et je vous assure qu'il n'est pas besoin de rouler à 90 pour faire un nombre respectable de kilomètres en fin de journée.

Je remercie MM. Josué, Rouquette et Philippe pour leurs articles parus sur ce vieux *Moto Revue* du 15 décembre, ce sont des sages, il est temps de nous défendre contre les critiques qui nous sont trop souvent adressées, nous les froussards, les trainards de routes, les vieillards, les tortues dangereuses.

Messieurs les bolides, je termine en vous affirmant encore ceci : Vous ne faites pas du tourisme mais de la course à la mort, quand vous dépassez les 75, vous ne pouvez éviter un imprévu qui s'annonce sur votre passage et malgré une grande attention, vous ne pouvez pas être maître de votre monture sur une courte distance ; à cette vitesse la fermeture des gaz et le blocage des freins vous font passer par dessus la machine ou alors c'est le choc fatal sur l'obstacle ; d'autre part, la population n'aime pas vos façons d'agir, et soyez persuadés que vous nous faites beaucoup de mal ; vous faites aussi beaucoup de mal à votre bourse parce que vos fidèles machines n'ont guère de temps à vivre.

Un conseil, lisez dans la Tribune Libre, de *Moto Revue* du 15 décembre et précédents, vous y puiserez de bonnes critiques et d'excellents conseils ; gardez-les comme un fétiche sacré que vous épinglerez à chaque sortie sur le compteur de vitesse.

G. SANFOURCHE, à Draveil.

VITESSE, MAIS PRUDENCE !

ÉTANT lecteur assidu de *Moto Revue* je me permets de donner mon avis sur la vitesse et les conséquences qu'elle entraîne.

Il est évident que l'exemple de M. Greillier n'est pas à suivre en tous points et qu'il y a lieu d'y faire quelques restrictions. Ses adeptes, et ils sont nombreux, ne parcourent nos belles routes de France que pour le plaisir de réaliser des moyennes stupéfiantes. La piste de Montlhéry est toujours à la disposition de ces futurs champions ; au moins là ils pourront donner libre cours à leur fougue intempestive sans porter préjudice à qui que ce soit. Pour eux, ils n'ont qu'un but : « Tenir leur moyenne par n'importe quels temps et circonstances ».

Et c'est ainsi que vous concevez le sportif motocycliste M. Polliart ; mais permettez-moi de vous dire qu'il n'est nullement extraordinaire de trouver les tribunaux motophobes. A qui la faute ? Aux motocyclistes imprudents qui sont la cause des accidents ; et ces messieurs de la Justice ont, malheureusement pour nous, le tort de généraliser.

La vitesse en elle-même n'est pas dangereuse lorsqu'elle se concilie avec la prudence, c'est ici que la psychologie de la conduite intervient. Le sportif est celui qui sait jouir agréablement des ressources de sa machine et de la nature. D'ailleurs les trainards sont aussi dangereux, car ils sont la cause, parfois, d'accidents non moins graves ; et il faut retenir « que la juste mesure en toute chose, est mère de la sûreté ». Ainsi vous éviterez les fâcheuses rencontres avec les gendarmes. Croyez bien que les vitesses dangereuses n'ont aucune excuse, pas même celle de gagner du temps comme le dit si bien ce proverbe « Rien ne sert de courir, il faut partir à temps ».

Sans rancune j'espère ?... P. LAPLUME, à Saint-Brieuc.

VITESSE ET TOURISME

PARDONNEZ-MOI, M. Greillier, de n'être pas de votre avis au sujet de la vitesse. Il existe deux catégories de motocyclistes bien distinctes :

1° les sportifs qui ne regardent que la moyenne qu'ils ont réalisée et dont ils seront fiers (de quoi ?) devant la galerie qu'ils supposent intéressée par leurs exploits excentriques.

Je suis d'avis d'interdire rigoureusement la vitesse sur route. Un maximum de 80 kms à l'heure semble suffisant pour se déplacer d'un point à un autre, et il est inadmissible qu'un particulier s'arroge le droit de semer la terreur sur son passage. Terreur ! direz-vous, quel grand mot pour une chose si peu importante ! Erreur profonde. Que de fois, arrêté au bord de la route, j'ai vu passer de ces fous à une vitesse vertigineuse. Il faut entendre alors les anathèmes des promeneurs effarés. Quels regards courroucés se tournent vers le motocycliste.

Songez-y, amants de la mort, que la moindre défaillance du roulement de votre machine vous conduit à une dangereuse embarquée. Heureux encore s'il n'y a personne autour de vous.

Il faut imposer à ces amateurs de vitesse l'obligation formelle d'exercer leurs fantaisies sur autodrome ou vélodrome. Ils ne risqueront que de se tuer sans endommager leurs semblables. Qu'on ne vienne pas nous dire que la vitesse est compatible avec le tourisme. Pour admirer un point de vue remarquable, il faut le voir au passage et s'arrêter ensuite. Par suite, nécessité de laisser errer son regard sur la nature environnante. Pouvez-vous vous permettre la moindre seconde de distraction si vous roulez à une allure record ?

Je conclus. Ce sont là, je pense les opinions de la majorité des motocyclistes qui aiment leurs machines pour les joies qu'elles leur procurent. Je réserve, bien entendu, mon admiration sincère aux coureurs professionnels qui doivent réaliser des moyennes sans cesse accrues et battent des records aux compétitions.

Ceci dit, souhaitons que tous les adeptes de la merveilleuse machine sachent par cœur tous les excellents préceptes imprimés au bas de chaque page de notre Revue et que les incorrigibles amateurs de vitesse feroient bien de méditer au coin de leur feu.

R. TARDY, à La Ferté Saint-Aubin.

ESSAI SUR LA VITESSE

M. Trouvé nous adresse ce petit poème en prose qui en dit plus qu'un long discours,

Vitesse ! Mot magique qui a le pouvoir
Dans notre époque de machine
De susciter des enthousiasmes chaleureux
Et des dénigrements amers.

Vitesse ! N'es-tu pas une Déesse ? Déesse enivrante
Qu'il suffit d'approcher pour en devenir les adorateurs éperdus
Et dont les fidèles vont, s'il le faut pour te satisfaire,

Jusqu'au sacrifice suprême.
Vitesse ! N'es-tu au contraire qu'une Furie ?
Sombre Furie grisant les hommes coupables d'avoir pénétré
tes secrets

Pour mieux les punir et les entraîner plus sûrement
A une fin lamentable.

Vitesse ! N'es-tu en réalité qu'une Entité ?
Entité froide et abstraite que des chiffres traduisent,
Qu'un simple rapport d'espace et de temps.

Vitesse ! Ne serais-tu qu'un mot ?
Quel que soit ton vrai visage, je t'aime, ô Vitesse !

F. TROUVÉ, à Paris.

ÉLOGE DE LA VITESSE (Suite)

Vous aimez tous la vitesse dit M. Greillier qui reste sur ses positions...
Et ne dites pas : « Je ne le ferai plus », car à ce moment, vous seriez à plaindre.

JAMAIS, au grand jamais, il n'y eut au monde famille plus honorable que la grande famille des motards. On leur conte des choses qu'ils ont tous faites, et quand nous disons tous, nous ne faisons qu'enregistrer leurs propres aveux. Tous aiment la vitesse, en y mettant les formes, bien entendu, mais pour en convenir il n'y a rien de fait. Assis devant leur papier, ils alignent des phrases et des arguments « — Prudence ! Modération ! Attention aux usagers ! » Sur ce dernier point, nous les croyons volontiers, car ils ne sont pas méchants. Quant au reste !... A qui fera-t-on croire que des gens qui réagissent si promptement sur un article resteront passifs sur la route ? Ce sont des choses qu'on dit...

En citant le mot « Vitesse », nous lui avons donné un sens de lutte bien plus qu'un rapport de kilomètres et de minutes. Seul, il donne un peu de panache à nos machines, au lieu de les abaisser à une fonction platement utilitaire. Autrement, autant piloter une brouette ! Et encore !... Vous verriez qu'à piloter une brouette, certains incorrigibles trouveraient le moyen de faire de la vitesse, quitte à se faire agoniser par la confrérie.

Non ! La vitesse n'est pas pour humilier les autres ! C'est une exaltation et celui qui, parfois vous défie, ne fait simplement que vous convier à la partager.

Elle se paie avec le corps. C'en est à la fois la noblesse et la rançon. Tant qu'on ne fait qu'écooper soi-même, et il faut s'arranger pour que les dégâts se bornent à nous seuls, tout est pour le mieux. Les bûches n'ont pas souvent découragé les caractères bien trempés.

Peut-être quelques uns d'entre nous connaissent-ils cette histoire d'un auteur nordique. Un enfant cherche à dénicher un nid d'aigle, perd l'équilibre et se tue dans sa chute. Alors, de la foule, une voix monte, prononçant ces mots d'une grandeur terrible :

« Il faut parfois qu'on meure pour des choses inaccessibles ».

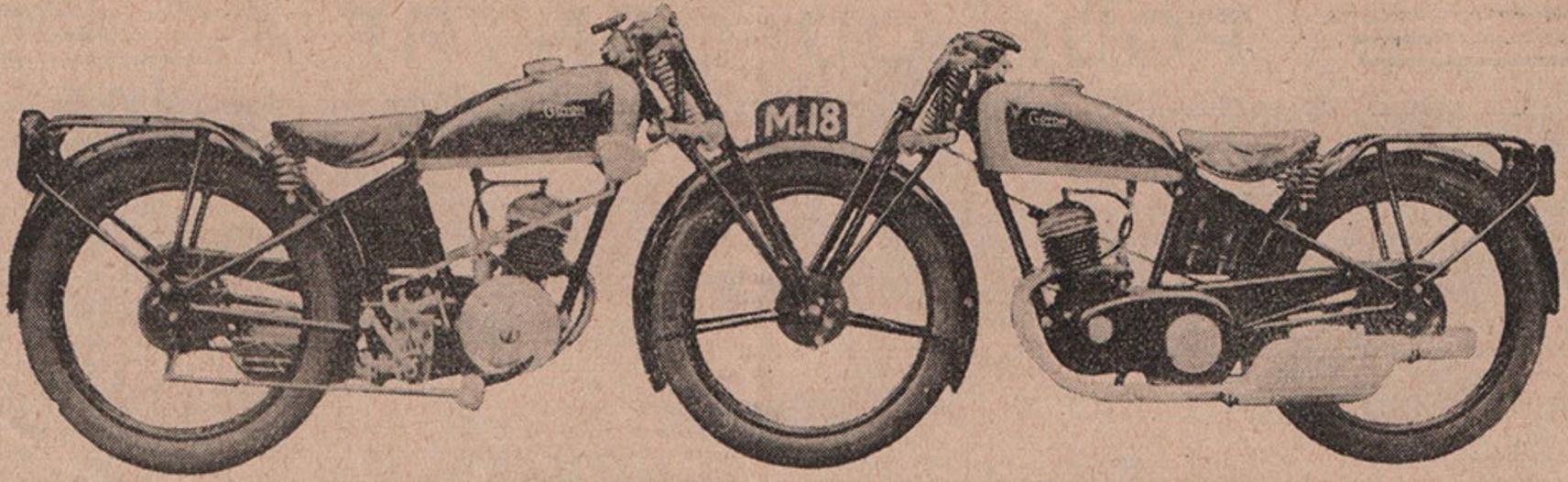
Il ne s'agit pas pour nous d'aller jusque-là. Pourtant, s'il m'était donné de choisir entre la borne qui tue et le fauteuil de paralysique, c'est la borne que je choisirais et je remercierais le destin.

La vitesse, épreuve d'énergie ! On se bat avec la route, ses dangers, ses traîtrises. Il sera toujours assez tôt de philosopher quand l'âge nous aura définitivement mis au rancart. C'est peut-être pour cela, pour cette exaltation obscure et permanente que la moto prolonge tant d'entre nous. Quand un ami quitte la moto pour l'auto, il me semble qu'il est déjà « un peu mort ».

Laissons dire les envieux qui nous dénigrent. Quand nous n'aimons plus la vitesse, l'action, c'est que le meilleur de nous-même sera éteint. L'apparence restera et cette résignation, qu'on appelle la sagesse. Combien donnerions-nous à ce moment, pour être un de ces fous qui passent en trombe ?

M. GREILLIER.

(1) Voir nos 607, 614 619 et 621 de *Moto Revue*.



LA 175 cmc. MONET-GOYON M-18

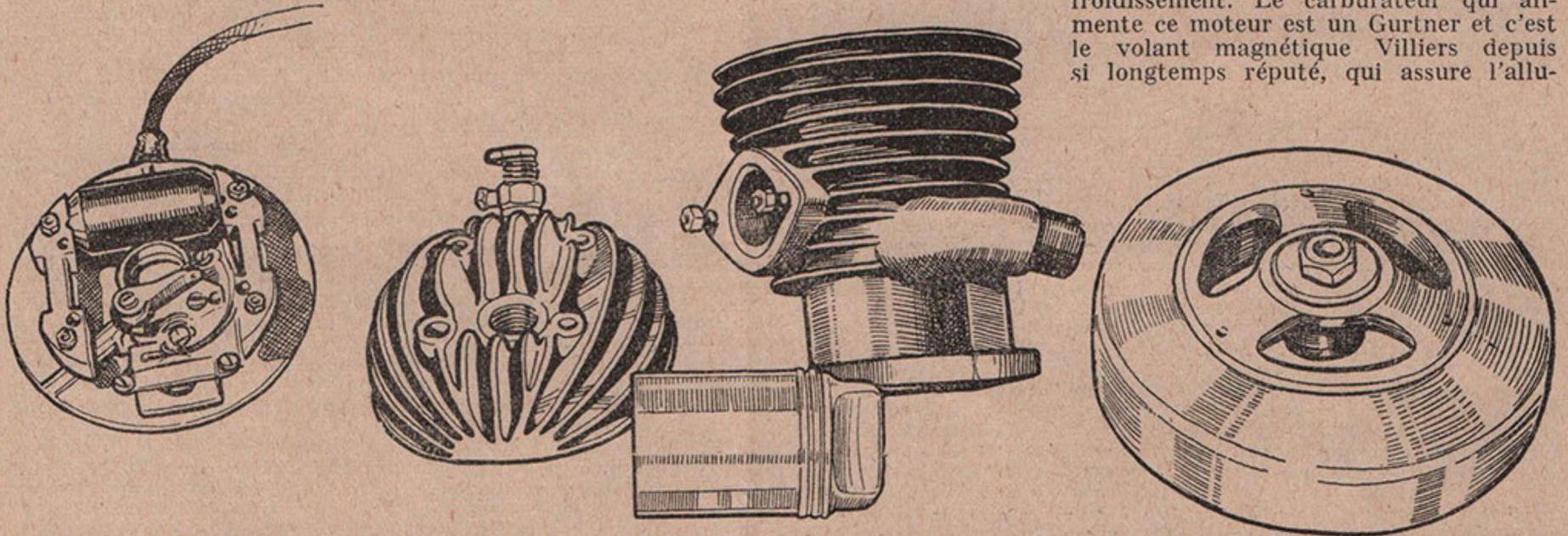
COMME disait l'autre : « Il y a temps pour tout »... Mais il y a deux temps pour les motos populaires et quand ce deux-temps est un Villiers... C'est pourquoi l'autre jour avant de faire l'essai de leur 350 cmc. latérales j'avais, chez Monet-Goyon repéré cette 175 et, naturellement, obtenu de l'essayer également. Car la M. 18 est non seulement une moto utilitaire, mais de plus et ce qui ne gâte rien une moto populaire.

Je n'ai pu m'empêcher au cours de l'essai de la 350, 4 temps, Monet-Goyon, de faire allusion aux débuts de la marque

à l'origine sur des modèles essentiellement populaires et le légitime désir de créer des machines de sport et même des machines de courses si souvent victorieuses n'a jamais fait perdre aux constructeurs le souci de satisfaire leur clientèle essentielle, celle qui désire avant tout une mécanique non complexe, rustique et sobre, fonctionnant sans faiblesses même dans les plus déplorables conditions d'usage.

S'il est une machine répondant à ces exigences, c'est bien la M-18 ; c'est une véritable motocyclette.

en alliage d'aluminium spécial permettant à la fois un taux de compression plus élevé et un meilleur refroidissement. Notez la pipe spéciale d'admission ; grâce à elle, le carburateur n'est plus perpendiculaire au cylindre. Mais, placé latéralement, il s'efface en quelque sorte, ne fait pas de saillie gênante à la hauteur du tibia et, en cas de retour ne crache plus, comme un « sang-gène » sur le pantalon ou le bas gauche du conducteur. Le cylindre étant incliné dans le cadre, la culasse et la bougie placée au centre de cette dernière se présentent pour les meilleures conditions de refroidissement. Le carburateur qui alimente ce moteur est un Gurtner et c'est le volant magnétique Villiers depuis si longtemps réputé, qui assure l'allu-



Quelques organes principaux du moteur. De gauche à droite : Stator du volant magnétique, culasse en alliage léger, piston fonte, cylindre et rotor du volant magnétique

et de rappeler les étourdissantes performances des 147 et 175 Villiers d'autrefois. La fidélité au moteur Villiers n'a pas nui au prestige de Monet-Goyon bien au contraire, car, dans le domaine du cycle à 2 temps ce moteur jouit toujours de la « cote d'amour » d'ailleurs en tous points méritée.

Moto-Revue a déjà parlé à plusieurs reprises de la fameuse « Petite-Rouge », la 175 cmc. sport. Cette fois, depuis l'article sur la machine utilitaire, c'est à la 175 cmc. classique, intitulée « M-18 » que nous allons consacrer ces lignes.

Moto populaire, chez Monet-Goyon, veut bien dire « Moto » et non engin hybride destiné à alimenter une clientèle négligeable. Comme je l'ai déjà dit, on n'oublie pas en effet, à Maçon, que la réputation de la marque s'est établie,

On va s'en rendre compte, d'ailleurs immédiatement en la détaillant de près.

Organes mécaniques

LE moteur, ai-je dit est un Villiers, c'est le nouveau moteur à longue course dont *Moto Revue* a déjà à maintes reprises signalé les avantages : puissance augmentée, consommation diminuée, ralenti à plus bas régime, accélérations plus rapides et plus franches. Il est construit avec toute la précision, tous les métaux spéciaux et tout le soin d'usinage qui sont apportés aux autres types du même moteur. Fait saillant, il est équipé d'un piston fonte qui donne toute sécurité en supprimant en cas de rodage défectueux, les risques de serrages, et complications qui s'ensuivent. Ce moteur possède une culasse rapportée

cependant que l'éclairage lui-même est fourni par alternateur.

La boîte est une 3 vitesses à commande au cadre, kick et débrayage à disques lièges. Utilisée sur des modèles plus puissants, il est logique qu'elle fonctionne ici sans aléas.

Un détail qui a son importance c'est la cote des chaînes équipant ce modèle, chaînes généralement employées pour des motos de plus grandes puissances ; elles sont en effet au pas de 12,7 x 7,9, c'est-à-dire du modèle employé couramment, même sur des 350 cmc. à culbuteurs.

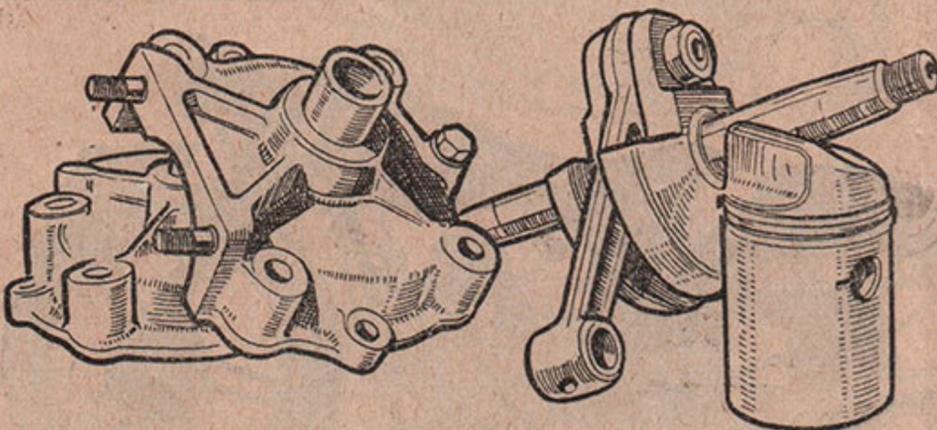
Ce choix montre le souci du constructeur de soustraire sa clientèle à tous les aléas, même dans des détails qui ne s'imposent pas de prime abord à l'attention.

Il en va de même pour les moyeux qui comportent des freins excellents logés dans des tambours de 130 mm.

De même aussi pour la tranquillité morale du conducteur, tout ayant été mis en œuvre pour lui procurer une moto silencieuse. Je ne sais si cela tient au principe du moteur à celui du pot d'échappement où, ce qui est le plus normal au fond, aux deux principes combinés, toujours est-il que la M-18 non seulement ne réveille pas les échos, mais circule sans provoquer les regards réprobateurs et les imprécations que le destinataire n'entend pas, mais qu'il ne mérite pas moins. Je vais, à titre de preuve de tout ceci, vous glisser dans le tuyau de l'oreille qu'étant parti par inadvertance sans rétroviseur ni cornet avertisseur, j'ai pu malgré ces deux lourdes fautes circuler sans attirer l'attention des « verbalisateurs » ; je devais, par contre, redoubler d'attention aux carrefours, n'ayant aucun moyen de me signaler à l'attention de ceux circulant dans le courant transversal ; mais ceci est une histoire qu'il ne faut pas ébruiter et sur laquelle il faut faire un silence aussi absolu que celui de la M-18.

Moteur, boîte, embrayage, chaînes, moyeux, tous les organes mécaniques sont donc calculés plus que longuement en vue de résister aux durs services quotidiens qu'on impose à une machine à tout faire.

En dehors de la résistance des pièces soumises à un travail normal, calculer trop fort est une sage précaution ; car combien sont nombreux les motocyclistes qui ne savent pas se limiter dans leurs exigences et qui imposent à leur vaillante monture des efforts pour lesquels elles



Ce robuste carter est sérieusement nervuré... pas de crainte de casse. A droite, les trois pièces en mouvement du moteur : la bielle, le vilebrequin dont les soies sont de très gros diamètres assurant un roulement plus doux et donnant une grande marge de sécurité et le piston dont on remarquera la longueur qui procure un guidage parfait.

ne sont pas prévues. En avons-nous vu, par exemple, faire du tan-sad en vélomoteur ? Si quelque chose casse à la suite de ce surcroît de charge imposé au cadre et de travail imposé au moteur, arriveront-ils et reconnaîtront-ils qu'ils ont exagéré ? n'essaieront-ils pas d'incriminer la seule fabrication, voire, s'ils le peuvent et s'ils sont assez « culottés » pour faire jouer la garantie ?

CADRE

Le cadre de la M-18 est formé en cadre entier faisant berceau sous le réservoir ; les tubes sont assemblés par soudure autogène avec des renforts, en queue de billard, répartis aux bons endroits. Il est bas sans excès et suffisamment long pour donner à des pilotes de grande taille une position en selle

normale et sans crispations. Suivant le principe adopté par la maison sur les autres types, la différence de hauteur entre la selle et le guidon est assez sensible ; on n'est donc pas couché sur la machine, mais bien assis et les bras ni les poignets ne fatiguent. La fourche est calculée sans parcimonie, haubans solides, ressort central de grosse section, amortisseurs de chocs et frein de direction. On peut regarder de près, c'est bien un cadre de moto qui pourrait, lui aussi supporter un moteur de plus forte cylindrée.

Un réservoir de belle ligne le surmonte qui vient affleurer le bec de la selle prolongeant avec élégance le galbe. Sous cette selle une vaste sacoche offre sa poche profonde et accessible à tout l'outillage qu'un motocycliste avisé peut emporter. C'est également un porte-bagages de grosse moto qui surplombe le garde-boue arrière ; large, long, fait de tubes de bonne section, il peut supporter sans faiblesses le poids dont on peut rationnellement charger une 175.

Signalons enfin un copieux carter de chaînes qui a la bonne idée d'être en quelque sorte symétrique avec le silencieux, ce qui ajoute incontestablement à l'élégance.

J'ai déjà indiqué un des points agréables de la M-18 : son silence ; il faut en féliciter Monet-Goyon, car il est bien difficile de concilier sur un deux-temps le silence et le rendement ; en tous cas le résultat est, ici obtenu pour la plus grande satisfaction de tous.

Je n'aurai pas grand chose à révéler sur la conduite. Mes essais antérieurs des autres modèles ont assez répété la bonne tenue et la maniabilité des Monet-Goyon pour qu'il ne soit nécessaire d'y revenir une fois de plus.

La M-18 m'a semblé idéale pour circuler rapidement et avec aisance ; même celui qui n'aime pas

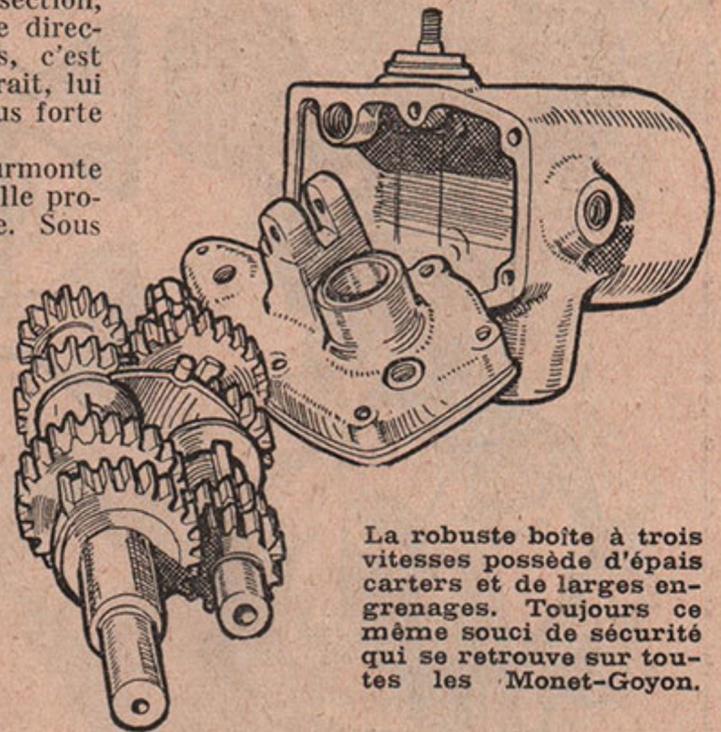
rétrograder à chaque encombrement sera surpris de la nervosité de la reprise en troisième et de la faible vitesse à laquelle on peut la conserver.

De toutes façons, débrayage et levier de commande de la boîte fonctionnent avec grande douceur et précision, et il y a agrément de conduite accru à s'en servir judicieusement, ne serait-ce que pour goûter le plaisir d'une accélération plus rapide.

La vitesse limite est sur le catalogue modestement indiquée à 70 à l'heure, il y a lieu toutefois d'ajouter que le moteur peut indéfiniment soutenir le régime nécessaire à cette allure ; d'autre part, étant donné qu'il se cramponne parfaitement en côte, qu'il reprend vite, il autorise des moyennes de route vraiment remarquables et je suis per-

suaqué que beaucoup de motocyclistes qui, par économie, s'eseront contentés de cette 175 cmc., seront surpris d'avoir plus de satisfaction et d'agréments qu'ils n'étaient en droit d'en attendre.

MAX END.



La robuste boîte à trois vitesses possède d'épais carters et de larges engrenages. Toujours ce même souci de sécurité qui se retrouve sur toutes les Monet-Goyon.

CARACTÉRISTIQUES

Modèle : M. 18.

Cylindrée : 172 cmc.

Alésage : 56.

Course : 70.

Rapports de multiplication : rapports de la boîte : 1, 1,5, 2,25 à 1. Rapports définitifs : 6, 60, 9, 90, 14,85 à 1.

Caractéristiques spéciales : piston fonte, graissage par mélange, culasse rapportée en alliage aluminium.

Allumage : par volant magnétique.

Eclairage : par alternateur.

Boîte de vitesses : 3 vitesses, embrayage liège, commandes au cadre.

Freins : à tambour de 130 mm.

Contenance du réservoir : 10 litres environ.

Graissage : par mélange d'huile à l'essence.

Pneus : 24 x 2.375.

Longueur totale : 1 m. 93.

Empattement : 1 m. 26.

Poids avec éclairage : 72 kgs.

Réglage : Avance à l'allumage 5 mm. pleine avance.

Taux de compression : 6,93 à 1.

Carburateur : Gurtner.

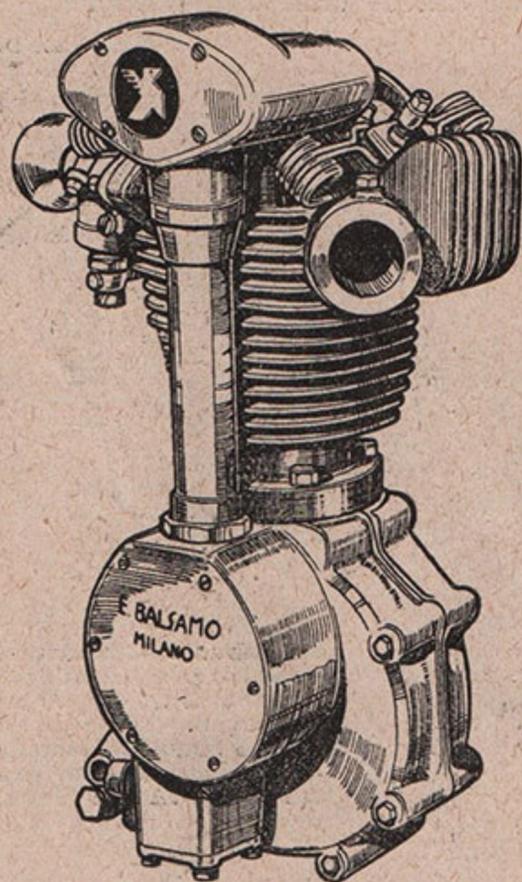
Consommateur : environ 2 l. 1/2 huile et essence.

Puissance : 6 CV à 4.000 tours.

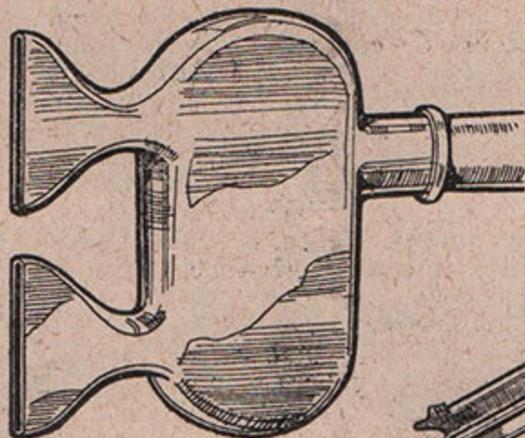
Vitesse : 70 km. à l'heure environ.

NOUVEAUTÉS ITALIENNES

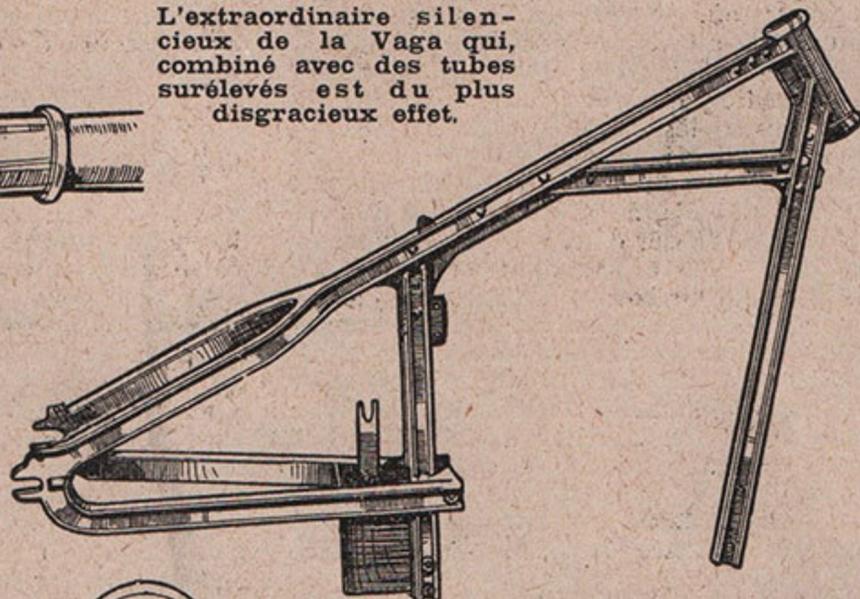
A LA XVI^e FOIRE DE MILAN



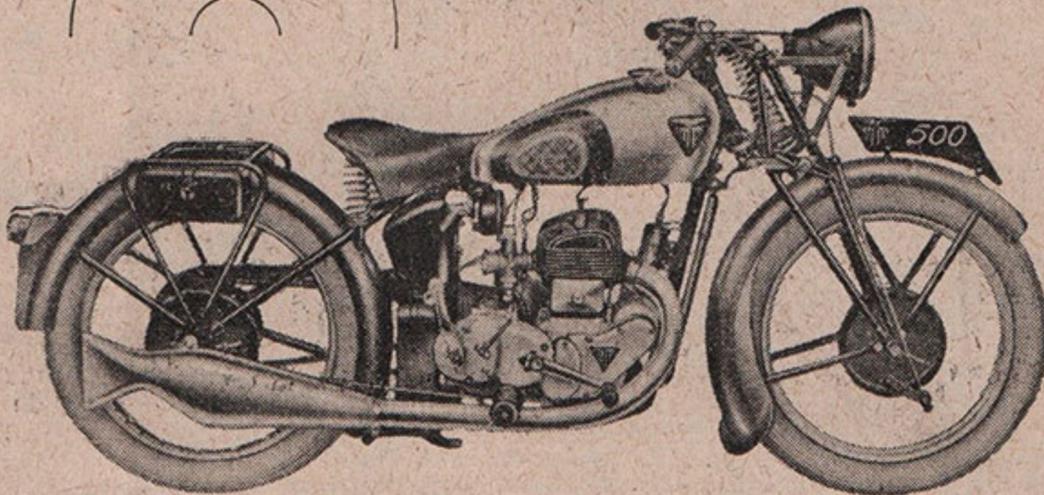
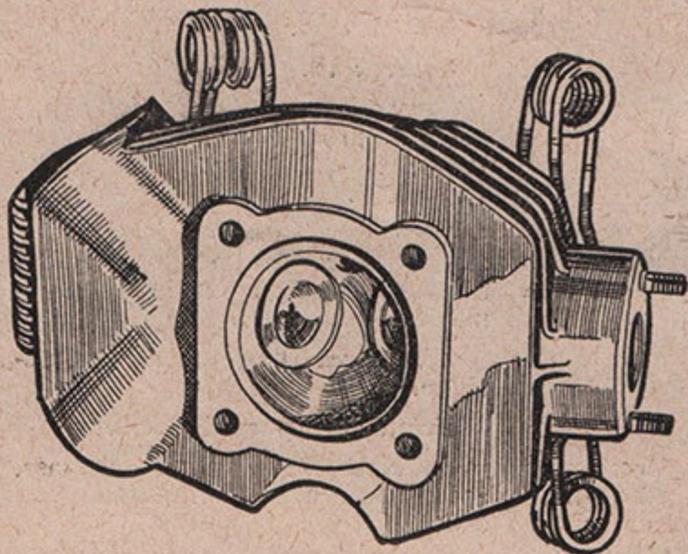
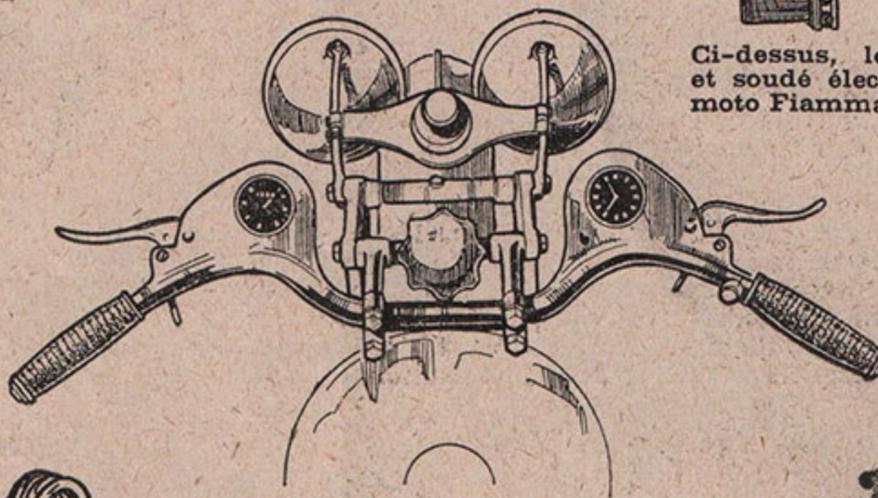
Miller Balsamo présente cette année, un moteur d'un remarquable dessin, qui est livré en 250 cmc. et 500 cmc. Voici le 500 (85x88) à double échappement.



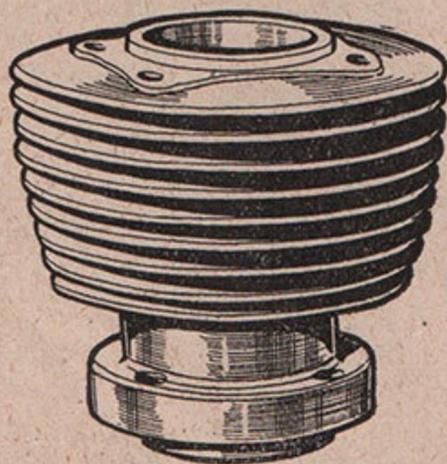
L'extraordinaire silencieux de la Vaga qui, combiné avec des tubes surélevés est du plus disgracieux effet.



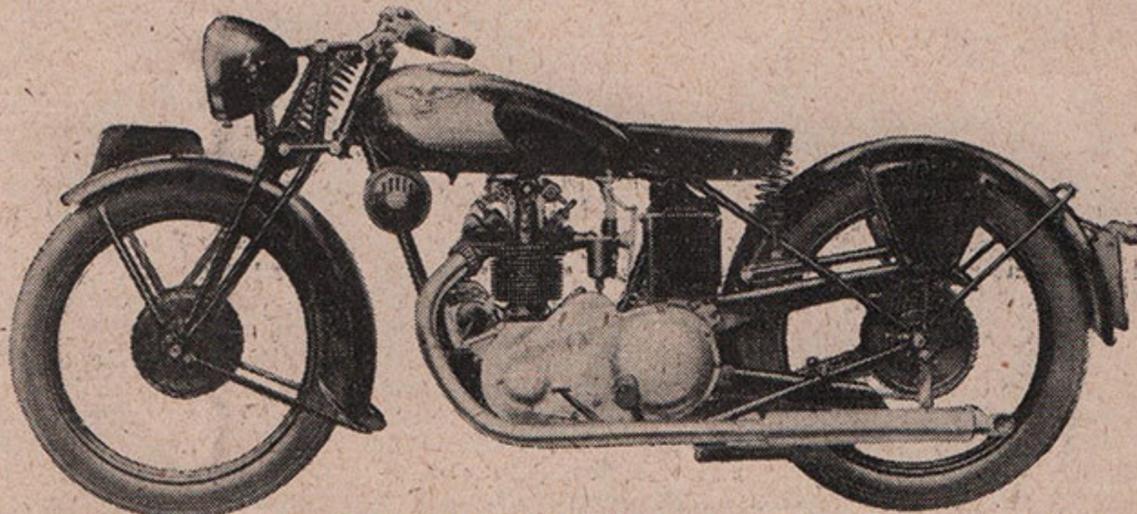
Ci-dessus, le cadre en acier matricé et soudé électriquement, de la nouvelle moto Fiamma qui est équipée du moteur Farina, décrit dans un précédent numéro. Ci-contre, le guidon de la Vaga « Extra-Luxe » dont la disposition est ingénieuse et nette. Par contre, nous ne voyons pas l'utilité des deux phares. Du reste, ce constructeur, auquel nous devons déjà le silencieux mentionné en haut, se signale par maintes originalités.



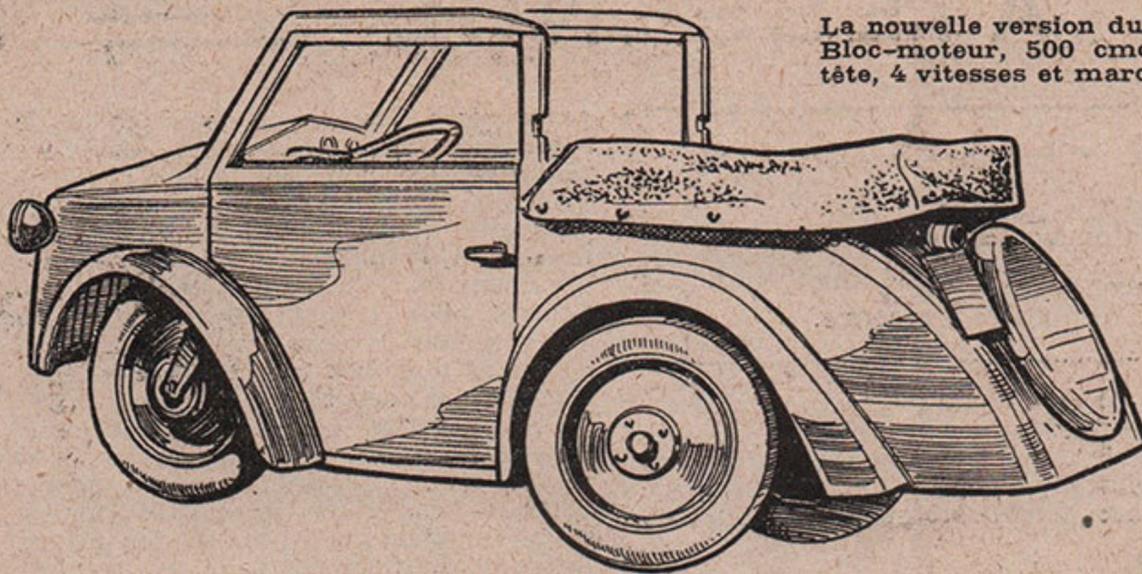
MM. les recordmen en 175 du kilomètre lancé à plus de 160 de moyenne présentent une gamme de modèles, parmi lesquels nous relevons cette 486 cmc. (88x80) à soupapes latérales, boîte 4 vitesses par sélecteur.



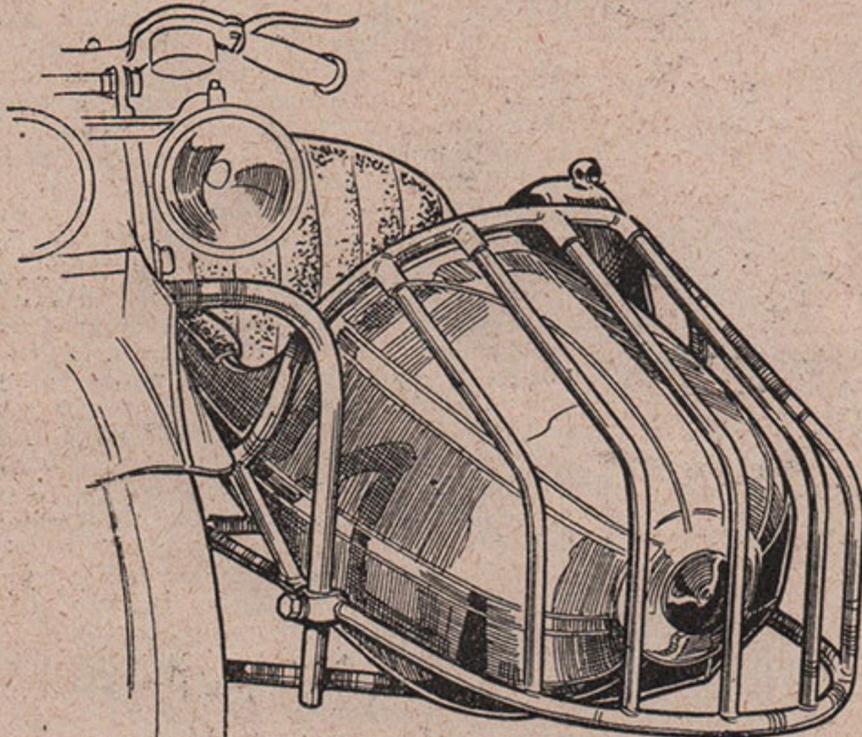
Détails de la culasse aux soupapes de grand diamètre et ressorts à pincettes, et du cylindre dont on remarquera l'embase épaisse, caractéristique de la technique moderne.



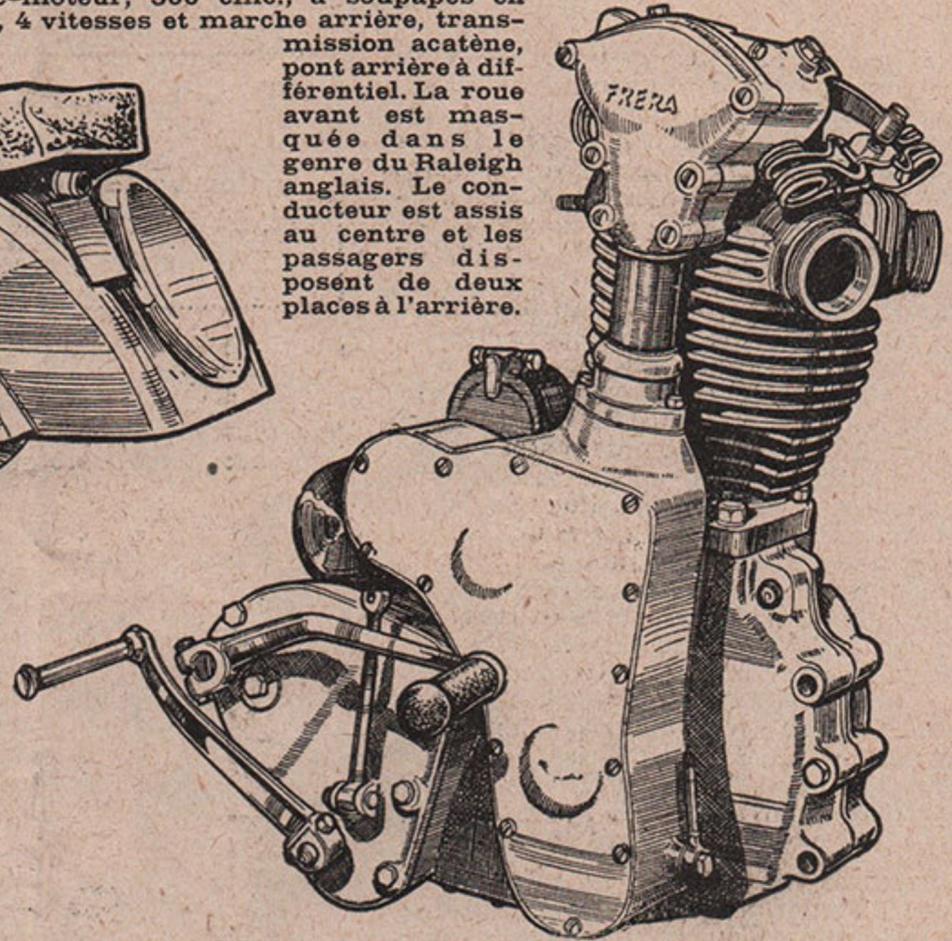
Vue du côté transmission de la C.M. 250 cmc. à arbre à cames en tête, commandé par chaîne.



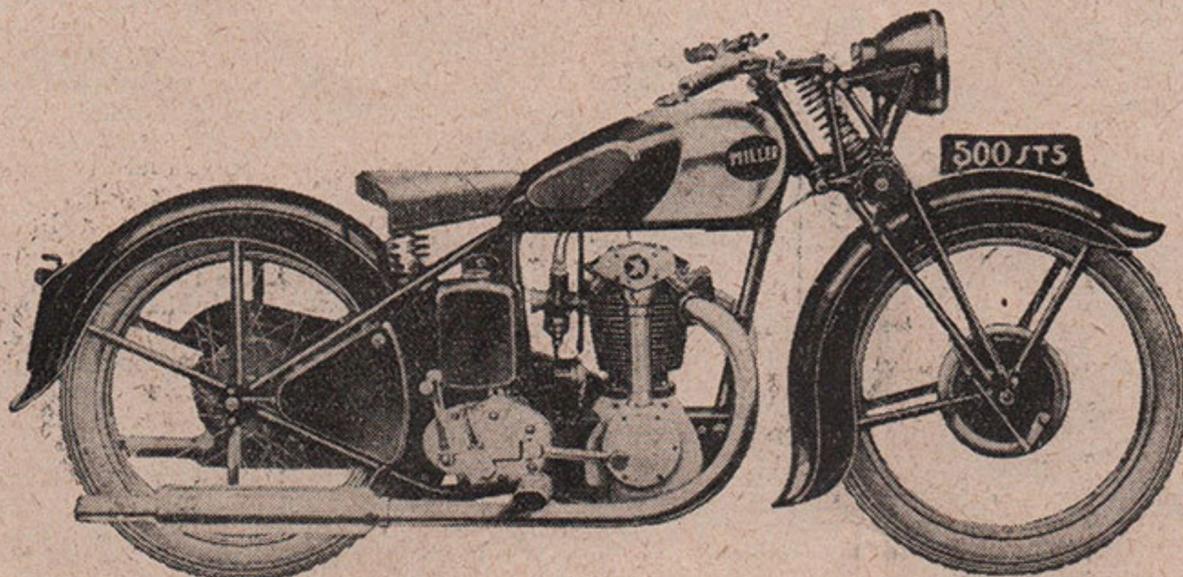
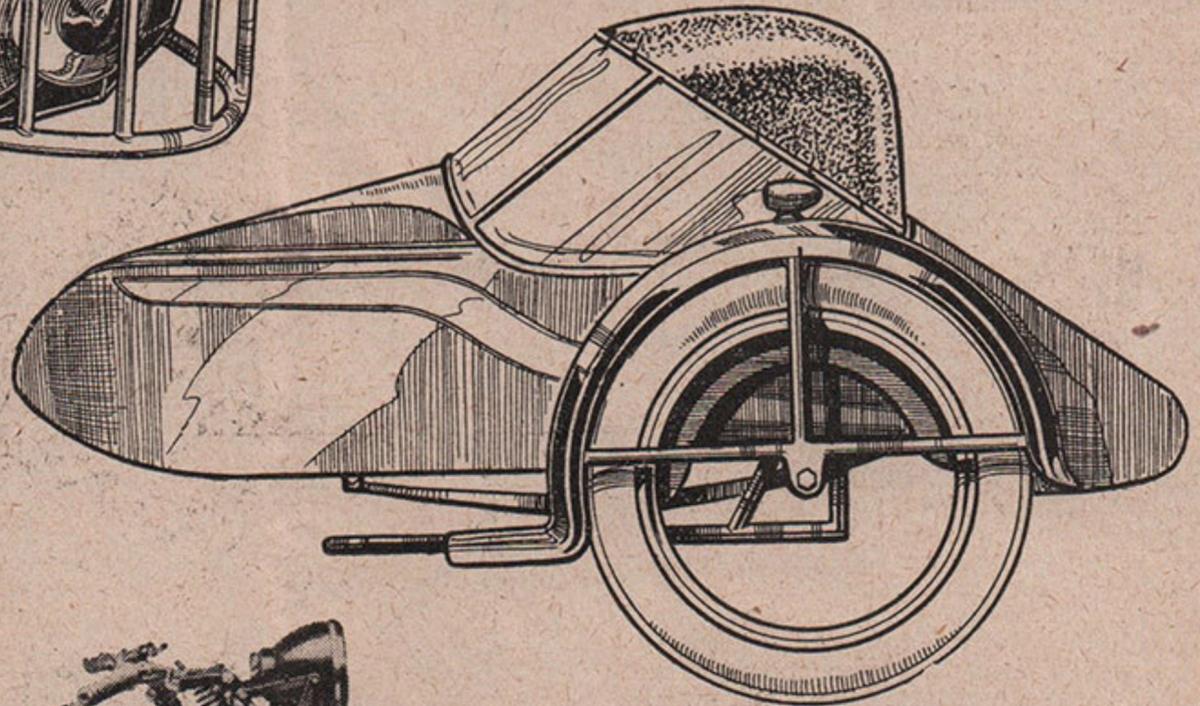
La nouvelle version du moto-tri Ollearo. Bloc-moteur, 500 cmc., à soupapes en tête, 4 vitesses et marche arrière, transmission acatène, pont arrière à différentiel. La roue avant est masquée dans le genre du Raleigh anglais. Le conducteur est assis au centre et les passagers disposent de deux places à l'arrière.



Une autre innovation de chez Vaga qui monte des sidecars Longhi. Le châssis sport qui est attelé au type « Extra-Luxe » à deux phares. Nous sommes loin, ici, du châssis léger aux lignes simplifiées et bien que l'on nous clame une rigidité parfaite, nous ne voyons pas pourquoi on a mis le nez du sidecar en cage.



Frera sort deux types sport à soupapes en tête : le 250 et le 500 cmc., tous deux à bloc-moteur. Voici le 500 cmc. type 2 V. 2 (86x85) qui donne 24 CV. à 4.600 tours. La boîte est évidemment à 4 rapports. Remarquez l'ingénieuse disposition du sélecteur et du kick, et la distribution surélevée qui donne une allure très moderne



La S.M.I.T. (Sidecar Moderno Italiano Torino) présente sur un châssis en tubes à trois attaches, une jolie caisse cabriolet transformable, dont la capote et les panneaux s'escamotent. On a ainsi un type sport et un type grand tourisme réunis en un seul.

Ci-contre, la nouvelle 500 cmc. Miller, dont nous donnons les détails du moteur, sur la page précédente. La boîte est à 4 rapports, commandés au pied par sélecteur.

JAUGE A ESSENCE

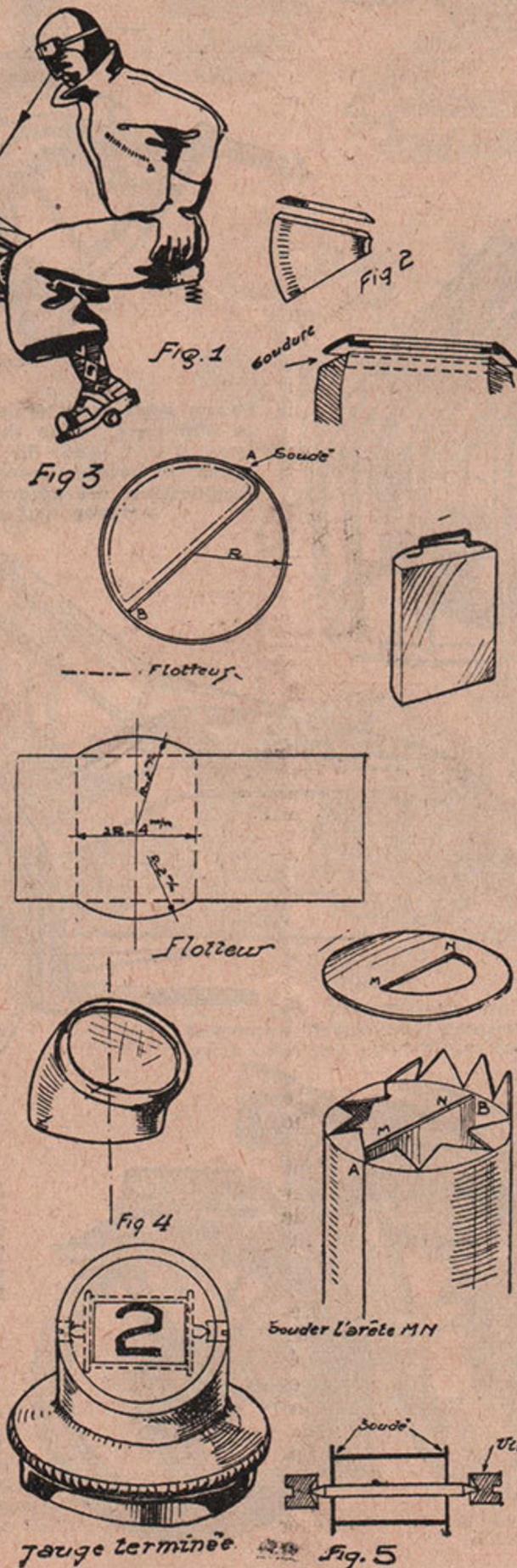
La panne la plus désagréable, mais aussi la plus impardonnable qui puisse arriver à l'un d'entre nous, est certainement la panne sèche. Il est cependant des circonstances où le temps fait défaut pour vérifier le niveau d'essence, surtout avec nos bouchons de réservoir vissés, à ouverture lente, ou simplement — nul n'étant parfait — où l'on omet de jeter un coup d'œil dans son réservoir. Il existe bien, sur le marché, des jauges, mais la plupart sont d'un prix exorbitant, en rapport avec leur simplicité, et un amateur un tantinet bricoleur, comme l'est tout motard digne de ce nom, peut en réaliser assez facilement une, à peu de frais. Pour peu qu'il ait eu une fois au moins à faire du footing, ou à se déguiser en mendiant, par suite d'une panne sèche, il vaincra les difficultés peu nombreuses, qui existent, et acquerra la patience, d'ailleurs minime, que nécessite la confection de cet « accessoire » indispensable. Le principe en est enfantin : devant un repère fixe passe un ruban gradué solidaire d'un flotteur d'une part, et d'un contre-poids antagoniste, d'autre part.

Procurez-vous un coude de conduite d'eau, d'environ 50 mm. de diamètre. Vous le scierez au ras du boudin, d'un côté, et de l'autre suivant un angle de 30° environ avec cette face de base. Cet angle est approximatif et peut varier suivant les machines, la position en selle, etc.... Le schéma (1) vous permettra de l'établir de manière à permettre une lecture aisée. Prenez ensuite un cercle de laiton sur lequel on place les verres de montre. Choisissez-le de même diamètre extérieur que celui du coude, et soudez-le dessus, après avoir chanfreiné l'angle du tube, pour permettre une soudure solide (fig. 2). Découpez ensuite dans de la tôle assez faible (5 à 10/10) un rectangle vous donnant après un pliage et un cintrage appropriés, la (fig. 3). Soudez à l'étain la génératrice A de manière à obtenir le tube cloisonné. Si vos talents de soudeur sont grands, soudez aussi l'arête libre de la cloison, mais c'est là une affaire d'amour-propre plutôt qu'une nécessité. Une extrémité du cylindre sera découpée en dents de scie, rabattues ensuite pour former une collerette sur laquelle vous soudez une rondelle destinée à empêcher le flotteur et son contre-poids de s'enfuir quand vous ferez le plein d'essence. Soudez ensemble le tube et le coude, le premier entrant dans le second ; il faut que notre tube, une fois la jauge terminée, touche le fond du réservoir, ou aille à 1 mm. environ du fond. A vous de déterminer « l'emmanchement » nécessaire. Le bouchon du réservoir sera percé d'un trou légèrement plus grand que le tube, et le coude devra s'appuyer sur la face extérieure du bouchon. Percez ensuite le coude suivant la (fig. 4), aussi exactement que possible, perpendiculairement à l'axe de symétrie, et taraudez. Travail délicat : un coup de pointe bien au centre d'une vis à la dimension de ce trou, ou mieux, une fraisure, vous donnera la partie femelle du roulement du rouleau. Faites deux fois cette opération, puis préparez l'axe A. Si vous appréhendez de faire correctement ce travail, vous pouvez monter un axe lisse,

Notre lecteur Monsieur Léo Dabat, indique à ses confrères motocyclistes comment construire économiquement une jauge à essence.

soudé au coude par ses deux extrémités, et sur lequel tournera le rouleau.

Mais le premier montage nous donnera une plus grande précision, par suite de l'absence, presque totale de frottements



parasitaires. Egalement deux modes de fabrication du rouleau, suivant que vous possédez, ou non, un tour. Dans le premier cas, vous tournez une pièce d'ébonite au profil du rouleau. Dans le second, vous soudez deux flasques aux deux extrémités d'un tube mince. Centrez bien ce tout, percez au centre un trou pour l'axe, et équilibrez. Si l'axe est fixe, n'oubliez pas de percer légèrement plus fort. Sinon, agissez inversement, et même soudez l'axe bi-cônnique sur les flasques. Vous pourrez ainsi équilibrer en rognant sur la soudure. Dans le cas d'un rouleau d'ébonite, attention de ne pas le faire éclater. Percez juste au diamètre de l'axe, et ayez un ajustage frottant. Le flotteur est obtenu par une feuille mince de laiton, soudée très finement. L'attache du ruban est un fil de laiton coudé et soudé (enlever l'excédent d'étain au couteau, une fois le flotteur terminé). Vérifiez son étanchéité en le plongeant dans de l'essence. Il pourrait surnager dans de l'eau et s'enfoncer dans l'essence, étant donnée la différence de densité de ces deux liquides. Le ruban est en cette sorte de toile huilée qu'emploient les électriciens pour isoler certains enroulements. Découpez-en une lanière un peu moins large que le rouleau et dont la longueur est déterminée par la vue d'ensemble. Le contre-poids est formé d'un gros plomb de chasse ; une simple fente au couteau pince ce ruban qui est cousu à l'attache du flotteur, à son autre extrémité. Montez maintenant le tube sur le bouchon de réservoir, et soudez-les en vérifiant que la base du coude porte partout sur le bouchon. Vous obtiendrez ainsi une verticalité du tube, à peu près parfaite. Le rouleau est monté sur le coude, après avoir mis en place le ruban avec son flotteur et son contre-poids. Il ne nous reste plus qu'à étalonner l'appareil. Préparez un verre, ou un disque de cellulose — au diamètre de la lunette de montre soudée au coude. Peignez-le en noir de manière à laisser transparent un rectangle nous permettant de voir le rouleau, sauf les joues. Réservoir vide, le flotteur doit être au fond du tube, s'appuyant sur la rondelle de base. Marquez O en face de la partie du ruban qui fait vis-à-vis à la fenêtre du verre, présenté devant l'ouverture. Mettez 1 litre d'essence. Le flotteur se soulève, et le contre-poids doit tendre le ruban. Vérifiez cet équilibre. Marquez 1 sur le ruban, après avoir repéré avec le verre la position visible de celui-ci. Ajoutez litre par litre et notez au crayon au fur et à mesure que le flotteur monte. Puis recommencez en vidant le réservoir. Les numéros doivent se retrouver comme au remplissage. Vous aurez ainsi un appareil fidèle. Corrigez s'il y a lieu, jusqu'à obtenir une concordance parfaite. Une fois les chiffres reconnus tous, peignez-les au Duco-insoluble dans l'essence — et placez votre verre à demeure. Soudez s'il y a lieu les vis maintenant le rouleau, passez une couche de Duco en harmonie avec la machine et vous aurez économisé un minimum de 50 fr., tout en ayant la joie d'avoir réalisé vous-même un appareil excessivement utile qui confèrera en outre une plus-value à votre fidèle monture.

Léo DABAT.

Moteurs de l'avenir

LE MOTEUR LÉGER SAUVET A DEUX-TEMPS ET COMBUSTION INTERNE



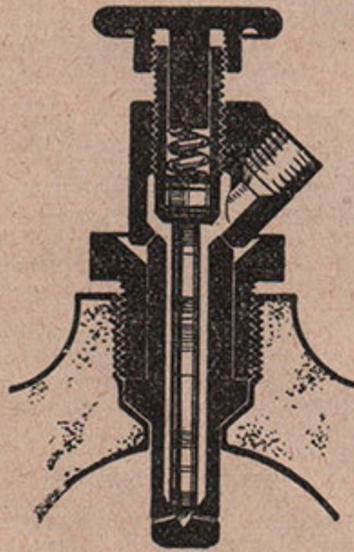
LES moteurs à combustion interne et à injection ont de gros avantages et on sait en particulier à combien de recherches ils ont donné lieu en aviation. Mais la réalisation d'un moteur à combustion interne léger, constitue encore une entreprise très délicate et à laquelle se dévouent de nombreux chercheurs.

La grosse difficulté, c'est de réduire le poids de telle manière que pour une puissance donnée, il ne dépasse pas celui d'un moteur à explosions. Cela n'est possible qu'en augmentant considérablement les régimes, ce qui entraîne des modifications très profondes des types primitifs.

Dans le moteur Sauvet, le poids au cheval a été réduit au minimum par simplification du système mécanique (diminution du nombre de pièces et meilleure répartition des efforts permettant un allègement des organes), augmentation de la vitesse de rotation, grâce à un artifice de construction qui accélère la combustion, amélioration du rendement thermique.

Ce moteur fonctionne selon le cycle à deux temps. Il ne comporte pas de soupapes.

La transformation du mouvement alternatif en mouvement rotatif s'effectue à l'aide de galets portant sur des cames solidaires de l'arbre moteur. Ces cames



L'injecteur est constitué par un corps dans laquelle la pression du combustible soulève le piston qui dégage alors le passage inférieur.

jouent également le rôle de volant.

Il y a quatre cylindres répartis en deux groupes diamétralement opposés. Chaque groupe comporte deux cylindres jumelés à culasse commune. C'est dans cette chambre d'explosion commune que débouche l'injecteur.

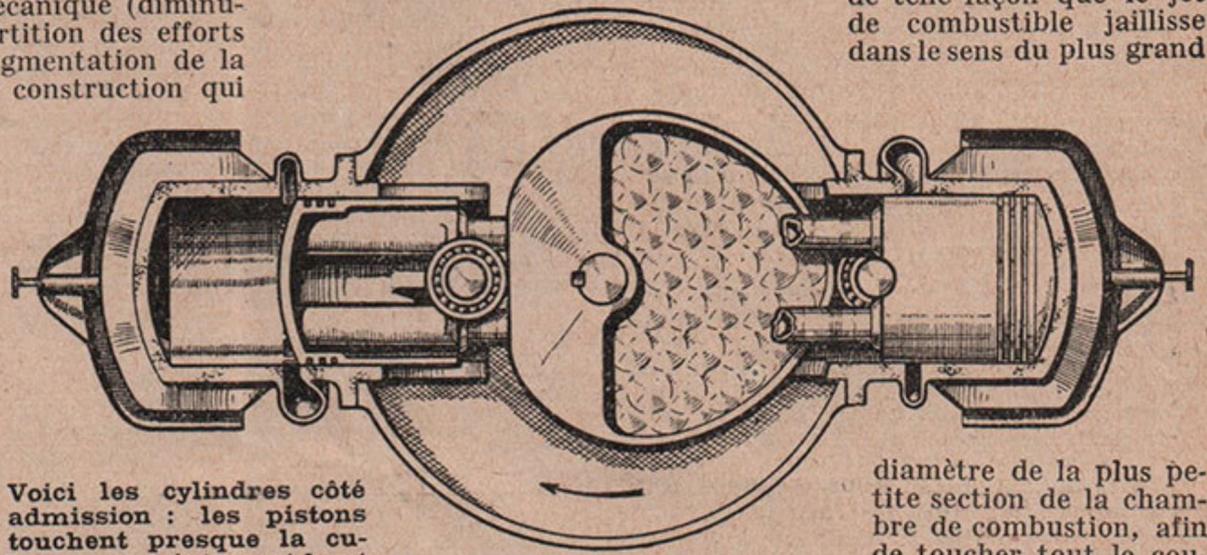
Dans chaque ensemble de deux cylindres opposés se meut un train de deux pistons réunis rigidement entre eux par quatre tubes. Ils forment deux ensembles rigides animés de mouvements alternatifs. Quand un des pistons est en haut de sa course, l'autre est au bas et réciproquement.

Prenons le moteur sous sa forme la plus simple (fig. 1,2,3). Nous y trouvons les divers dispositifs indiqués ci-dessus. Les cylindres d'un groupe comportent à leur partie inférieure des ouvertures disposées sur une circonférence et par lesquelles pénètre l'air fourni par une pompe d'alimentation. Les cylindres de l'autre portent les orifices d'échappement. Nous trouvons donc là un système souvent employé sur les moteurs deux-temps à balayage en équicourant. Le refroidissement se fait par l'air. Les culasses et une partie des cylindres sont coiffées d'une cloche servant à canaliser l'air envoyé par la pompe.

Les cames sont étudiées de telle manière qu'il y ait un léger décalage entre les deux groupes de pistons. Les pistons dans le cas d'une transmission par cames sont munis chacun d'un

galet à billes et venant appuyer sur les cames, l'une pour les pistons côté admission d'air, l'autre pour les pistons côté échappement. La came côté admission est décalée de quelques degrés en avance par rapport à la came côté échappement.

L'injecteur de combustible comporte une aiguille solidaire d'un petit piston coulissant dans le corps de l'injecteur. Cette aiguille à sa partie inférieure porte sur un siège percé de deux petits canaux. Le combustible arrive dans l'espace annulaire entourant l'aiguille. Quand la pression est suffisante le petit piston est soulevé et du même coup l'aiguille. Le combustible gicle alors par les petits canaux. Le petit piston doit vaincre la résistance d'un ressort taré, situé au-dessus de lui. La pression de ce ressort est réglable au moyen d'un bouton moleté. Les petits canaux sont orientés de telle façon que le jet de combustible jaillisse dans le sens du plus grand



Voici les cylindres côté admission : les pistons touchent presque la culasse au point mort haut car c'est l'espace compris entre celle-ci et sa voisine qui sert de chambre de combustion.

diamètre de la plus petite section de la chambre de combustion, afin de toucher tout le cou-

rant d'air comprimé qui y circule.

Le fonctionnement de ce moteur est fort simple. Le piston côté admission ayant atteint, en fin de course, le haut du cylindre, le piston côté échappement a encore une petite distance à franchir en sorte que, au moment où il atteint le point mort haut à son tour, le piston côté admission a commencé à descendre. Pendant toute la durée de ce parcours, l'injection de combustible a lieu dans un air violemment brassé. La combustion est extrêmement rapide et s'effectue à volume constant. Puis les pistons descendent et c'est la course de détente. Le piston côté échappement démasque l'orifice d'échappement. Presque aussitôt l'autre piston démasque l'orifice d'admission par lequel l'air débité par la pompe se précipite et remplit les deux cylindres en chassant les gaz brûlés. Puis les pistons de ce groupe remontent en comprimant les gaz. Bien entendu dans l'autre groupe c'est alors le temps de travail.

Les avantages obtenus sont les suivants : le schéma de fonctionnement montre que le volume des gaz, après détente est supérieur au volume d'air emmagasiné avant compression. Par conséquent on réalise la détente prolongée ce qui améliore le rendement thermique. Grâce au décalage des cames, la combustion occupe un temps notable dans la durée du cycle et on dispose ainsi du temps nécessaire pour effectuer ces opérations — même lorsque le moteur tourne à un régime rapide. — On pourrait même avec un système régulateur automatique augmenter le décalage des cames de telle sorte qu'on obtienne une durée constante du temps injection combustion quel que soit le régime du moteur.

M. Sauvet a étudié de multiples variantes mais nous devons nous limiter au type le plus simple qui permet d'ailleurs de se rendre compte des dispositifs originaux que présente ce moteur.

QUESTIONS ET REponses

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

VOYAGE EN VÉLOMOTEUR

? 1° Est-ce qu'avec un vélomoteur de marque X..., je peux entreprendre en rentrant en France, un voyage à travers la France, sans trop risquer de pannes. Je pèse 92 kilos.

2° Sinon comme je vais passer mon permis civil de moto ici, à Dakar, je peux avec une 250 cmc. latérales de marque X. Y. ou Z. entreprendre le même voyage avec ma femme qui pèse 80 kilos, en tan-sad.

J. JAPPÉ, à Dakar.

R La sûreté de marche des vélomoteurs actuels est si grande, que vous pouvez sans aucune appréhension, entreprendre un véritable voyage à travers la France.

Pourtant au point de vue confort et facilité de circuler, nous vous conseillons de suivre votre deuxième idée et d'employer la 250 cmc. latérales dont vous nous parlez. Vous pourrez ainsi emmener, en tansad votre femme.

MULTIPLICATION

? Dans ma demande de renseignements du mois de décembre dernier, vous me faites remarquer que j'avais omis de vous donner le nombre de dents des pignons de la boîte à vitesse, pour savoir quel nombre de dents il me faut aux pignons moteur et arrière, pour ma Stylson 500 cmc. Blakburne latérales (volants intérieurs). Le voici : moteur 15, embrayage 33, boîte 18, arrière 45.

Avec cette transmission-là je trouve que le moteur tourne trop vite et plafone. Quelle est la vraie démultiplication ?

M. ABADIE, à Aubiel.

R Il est certain que votre mot ur est actuellement trop démultiplié, nous vous conseillons donc de monter au moteur, un pignon de 16 dents, ce qui vous donnera un rapport de multiplication de 5,15 en prise, au lieu de 5,50 que vous avez actuellement.

TRANSFORMATION

? Ayant cassé le cadre de ma vieille B.S.A. latérales 557 cmc., chaîne pompe à huile Pilgrim automatique, type armée, je voudrais monter le moteur et la boîte sur un cadre surbaissé (selle 0^m63 du sol), à double berceau que je possède. Les tubes du double berceau ont 20 mm. de diamètre, celui de l'avant, à la selle qui tient le réservoir a 35 mm³. Ce cadre supporterait-il le moteur ? Il va parfaitement sur le cadre.

Je voudrais savoir également le régime de ce moteur et la vitesse maximum.

M. GABILLARD, à Bourg-la-Reine.

R Il n'y a aucune raison pour que le cadre double berceau, que vous avez, ne supporte pas votre moteur.

Quant au régime de celui-ci, il est au maximum de 2.500 tours. A ce régime, il peut propulser la machine avec multiplication adéquate à une vitesse approximative de 80 km. à l'heure.

DÉCLARATION AUX MINES

? Fervent lecteur de *Moto Revue*, je prends la liberté de vous demander les formalités à remplir pour obtenir la feuille d'acceptation du service des Mines pour une motocyclette que j'ai montée moi-même. Que vont me coûter toutes ces démarches ?

P. CLUZEL, à Suzy-le-Comtal.

R Pour obtenir la feuille des Mines de votre machine, vous devez faire une demande sur papier timbré à 4 francs au service des Mines de votre département. Cette demande devra comporter toutes indications relatives à votre machine, c'est-à-dire description du moteur, son cycle, système de freinage, silencieux, cadre, bref une description de votre machine dans ses plus petits détails.

Ce service vous convoquera, et après examen vous délivrera la feuille des Mines si votre moto répond aux exigences de la loi.

En même temps que vous adresserez votre demande à l'ingénieur du service des Mines, vous devez lui envoyer le récépissé attestant que vous avez acquitté au percepteur la somme de 50 francs.

ÉCHAUFFEMENT

? Possédant une Magnat-D bon 350 cmc. type B.L.G., je désirerais avoir les renseignements suivants :

a) Quel est le calage de mon moteur ?

b) Possesseur de cette machine depuis un mois et demi, j'ai parcouru plus de 1.000 kilomètres, mon moteur chauffe beaucoup après 10 km. De quoi cela provient-il ?

c) J'ai un carburo Amac, aiguille au deuxième cran à partir du haut, gicleur de 115. Cela convient-il pour une bonne marche ? Nombre de gouttes d'huile ?

d) Comme carburant, un mélange de 5 litres d'Esso, et de 5 litres d'essence normale : est-ce recommandable ?

e) En marche, au bout de quelques kilomètres, on dirait que le moteur s'étouffe, que la machine ralentit. De quoi cela provient-il ?

Quel type de bougie me recommandez-vous, et pour l'hiver quel genre d'huile ?

M. BEAUXIS-LAGRAVE, à Ossun.

R 1° Le calage de votre distribution est le suivant :

A.O.A., 8° ou 0 mm. 5.

A.O.E., 60° ou 18 mm. 16.

Avancé maximum à l'allumage 40° ou 12,94 mm.

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.

2° Les causes d'échauffement de votre machine peuvent être multiples. Ecarton tout de suite celles qui pourraient être consécutives à un mauvais calage de la distribution ; celle-ci est, en effet, toujours bien calée sur machine neuve. Ecartons aussi le mauvais calage de la magnéto, qui, bien que se produisant quelques fois, est une erreur que l'on n'enregistre pas une fois sur mille avec les machines neuves.

Il reste donc, débit insuffisant de la pompe à huile : il faut 18 gouttes à la minute, au ralenti.

Bougie trop chaude, employez : K.L.G.-K.S. 5, Lodge-H. 45 ou, dans d'autres marques si vous voulez, des types de caractéristiques équivalentes.

Carburateur incorrecte, voici le réglage qui convient :

Gicleur n° 110. Aiguille au quatrième cran, en comptant à partir du haut. Volet de gaz n° 4.

Vous pouvez, sans inconvénient, continuer à employer le mélange dont vous vous servez.

Le ralentissement que vous observez au bout de quelques kilomètres de marche, vient corroborer ce que nous vous disions plus haut, c'est-à-dire que tout porte à croire que vous avez une bougie trop chaude.

Pour l'huile, tenez-vous-en strictement à celle que conseille le constructeur.

REPORQUE

? J'attelle derrière mon vélomoteur une remorque pour emmener mon chien à la chasse et il paraît que je dois payer 100 francs de taxe pour une si petite remorque. Veuillez je vous prie, me renseigner à ce sujet, par retour si possible.

H. DINARD, à Chaumont.

R Depuis le 20 décembre dernier les remorques attelées aux cycles B. M. A. et motocyclettes ne sont plus astreintes à payer l'impôt.

NE CHANGEZ PAS VOTRE CHAÎNE PRIMAIRE

? Je suis possesseur d'une Peugeot P. 107 qui compte actuellement 36.000 kilomètres et qui, jusqu'ici, m'a donné entière satisfaction, mais comme je trouve que les consommations d'huile et essence ont légèrement augmenté, et d'autre part la compression n'est plus très forte, je pense que le cylindre doit être ovalisé.

Mettant la question de prix à part, dois-je faire réalésage ou remplacer mon cylindre ?

Y y a-t-il lieu sur un cylindre neuf de procéder au rodage des soupapes, même si celles-ci sont neuves ?

Faut-il que je change la chaîne primaire au bout des 35.000 kilomètres que j'ai parcourus.

Je voudrais aussi augmenter le taux de compression : pour cela je voudrais faire raboter la culasse, de combien de dixième de millimètre faudrait-il qu'elle le soit sans toutefois que ça nuise à la marche du moteur.

R. SUQUET, à Bourges.

R A égalité de prix, vous aurez toujours avantage à employer une pièce neuve, puisque vous devez aussi changer le piston, et que vous pourrez ainsi, vous procurer une pièce d'origine.

Pourtant la différence de qualité, n'intervient presque jamais dans une telle réparation, et si le prix de réalésage est inférieur, nous vous conseillons d'agir comme presque tous les usagers, et de faire réalésage votre moteur par un spécialiste dont vous trouverez l'adresse dans les pages d'annonces de *Moto Revue*.

Il faut évidemment roder les soupapes, même si elles sont neuves, sur un cylindre neuf ou rectifié.

Nous ne vous conseillons pas de changer votre chaîne primaire.

Si vous voulez raboter votre culasse, ne dépassez pas l'épaisseur de 1 mm. ; pourtant, cette modification ne vous donnera pas d'avantages bien grands et pourra vraisemblablement diminuer l'agrément de conduite de votre machine.

VOTRE GICLEUR CONVIENT

? En réponse à votre lettre du 14 courant, je vous envoie les détails complémentaires de ma machine : Moto D.F.R. 500 cmc., culbutée, deux cylindres à cardan, type S.S. monobloc, modèle 33, équipée d'un sidecar.

Et voici les renseignements que je désire obtenir :

1° Réglage du carburateur Amac, licence Amal, type F.5/012 (numéro de gicleur actuel : 110).

2° Le calage de la magnéto.

3° Indiquez-moi quelques types de bougies plus froides que les Bosch M.95/2.
F. OLIVIER, à Tours.

R 1° Le gicleur que vous avez, convient, mettez votre aiguille au 3° cran, en comptant à partir du haut.

Volet de gaz N° 3.

2° Caliez l'allumage avec 1 m/m d'avance à plein retard.

3° La bougie Bosch qui convient à votre machine est une : D.M. 175/1.

RESPECTEZ LES RÉGLAGES DU CONSTRUCTEUR

? Possesseur d'une 350 Terrot à soupapes latérales, modèle H.T., ayez l'amabilité de me faire connaître dans votre rubrique « Questions et Réponses » dont je suis lecteur assidu :

1° Le réglage (en mm.) de la distribution donnant de ce moteur le meilleur rendement.

2° Le calage de la magnéto.

3° Le jeu à laisser aux soupapes.

4° Le gicleur qui convient avec un carburateur « Brown et Barlow », le cylindre ayant été réajusté.

Ce moteur chauffe beaucoup ; est-ce normal pour cette série ?

P. VEMEURE à St-André-le-Gaz.

R 1° Le meilleur calage de distribution, est celui employé par le constructeur c'est-à-dire celui obtenu en amenant face à face les repères portés sur le pignon.

2° Pour la magnéto vous devez avoir 1 mm. d'avance à l'allumage, la manette étant au plein retard.

3° Jeu de soupapes : 1/10 de mm. à l'admission ; 2/10 de mm. à l'échappement.

4° Malgré tout le désir que nous avons de vous satisfaire, il nous est impossible de vous donner le réglage que vous nous demandez, le carburateur Brown et Barlow n'existant plus et ayant été remplacé actuellement ainsi que Binks, par le carburateur Amac.

Si votre moteur chauffe, il se peut que cela provienne d'une carburation trop pauvre ou d'un manque d'avance à l'allumage.

Nous supposons, bien entendu, que le graissage est convenable et que vous marchez toujours avec la manette à pleine avance.

RIEN A CRAINDRE AVEC CARBOHYD

? Ayant acheté tout récemment une moto Terrot, type H.M.L. 4 H.P. monobloc, encore en rodage, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me dire si je peux employer les tablettes Carbohyd sans inconvénient.

2° Quelle vitesse peut atteindre la moto après rodage ?

3° Sa consommation essence et huile aux 100 kilomètres ?

4° Si je dois employer une huile spéciale pendant le rodage.

Toutes mes félicitations pour votre revue qui est très intéressante.

R. CRETON, à Bewry.

R 1° Il n'y a aucun inconvénient à employer les tablettes Carbohyd pour votre machine, au contraire, il y a toujours lieu de recommander ce produit.

2° La vitesse annoncée par la Maison est de : 95 km. à l'heure.

3° La consommation en essence est de : 3 litres aux 100 km. environ, en marche normale, et la consommation d'huile, de : 1 litre 200 aux 1.000 kilomètres.

4° Pendant le rodage vous avez tout intérêt à employer une huile graphitée.



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

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

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

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

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

500 DOLLAR ET SIDECAR

? Lisant chaque semaine *Moto Revue*, je voudrais vous demander ces quelques renseignements :

Etant possesseur d'une moto, marque Dollar 500 cmc. A.C.T., je voudrais mettre un sidecar sport mais avant, je voudrais avoir recours à votre bonté pour me donner ces quelques renseignements :

1° Le moteur peut-il tirer aisément un side avec le passager pesant en tout 100 kgs environ ?

2° Le cadre est-il assez fort, ne risque-t-il rien ?

3° A quelle moyenne puis-je marcher pendant 250 kilomètres et à quelle vitesse puis-je monter à plein gaz ?

4° Quelle est la bougie qui conviendrait le mieux à mon moteur, celui-ci étant presque neuf ?

P. DE FONTAINE, à Saint-Ouen.

R 1° Votre moteur convient parfaitement pour remorquer un sidecar.

2° Le cadre est certainement assez fort lui aussi.

3° Vous pourrez probablement atteindre une vitesse maximum de 90 kilomètres à l'heure environ, et soutenir des moyennes routières commerciales de l'ordre de 50 kilomètres à l'heure.

4° Les bougies qui conviennent le mieux à votre moteur sont : KLG, K1-Lodge, H1-Champion n° 7, ou dans d'autres marques si vous voulez, des types de caractéristiques thermiques équivalentes.

VOICI L'ADRESSE

? Je viens vous prier de bien vouloir me faire connaître, dès que possible, l'adresse de M. Mauve, organisateur de la course de motos du Bol d'Or.
R. GAILLARD, à Ternier.

R L'adresse de M. Mauve est la suivante : 87, boulevard de Reims, Paris.

RÉGLAGES DE LA RENÉ GILLET

? Ayant acheté une moto d'occasion, je m'adresse à votre amabilité pour me donner quelques conseils. Vous serait-il possible de me dire :

1° Combien il faut d'avance à l'allumage.

2° Le réglage du carburateur.

3° S'il serait possible d'augmenter la vitesse, en montant un piston bombé et une culasse plus petite.

Il s'agit d'une René Gillet 350 cmc., type H, date de sortie de l'usine 15 octobre 1931.

Le carburateur est un Amac licence Amal dont je n'ai pu relever le numéro, sauf sur la pipe d'admission, le n° 785. La mise en route est assez difficile, je

suppose que cela vient du carburateur, car lorsque l'on bouche la buse avec un chiffon, elle devient plus facile ; la vitesse actuelle est d'environ 70 kmh.

M. GROSJEAN, à Bagnolet.

R 1° L'avance à l'allumage maximum qui convient à votre moteur est de 10 mm.

2° Le réglage du carburateur est le suivant : gicleur, 90 ; aiguille au 3° cran ; volet de gaz, n° 4.

3° Nous ne conseillons jamais de monter un piston bombé sur une machine à soupapes latérales, car cela donne une forme de culasse tellement défectueuse, que tout l'avantage obtenu par l'élévation du taux de compression est annihilé.

Ce que vous pouvez faire est de rabaisser légèrement votre culasse.

Quant à la vitesse de votre machine, le constructeur annonce 75 km. à l'heure, au maximum.

GICLEUR D'UN 100 CMC. CHAISE

? Fervent lecteur je serais heureux si par l'organe de ton journal tu pouvais me donner les renseignements ci-dessous.

Moteur 100 cmc. Chaise. —

Réglage du carburateur : N° du gicleur ? En commençant par le haut quel cran à l'aiguille, 1, 2 ou 3 ?

Avance à l'allumage : avance fixe oui, mais à combien peut-on la porter sans inconvénients pour le moteur ? Au maximum.

Bougies : la marque convenant le mieux pour ce moteur ?

Démultiplication : ayant fait transformer la transmission connexe, par chaîne moyeu Aya-Starter et voulant augmenter le développement. Suis-je comme me l'affirme le constructeur en dessus où ai-je la démultiplication Standard.

Pignon avant, 17 dents.

Pignon arrière, 52 dents.

E. GRISOT, à Pont-de-Chéruy.

R Le gicleur convenable est un n° B.45, aiguille au 3° cran.

L'avance à l'allumage doit être de 3 mm.

Comme bougies, employez : K.L.G.-KI, Lodge-HI, ou tous autres types de caractéristiques équivalentes.

Vous devez avoir une démultiplication finale de 11 à 1 environ.

CALAGE D'UN JAP 350 TYPE G

? Je vous serai bien reconnaissant de m'envoyer par retour courrier le calage de ma distribution en millimètres :

Moto Terrot 4 CV latérales ; moteur Jap d'origine année 1922 (environ) Type G ; n° d'ordre dans la série du type 20.559.

R. WINGERTSMANN, à Sanvic.

R Voici le calage de votre distribution : Avance ouverture admission : 8° Avance ouverture échappement : 60°

PUISSANCE D'UN 500 MAG CULBUTÉ

? Je vous serais infiniment reconnaissant, si vous pouviez me donner les renseignements ci-dessous :

1° Les caractéristiques et réglages du moteur Mag, 500 cmc., culbuté.

2° Vitesse de régime.

3° Puissance en CV.

4° La compression.

Est-il possible d'augmenter la compression ? et quel sera le résultat au point de vue régime et puissance ?

R. VOILLARD, à Paris.

R Voici le réglage de distribution de votre moteur :

Avance ouverture admission : 12 mm.

Avance ouverture échappement : 22 mm.

Avance à l'allumage : 16 mm. à pleine avance.

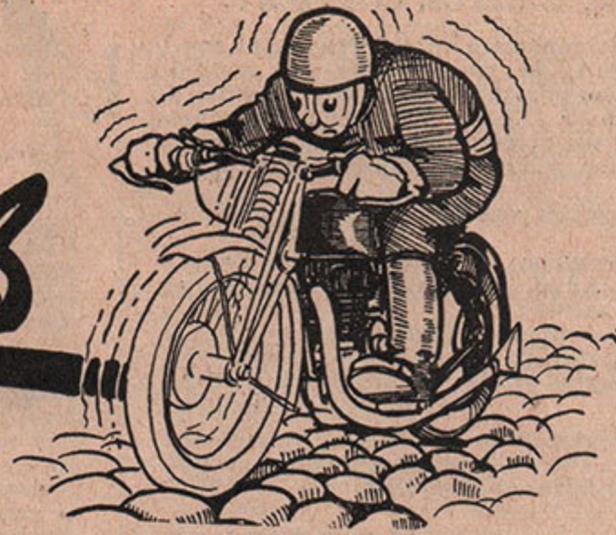
Le régime de ce moteur est d'environ 4.000 tours à la minute.

Sa puissance est d'environ 16 à 17 CV.

Son taux de compression est d'environ 5,5 à 1.

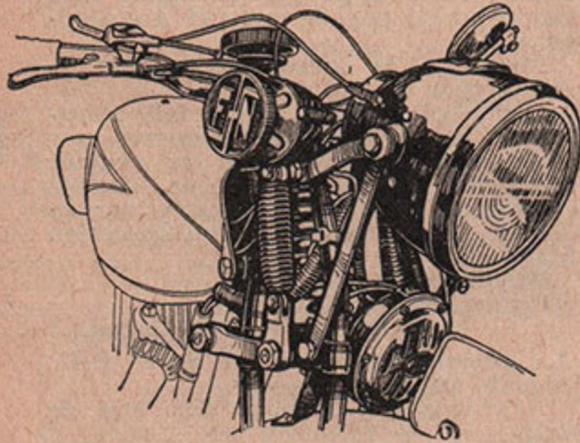
En augmentant ce taux, vous obtiendrez un gain de puissance et un léger gain de régime.

Fourches élastiques



ADHÉRENCE ET TENUE DE ROUTE

DE tous temps cette question primordiale a tourmenté les concepteurs d'engins qui roulent et il n'est pas jusqu'à la locomotive de Trévitic et Vivian qui était munie de béquilles pour la faire avancer, par crainte de manquer d'adhérence.



Suivant une tendance qui se généralise, la 500 F.N. a des ressorts compensateurs. A mon avis, l'amortisseur n'est plus là que pour satisfaire aux exigences de la mode.

Les constructeurs d'engins à pneumatiques ont muni ces derniers de saillies qui jouent en quelque sorte le rôle de crochets dans le sol.

Cette précaution qui nous semble, comme toutes celles prises par les constructeurs si naturelle, est justifiée, puisque les pneus chauves de leurs sculptures sont plus aptes aux dérapages.

Quelles sont les causes qui peuvent pour la moto créer ce glissement redouté.

Quand on augmente la section des pneus et que l'on diminue leur pression de gonflage, il devrait s'en suivre un meilleur engrènement avec le sol et par conséquent une diminution des risques de dérapages. En moto c'est actuellement l'inverse, car une autre cause du dérapage est le rebondissement de la roue sur le sol. Le pneu soulevé de terre pendant un court instant est donc privé de tout point d'appui; il se crée une amorce de dérapage. Une succession de ce phénomène produit en virage le fouettement de l'arrière de la moto.

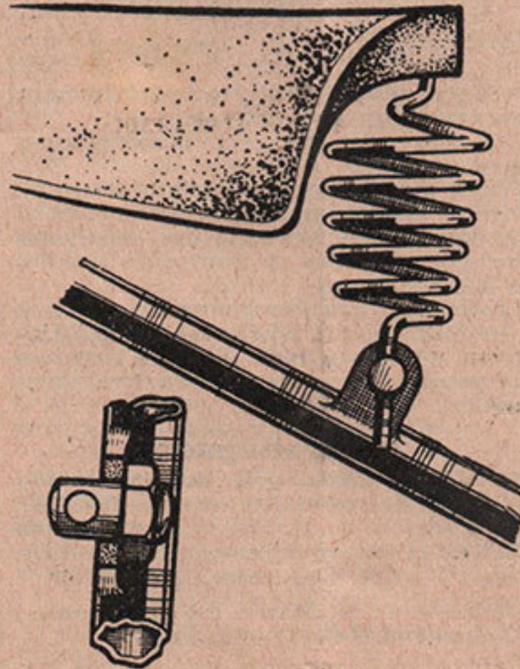
La suspension arrière peut apporter un sérieux progrès dans la tenue de route. Celle-ci permet à la roue de suivre les dénivellations du sol et donne une adhérence plus constante du pneumatique.

Elle permet l'utilisation du pneu de 27 x 4, à peu près proscrit dans la moto à cadre rigide et pourtant excellent, dans ce cas de suspension.

Pourtant que n'a-t-on pas reproché

Notre excellent collaborateur-correspondant Mr. J. Pivoïn de Nantes nous communique les observations qu'il a faites au sujet des facteurs influant sur la tenue de route. Les conclusions qu'il en tire ne reflètent pas nécessairement notre façon de penser, mais nous les publions en toute impartialité.

aux anciennes suspensions qui fouettaient dans les virages, et qui ont sans doute empêché les améliorations de ce côté. Maintenant, certains constructeurs sortent des machines à suspension intégrale, et il est à souhaiter que cette pratique soit généralisée. Il y a cent



Les ressorts de selle devraient être courts et rigides, l'inclinaison de la selle devrait être réglable, par le simple procédé indiqué ci-dessus.

façons de réaliser cette suspension, comme autant de façons de dessiner un moteur (1) et n'a-t-on pas fait plus difficile en haut de certains cylindres. Mais,

(1) J'ai dessiné une centaine de suspensions AR. Quelques-unes proposées à des constructeurs, ne furent pas déclarées inadmissibles mais « la suspension AR n'intéresse pas les motocyclistes ». Il est pourtant vrai qu'on préfère 300 francs de supplément pour du chromé, plutôt que pour une suspension AR.

ici, il fallait y arriver et c'est avec les considérations de l'efficiéce que les recherches ont été longuement et arduement poursuivies.

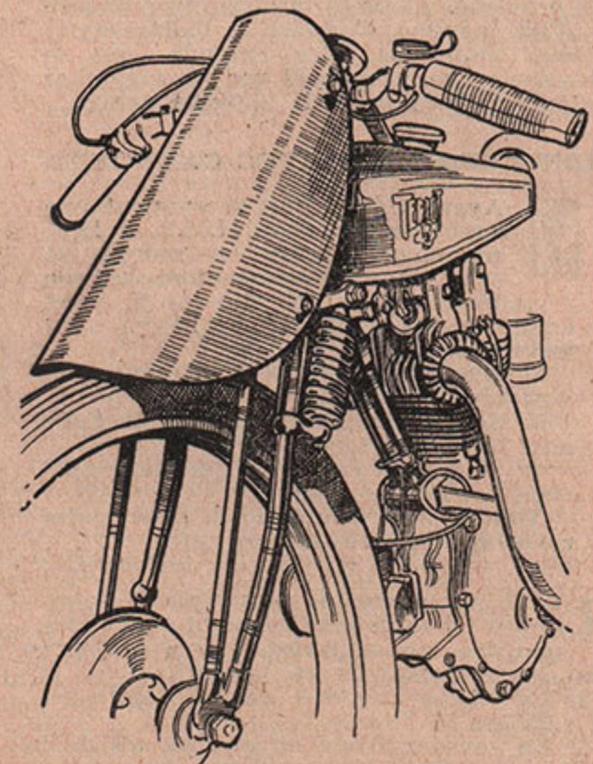
Le résultat est que le moteur est en avance d'une dizaine d'années sur le reste.

C'est compréhensible, il fallait que la moto sorte des errements du début, qu'elle marche, et qu'elle aille vite. La vitesse acquise, et on peut admettre qu'elle l'est, en l'occurrence; nous allons voir les perfectionnements du cadre se réaliser et compléter heureusement la merveilleuse technique des moteurs...

Tous les constructeurs partent d'idées personnelles, de déductions et d'observations toujours tendues vers des réalisations qu'ils désirent heureuses et cependant presque toutes différentes.

Parmi les machines essayées, les observations de ce genre sont très intéressantes et les causes d'une bonne tenue de route sont nombreuses et viennent se corroborer les unes aux autres. La moto est, certes, un engin bien délicat à construire, mais quand les conditions satisfaisantes sont remplies, quel résultat encourageant!

La moto est légère: prenons un chiffre de 140 kilos, qui est excellent; dans ces conditions, il est possible d'obtenir une machine qui glisse littéralement sur la



Certains coureurs, tels Norbert Coulon, préfèrent malgré tout l'ancienne fourche avec ses courtes biellettes et les ressorts latéraux à faible débattement.

oute, à condition de suivre les enseignements des meilleurs résultats obtenus.

Il y a quelques années, à l'époque que j'appellerai l'âge d'or de la moto, j'ai cité 1930, on a touché de près le vrai résultat qu'elle devrait donner et à l'appui de cette thèse : une certaine marque est encore bien fière de citer ce prototype dont le chiffre des modèles sortis a étonné le constructeur lui-même, bat de loin tous les records et n'est pas près d'être battu.

Pour servir les observations de l'efficacité, la marque en question a essayé de conserver la fourche à parallélogramme à ressorts latéraux courts et souples et à courtes biellettes.

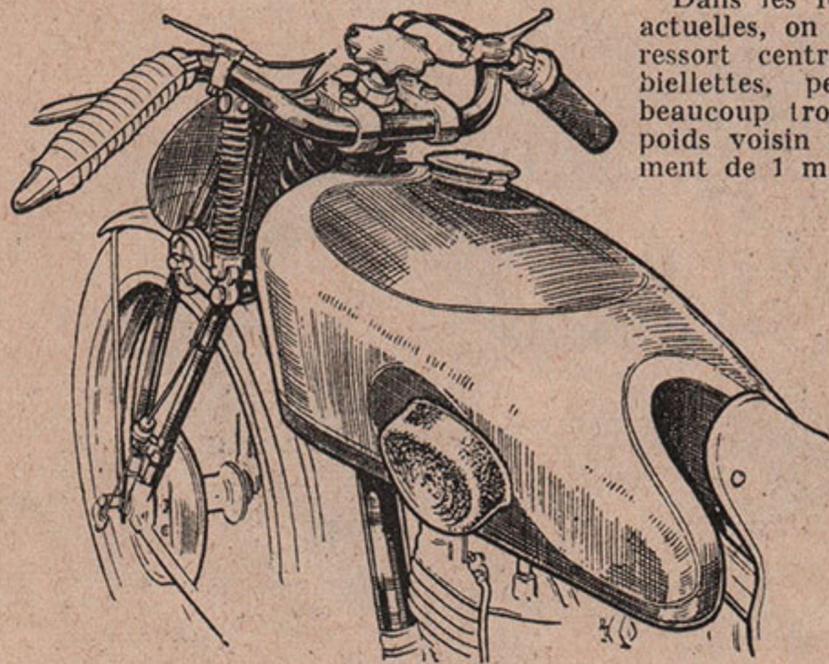
Mais les exigences de la mode étaient là !

La selle aussi était en bonne place très en arrière avec deux ressorts souples et courts, coniques et progressifs.

Nous étions près du résultat envié, la machine qui tient d'autant mieux la route qu'elle va plus vite et d'autant plus confortable que l'allure augmente aussi, parce que :

La moto de 140 kilos, à deux roues ne doit pas permettre de longues oscillations de la suspension et de la selle. La fourche, conservée encore sur les modèles de compétition, permettait une grande souplesse pendant une très faible course, puis un freinage progressif de l'oscillation grâce aux ressorts courts et aux biellettes de très faible entr'axe seulement. Les dénivellations étaient donc passées sans dommage pour la machine et le pilote. La selle était excellente aussi, grâce à des ressorts courts et souples.

J'ai longtemps cru, avec des machines de différentes marques augmenter le confort en mettant des gros ressorts bi-coniques à la selle, c'était une erreur.

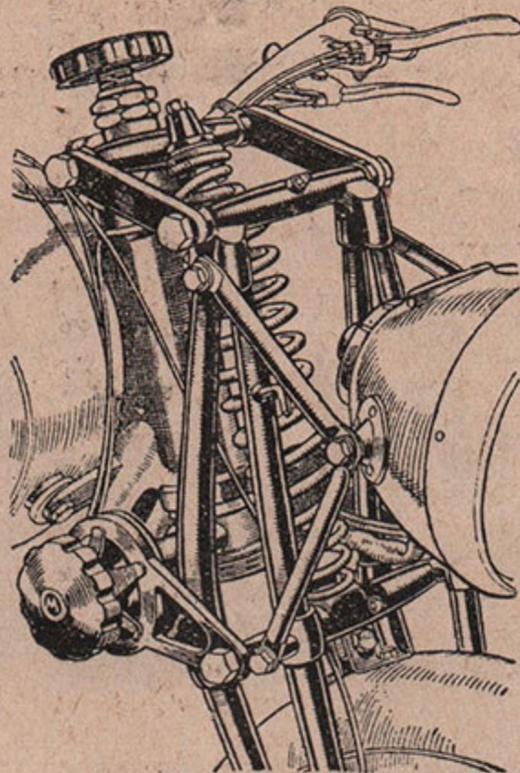


Une machine à fourche à ressorts latéraux, à ressorts de selle courts, munie d'un tapis double en caoutchouc mousse fixé par des sandow donne un confort que je ne connaissais pas jusqu'ici, ainsi qu'une tenue impeccable parce que les oscillations très courtes amorcées ne permettent pas à la machine d'amorcer un mouvement, avant qu'une dénivellation de sens contraire ne soit contrevenue à ce mouvement.

En effet comme il vaut mieux prévenir que guérir, il est plus facile et plus logique d'entraver les oscillations en prenant le mal par la base que de permettre par de longs ressorts et de longues biellettes ces oscillations de la machine et par suite

d'arriver à une tenue de route et un confort inacceptables.

Toujours à l'appui de ces dires, la seule suspension arrière en France et la seule rationnelle donne une très grande souplesse à la roue pendant une très faible course, très rapidement freinée, puisque les oscillations de la roue ne sont que la moitié de celles des ressorts très souples.



Certains constructeurs ont si bien senti cette nécessité de régler constamment les amortisseurs qu'ils en ont placé la commande bien à portée de la main.

Dans les fourches à parallélogramme actuelles, on fait le contraire : un long ressort central bi-conique, de longues biellettes, permettent des oscillations beaucoup trop grandes pour l'engin de poids voisin de 140 kilos et d'empattement de 1 m. 40 qu'est la moto, à telle

La fameuse 350 Alcyon A.C.T. de course, dont la tenue fut très remarquée, a, elle aussi, une fourche munie de ressorts compensateurs.

enseigne qu'il est impossible de rouler dans des conditions normales sans régler incessamment les amortisseurs suivant l'état essentiellement variable de la route.

D'ailleurs les amortisseurs ne sont pas nécessaires dans la moto : ils ne sont là que pour corriger une suspension défectueuse à trop grande souplesse.

Avec la suspension à ressorts latéraux et à courtes biellettes les amortisseurs de suspension ne sont là que pour copie conforme des désirs de l'usager, qui croit trouver, en eux la panacée contre les secousses, et j'ai roulé dans ce cas avec les amortisseurs complètement desserrés sans jeu toutefois de la fourche. C'est

ainsi que la meilleure tenue de route est obtenue, grâce aux oscillations naturellement freinées, sans réglages constants, par la conception même de cette fourche qui est la solution requise pour la moto.

Les grands constructeurs se retrouvent sur cette idée de la non utilité des amortisseurs.

René Gillet les a radicalement supprimés et remplacés par des contre-ressorts tant à l'avant qu'à la suspension arrière. La Norton et la F.N. ont aussi des contre-ressorts à la traction à la fourche à parallélogramme.

La B.M.W. a un ressort central à lames, très court, permettant aussi un très faible déplacement cependant qu'une grande souplesse freine progressivement par le ressort.

Avec un ressort plus puissant, la suspension en question a permis la vitesse de 246 km.-h.

Si dans la voiture automobile les amortisseurs sont nécessaires pour freiner une carrosserie lourde dans ses mouvements ils ne le sont pas ici.

Mais il est encore d'autres causes qui entrent en jeu, le moteur lui-même par son régime, son équilibrage, sa souplesse influe sur la tenue de route. En effet plus la traction est une suite de pulsations du moteur rapide et adoucies, plus la roue arrière reste parfaitement adhérente au sol. Ainsi l'augmentation du régime donne cet heureux résultat, sans qu'on l'ait prévu sans doute ; ainsi que le moteur à deux temps qui est si bien adapté à la moto par sa traction uniforme.

Dans la moto comme dans le hors-bord, il y a lieu d'adopter le moteur qui donne la même traction qu'une véritable petite turbine. Un 500 à culbuteurs est adaptable à la moto à la condition de ne pas être lent, de ne pas pilonner, de ne pas imprimer en côte une impulsion à la roue arrière à chaque temps moteur ; qui se manifeste visiblement en été sur le goudron ramolli par des empreintes rythmées de la roue arrière. En somme aucun détail ne doit être considéré comme négligeable.

En résumé il faut un moteur qui donne une traction quasi uniforme à la chaîne ; la chaîne souple et excellente pour la moto que les Anglais conservent à juste titre : ces messieurs « du T.T. » et de la « Norton » qui s'y connaissent ; vous me le concéderez ?

Ces conditions remplies pour le moteur, une fourche remplissant les conditions requises dont il a été question tout à l'heure et il faut y revenir, aux solutions heureuses de 1930 pour la sécurité, le confort, l'avenir de la moto ou sa perte, comme on voudra.

C'est une erreur de suspendre la moto comme un carosse, il vaudrait mieux y adjoindre une suspension AR que d'avoir un parallélogramme en ascenseur à l'avant.

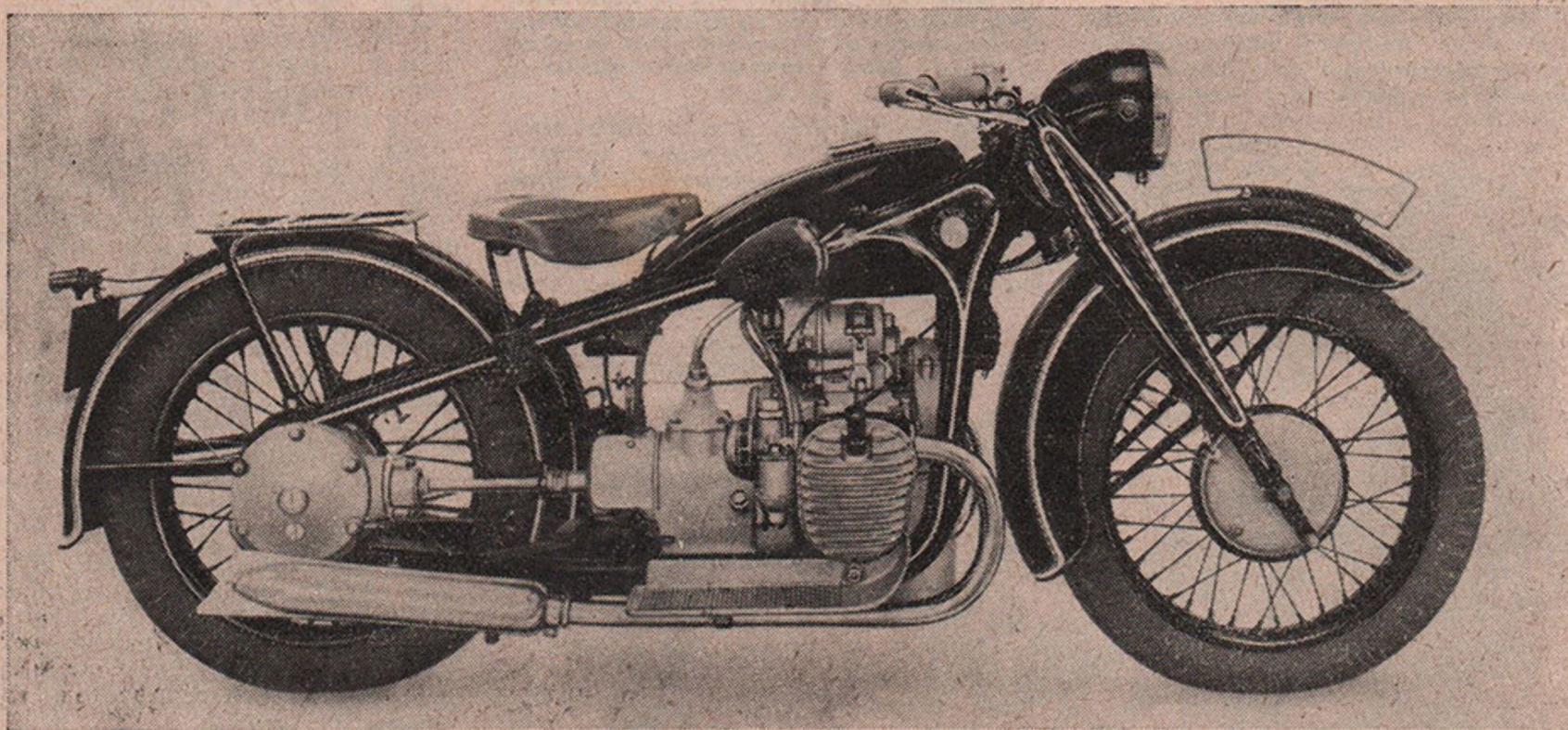
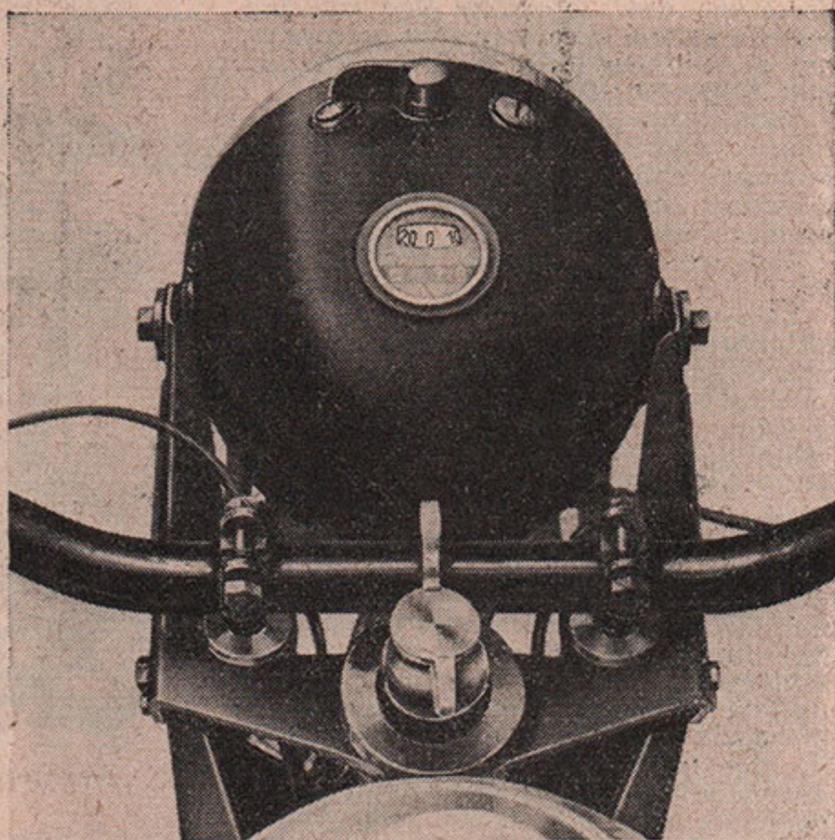
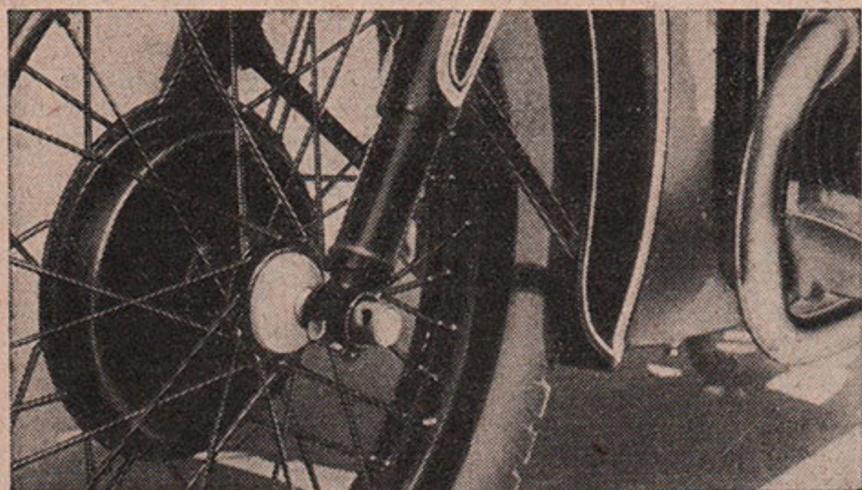
Il suffit de considérer le gain de confort donné par un pneu un peu mou, s'il ne nuisait pas à la tenue et à la vitesse pour admettre qu'il faut une suspension avant et arrière à faible amplitude. Un tapis de caoutchouc donne aussi une faible longueur d'absorption des secousses, pourtant c'est sensible.

La moto est un cycle il faut une suspension qui ne lui enlève pas la tenue de route qui lui est propre.

J. PIVOIN.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

CHEZ B.M.W.
DU NOUVEAU



La Bayerische Motoren Werke dont Victor Bastide est le concessionnaire pour la France, vient d'apporter différentes modifications heureuses à ses modèles. C'est ainsi que le mode de fixation du guidon, ainsi que la forme de ce dernier ont été modifiés et l'indicateur de vitesse est maintenant encastré dans le phare (en haut, à droite). La classique fourche à « roue tirée et ressort à lames » a été remplacée par un système de tubes coulissants, assurant une meilleure tenue de route et une plus grande aptitude à virer (en haut, à gauche). Ci-dessus, une vue d'ensemble de la nouvelle 750 cmc. à soupapes latérales. Remarquer le nouveau levier de commande des vitesses, plus accessible et le silencieux d'un dessin très 1935.

CONTRE LA PLUIE

Il est curieux de constater que les Motocyclistes s'occupent plus de leur élégance vestimentaire que du point de vue pratique, protection.

La pluie, voilà l'ennemi.

En hiver, il ne suffit pas d'être abrité du froid, il faut se prémunir contre les pluies glaciales génératrices de grippe, rhume, bronchite.

Il y a un vêtement rationnel : le ciré et le vêtement huilé.

Du ciré, il y a beaucoup à dire, il s'use vite, tient le corps en transpiration, etc., et cependant un bon trois-quarts solide, des cuissards de qualité, voilà l'équipement réalisé.

On peut le combiner avec le cuir en utilisant la simple pèlerine de ciré qui vaut de 35 à 50 francs et qui garantit le cuir contre la perméabilité.

Le vêtement huilé est peu porté en France,

on lui reproche son poids et cependant il n'y a rien de plus solide, de plus pratique que le vêtement huilé de qualité.

En Angleterre on utilise le *Thornproof*, vêtement huilé, léger, chaud et solide ; il faudrait peu de chose pour décider quelques-uns des lecteurs de *Moto Revue* à en lancer la mode, d'autant que *MOTORIST*, la vieille maison d'équipement, leur en offre l'occasion à des conditions de prix et de vente insoupçonnées.

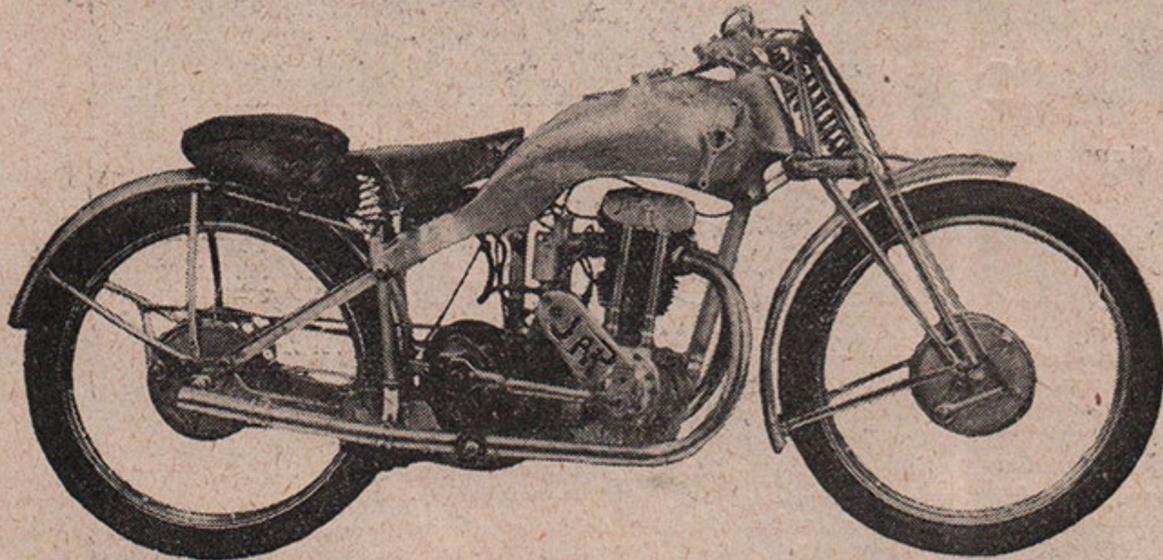
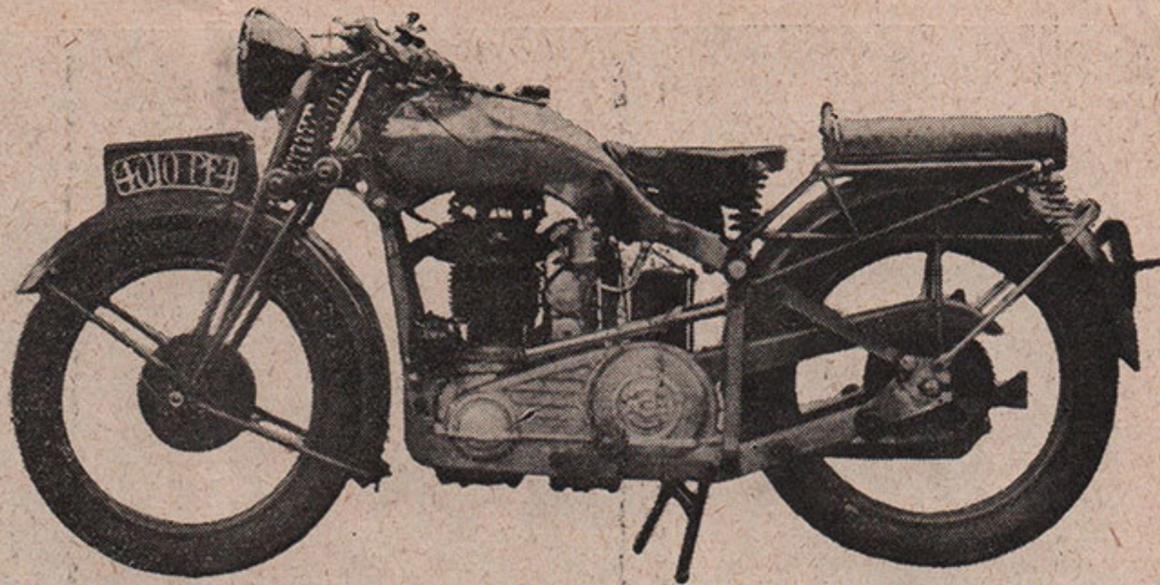
UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

Chez M.G.C.

La très belle 500 cmc., JAP, simple tube que nous avons présentée à la page 99 de notre numéro 620, peut également être équipée d'un tan-sad très souple, spécialement prévu pour elle, comme le montre la photo de face du n° 620. Voici (à droite) le détail du dispositif de suspension de ce siège.

**

Ci-dessous, un modèle de course très rapide qui a déjà de beaux succès à son actif. Toujours équipée d'un JAP à laquelle le constructeur de Corbelin reste fidèle, c'est la 250 Racing.



UNE NOUVELLE COIFFURE POUR LES MOTOCYCLISTES

Il ne faut pas insister sur le port du casque protecteur, tout a été dit à ce sujet... et il reste encore des fidèles au simple serre-tête...

C'est pour ceux-ci que nous présentons une coiffure nouvelle et pratique dont le dessin ci-contre met en valeur les avantages.

Le serre-tête emboîte la tête, tient chaud, mais manque un peu de seyant et a un grave inconvénient quand il pleut. Les Anglais toujours pratiques, le délaissent au profit de la casquette à rabat, qui permet plusieurs combinaisons suivant le temps et qui semble plus seyante.

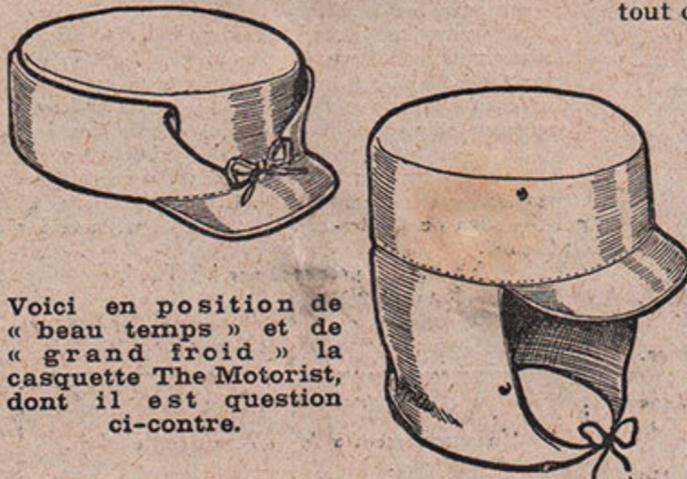
On remarquera que la casquette repliée a un petit air sportif et que son poids est sensiblement le même que celui du serre-tête.

Fourrée intérieurement, elle tient chaud par grand froid et son avantage incontestable et incontesté est surtout apprécié par temps de pluie.

La visière évite la pluie glissant du haut du serre-tête sur la figure embuant les lunettes et troublant la visibilité.

Le rabat combiné, comme il est indiqué ci-contre empêche la pluie de couler dans le cou et garde la chaleur, combien d'angines et de refroidissements évités ainsi!

Et puis il y a l'originalité d'une nouveauté que MOTORIST, la maison bien connue des motocyclistes offre à la clientèle de Moto-Revue à des prix plus qu'abordables avec sa garantie d'usage.



Voici en position de « beau temps » et de « grand froid » la casquette The Motorist, dont il est question ci-contre.

BONNES ADRESSES

UNE MAISON QUI SE RECOMMANDE

On nous signale de plusieurs parts que la maison Boulanger, de Reims, agent exclusif des Motobecane, possède une organisation exemplaire. Dans ses magasins, un choix de plus de 60 motos neuves, sont superbement exposées; un stock complet de pièces détachées; un atelier des mieux outillé, permettant des réparations rapides et soignées.

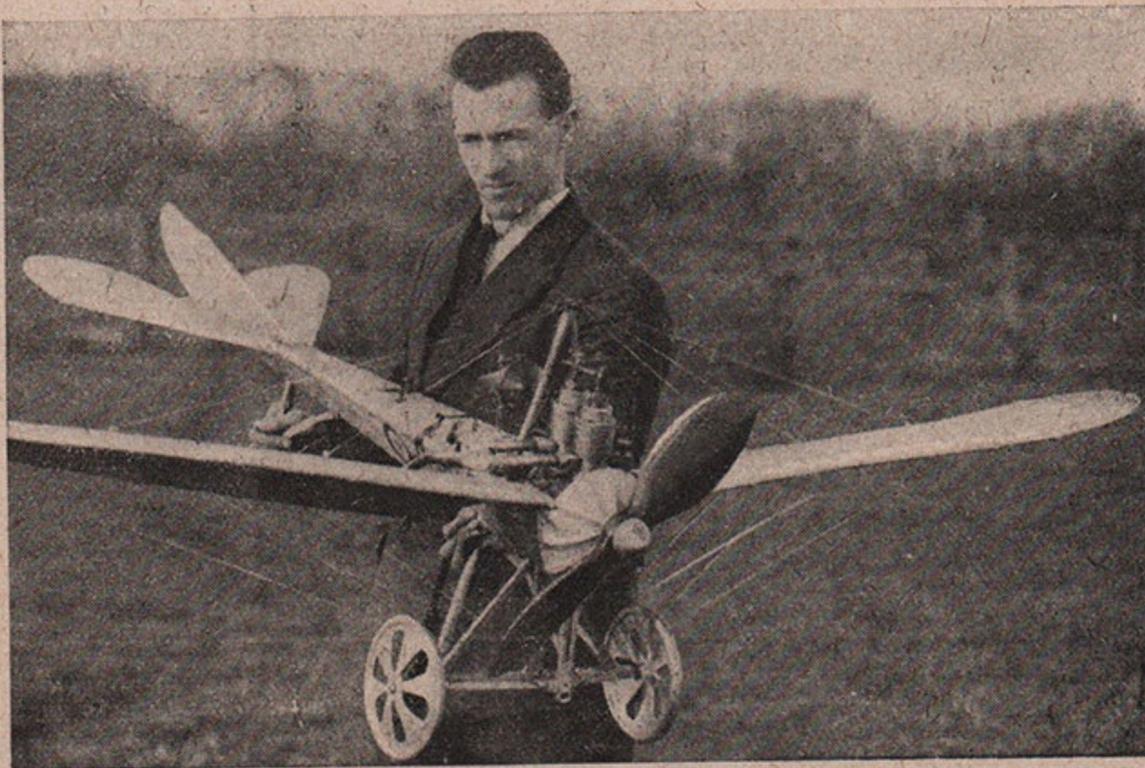
La province, voyons nous par là, ne le cède en rien à Paris, sous le rapport motocycliste, tout au moins dans cette ville.

Il serait souhaitable à nos motocyclistes, de toujours avoir à leur disposition, de semblables maisons, traitant avec expérience, tout ce qui touche la moto.

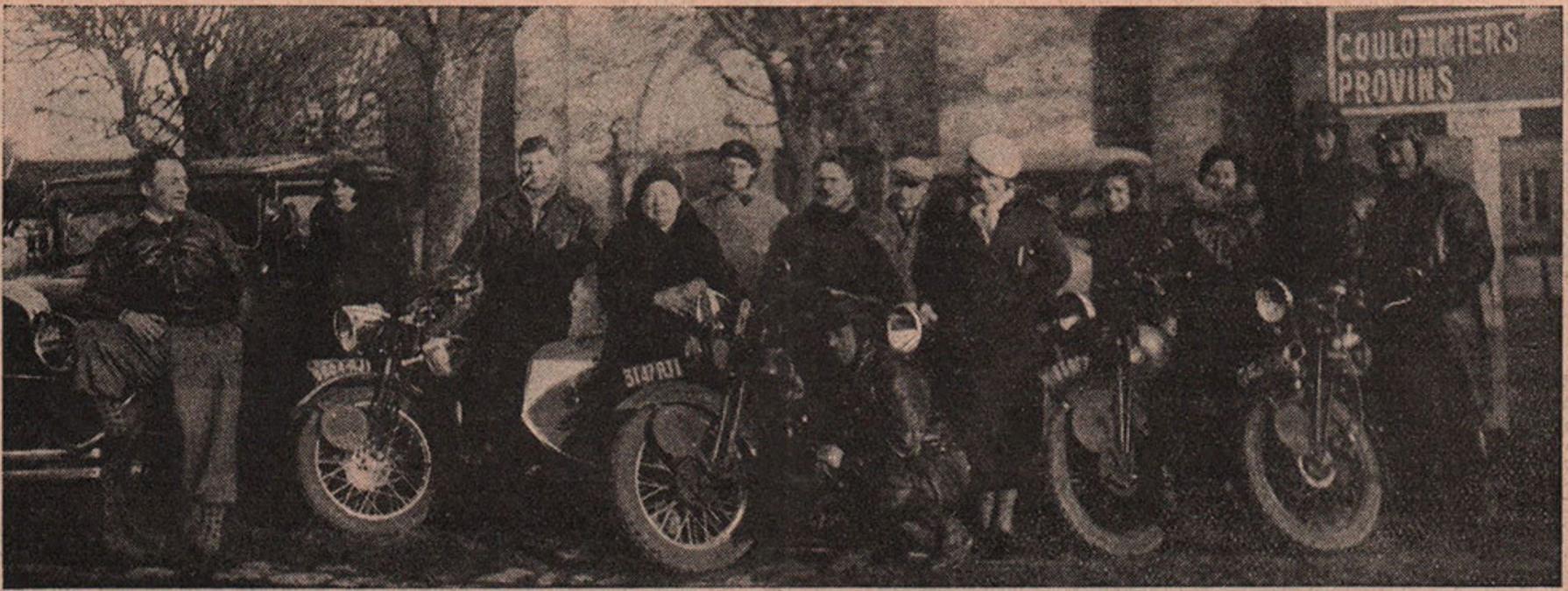
UN HOTEL

L'HOTEL Restaurant La Grappe d'Or à Saint-Jeannet (Alpes Maritimes) a le mérite de soigner particulièrement l'appétit des usagers de la route.

Une large place est réservée aux motocyclistes qui se féliciteront d'avoir fait un séjour dans le cadre enchanteur de Saint-Jeannet et où ils auront le plaisir de déguster les vins de réputation mondiale. L'extrême amabilité du propriétaire reste inoubliable et l'addition si modeste étonnera plus d'un visiteur.



Un ingénieur anglais, actuellement sans travail, Mr F. H. Brown, a utilisé ses trop nombreuses heures de loisirs à construire ce petit monoplan, qui, actionné par un petit moteur deux cylindres, deux-temps, développant 1/2 CV, à 3.000 tours-minute, est susceptible de s'élever à 300 mètres environ.



Une photo de groupe prise lors d'une récente sortie du jeune Moto-Sporting-Club-Parisien.

LA VIE DES CLUBS

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

TRENTE-DEUX membres, parmi lesquels l'élément féminin était largement et avantageusement représenté, se trouvaient au départ Porte Dorée à 13 h. 30, le dimanche 3 février.

Sous la conduite de leur camarade Boucheaux, capitaine de route, la caravane motocycliste et automobiliste, tout en roulant à une allure modérée qui permit à tous de suivre, atteignit son but à 15 heures, le monument commémoratif de la Grande Guerre, à Varedes.

Groupant les machines au pied du monument, le Comité confia à ses nombreux camarades amateurs photographes, le soin de fixer sur la pellicule le souvenir de cette sortie.

La visite de Meaux préparée en détail avec tant de soin par le directeur touristique M. Léger, ne put malheureusement avoir lieu à cause d'une désagréable petite pluie fine qui tombait.

Après s'être réchauffés de bons grogs, le chemin du retour fut repris. Arrêt de 2 heures à Villevaudé, qui permit aux uns de se livrer à d'impressionnantes belotes et aux autres, beaucoup plus nombreux, de se dégourdir les jambes par une petite sauterie très réussie.

La rentrée à travers un brouillard fin se termina, comme de coutume, au siège social.

En résumé, belle promenade et bonne propagande pour le Sporting Moto-Club Parisien qui, fidèle à sa devise « un pour tous, tous pour un », s'efforcera toujours par une tenue exemplaire, de contribuer au bon renom des sports motocycliste et automobiliste.

Mercredi 13 février, réunion hebdomadaire au siège social au cours de laquelle le Secrétaire général fera une causerie sur « Comment réussir de belles photos en hiver » ?

Tous les camarades motocyclistes, amateurs photographes sont cordialement conviés.

Dimanche prochain 10 février, sortie sur Moulignon-La Croix-Blanche. Rendez-vous 13 h. 15, Porte de la Chapelle. Départ 13 h. 30 par Saint-Denis, Pierrefitte, avant Saint-Brice, prendre le C.C. 144, jusqu'à la Croix-Blanche.

Renseignements, tous les mercredis au Siège social, 14, rue Vitruve et tous les jours à la permanence, 46, rue des Orteaux. Téléphone : Roquette 17-13.

Isolés amicalement invités.

CROSS COUNTRY MOTOCYCLISTE DE LA VILLE D'AVIGNON

NOTRE jeune club motocycliste « Le Moto-Sport Club d'Avignon » organise pour le dimanche 24 février prochain et pour la première fois dans le Vaucluse un Cross Country motocycliste.

Nul doute qu'il n'obtienne un réel succès vu le nombre toujours croissant des engagements.

Engagement gratuit. Assurance obligatoire : 15 francs. S'adresser, à M. Fort, trésorier, 28, boulevard Saint-Roch, Avignon.

M. C. DE RABAT

LE Moto Club de Rabat organise pour le 10 février une manifestation auprès du Champ de courses.

Près de l'Hippodrome Lucien Saint, sur un circuit assez court, mais agrémenté de virages, aura d'abord lieu une

épreuve cycliste, puis une épreuve motocycliste de vitesse, suivie d'un match-défi amical entre deux coureurs à sur Amilcar et Bugatti.

MORT DE M. LUCIEN TISSOT Président du Moto Club d'Arbois

ATTEINT d'une maladie implacable depuis de longs mois, ses amis voulaient espérer sa guérison. Mais la maladie faisait son œuvre destructrice et vint le ravir le 26 janvier à l'âge de 33 ans.

C'était un homme intelligent, sympathique et dévoué à la chose publique. Il avait au début rempli les fonctions de secrétaire du M.C.A., mais l'unanimité de ses camarades l'avait élevé à la présidence, qu'il avait assumée avec dévouement et autorité bienveillante, depuis cinq ans.

Ses obsèques ont eu lieu dans sa ville le 28, et toute la population assistait au cortège. Parmi les nombreuses couronnes figuraient celle du M. C. A. et une autre de la Fédération du Centre-Est, dont Tissot était membre du Comité.

L'éloge funèbre fut prononcé par M. Viard, secrétaire de la Fédération du Centre-Est.

C'est une rude perte pour notre monde sportif que celle de cet homme compétent et dévoué.

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 conventions, sur impositions, poursuites en correctionnelle et en simple police.

Et ceci à des conditions exceptionnelles.

Et nos consultations techniques ?

Et nos consultations juridiques ?

Et notre Service des Occasions ?

Et notre Service des Dépôts ?

Et notre Service des Essais ?

Nos renseignements de toute nature.

Tout cela, c'est à la disposition de nos abonnés qui sont nos Amis.

Notre formule : « Rendre service »

Ne croyez-vous pas que, dans ces conditions, il vaille la peine de prendre un abonnement et de devenir un Ami ?

Il faudrait méconnaître ses intérêts pour agir autrement.

M.C. MANOLA

LA première réunion du mois du M.C. Manola, plusieurs sociétaires ont déposé des projets pour les grandes sorties de l'année. Ce calendrier sera définitivement arrêté le mois prochain et paraîtra dans ces colonnes sous les auspices de *Moto Revue*.

A la demande de plusieurs membres deux sorties ayant dû avoir lieu le mois dernier se feront ce mois-ci :

10 février, Senlis (Restaurant Martin), Porte de la Vilette.

17 février, Poissy-Villeneuve-sur-Seine (Restaurant des Tilleuls), Porte Maillot.

24 février, La Ferté-Alais (Hôtel du Lion d'Argent), Porte d'Italie.

3 mars, Dammarie-les-Lys (Restaurant Foucault), Porte de Vincennes.

Les départs auront lieu à 8 h. 30 aux portes indiquées.

Pour éviter toute erreur de parcours, s'il se trouve des motocyclistes désirant nous rejoindre pour déjeuner ou dans l'après-midi, ils n'auront qu'à se fier aux flèches portant le nom du Club en noir sur fond rouge, qui seront apposées aux carrefours. La séance fut levée après que le trésorier nous eut donné le résultat de l'exercice du mois écoulé.

Notre prochaine réunion aura lieu le 15 février et à partir du mois prochain tous les vendredis à 21 heures, au Café des Deux-Hémisphères, 65, faubourg Saint-Martin.

MOTO CLUB DE PARIS

Chaque dimanche une sortie

LA sortie du 3 février sur Gretz a réuni 30 participants dont 8 ont rejoint après-midi. Avant déjeuner une partie de basket ball très animée mit aux prises les équipes Maignol et Halhoute ; après un repas aussi copieux qu'excellent (restaurant de la Gare) et les traditionnelles chansons, une petite ballade digestive, agrémentée d'une partie de barres très animée réunit tout le monde, puis ce fut le retour de nuit, groupés, et sans incidents.

Samedi 9 et dimanche 10, sortie sur Villeneuve-sur-Seine (participation au banquet du M.C.C.F.) chez Charlot (près la gare). Départ Porte Maillot : le samedi à 19 h. 30 et le dimanche à 8 h. 15.

La Commission sportive organisera chaque mois une sortie d'entraînement qui concordera avec une sortie touristique. Les amateurs de fortes moyennes ont là, sujet de se réjouir, car ils pourront, tout en sacrifiant à la vitesse, rester groupés et se retrouver autour d'une bonne table avec leurs camarades touristes « pères peinarde ». La saison sportive s'annonce de belle façon, nombreuses sont, déjà, les demandes de licences ; le M.C.P. fera des étincelles, si chaque dimanche à sa sortie, chaque compétition verra les couleurs du Club figurer en bonne place.

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

M.C. DU BERRY

Assemblée générale

AYANT, par un cordial discours de bienvenu, offert ses vœux pour la nouvelle année à ses camarades, M. Chénon de Léché, avec l'appui du secrétaire, M. Martin, et du trésorier, M. Drault, soumit les comptes rendus moral et financier à l'approbation de l'Assemblée.

Et l'on entreprit immédiatement l'examen des projets de 1935 au premier rang desquels, outre les sorties-promenades, participation possible aux épreuves régionales, et même projet de camping au cours de la belle saison, se place le Circuit de Vitesse de 1935. Après échange de vues, on émit l'avis qu'avec des participations financières plus sérieuses encore que l'an passé, avec un matériel plus perfectionné, une publicité habilement menée, cette épreuve devait connaître un succès grandissant. C'est en juin, comme l'an dernier, qu'elle se tiendra. La date est à retenir.

Notons encore que, dans le domaine de l'activité sportive, le plus fameux guidon du Club, Camille Narcy, portera les couleurs du Berry dans maintes compétitions nationales et internationales et que, dans Paris-Nice, il sera accompagné de l'excellente pilote qu'est Mme Roblin, de Sancerre.

Puis il fut procédé à l'élection du Bureau. Les membres sortants se virent renouveler, à l'unanimité, la confiance de leurs camarades. Ce sont : MM. Chénon de Léché, président ; André Bernard, vice-président ; Martin, secrétaire général ; Veullot, secrétaire-adjoint ; Drault, trésorier ; Pasquet, trésorier-adjoint.

Enfin, la Commission sportive fut désignée comme suit : MM. Bouillet, président ; Fouet, secrétaire ; Millet et Dupuy, membres. Il n'est pas besoin d'insister sur la généreuse activité de ceux-là pour féliciter les membres du « M. C. B. » de leur heureux choix.

La séance ayant été levée sur un apéritif d'honneur on se rendit à l'Hôtel de la Bécasse pour sceller, pour la première fois, par un déjeuner amical, les liens de sympathie qui unissent tous les membres du « Moto-Club ». Une halte devant l'objectif du photographe et ce fut l'assaut donné aux plats délicieux préparés par M. Debrade, nouveau directeur d'un établissement qui ne saurait tarder à devenir familier à tous les Berruyers.

M. Chénon de Léché présidait ces agapes entouré de Mmes Narcy et Roblin, de MM. Jean Maurier, représentant l'Automobile-Club du Centre, Camille Narcy, de tous les membres du Bureau de la Commission sportive et d'une trentaine de convives. De nombreuses dames donnaient, à cette réunion, une note tout à fait familiale et charmante.

Quand le champagne pétilla dans les coupes, M. Chénon de Léché, en une délicate allocution, salua les dames présentes et remercia ses camarades d'avoir répondu avec autant d'empressement à l'appel du Bureau du Club. Il remercia aussi ses collaborateurs pour leur aide affectueuse, ainsi que chacun des invités et porta un toast à l'activité du Club, à la prospérité de ses membres et de leurs familles.

M. Jean Maurier, tout simplement, apporta le salut de l'Automobile-Club au Moto-Club dont il loua grandement l'activité. Et, en assurant le « M.C.B. » de l'appui de son groupement, leva son verre à ses futurs succès et à sa toujours plus grande réussite.



Quelques membres de l'actif Moto-Club du Berry, photographiés avant le déjeuner amical qui suivit l'Assemblée générale. On reconnaît au premier plan, Camille Narcy.

M. Bouillet, président de la Commission sportive, qui avait été un maître des cérémonies remarquable d'ailleurs, tint lui aussi à remercier, au nom de ses camarades, tous ceux qui avaient rehaussé de leur présence l'éclat de cette fête familiale. Il termina par un appel chaleureux à la bonne volonté de chacun pour l'avenir toujours plus beau, toujours plus grand, du « Moto-Club du Berry ».

MOTO-CLUB DIONYSIEN

La réunion mensuelle a eu lieu mardi 5 février dernier. Un grand nombre de membres avaient tenu à assister à la première réunion organisée avec le concours du nouveau bureau.

La séance est ouverte à 21 heures, après que le secrétaire eut pris les noms des présents pour permettre de récompenser les plus assidus aux réunions. Le président prend la parole pour nous annoncer que nous faisons partie de l'Office municipal des Sports et que notre dévoué délégué M. Baloché a été élu secrétaire-adjoint. La parole est donnée à M. Baloché qui nous explique le fonctionnement de cet office et rappelle encore une fois que toute politique est interdite au sein de cette société qui n'est autre que le groupement de toutes les sociétés sportives de Saint-Denis, sans distinction de classes, de religions et d'opinions.

La parole est alors donnée à notre sympathique Lemaire qui n'a d'ailleurs rien de commun avec un officier d'état civil. Il nous annonce qu'il va falloir faire des économies pour pouvoir avaler des kilomètres car le M.C.D. va continuer ses sorties dominicales et ses visites historiques, autant qu'amusantes, des chefs-d'œuvre que renferme notre belle France. Le calendrier touristique étant sous presse, Lemaire se borne à nous dire que le capitaine de route aura pour le différencier des autres concurrents un brassard jaune et rouge au bras gauche.

Et, de plus, le leader en tête du championnat touristique aura, lui aussi, un brassard mais tout jaune avec M.C.D. en rouge et, naturellement, au bras droit.

Les surprises annoncées par Lemaire, les voici :

Le M.C.D. s'engage à payer à tous les participants au cours d'une sortie, soit un casse-croute, l'apéritif ou quelques bonnes bouteilles après le repas, en plus des différentes coupes et prix.

La suite du compte rendu paraîtra ultérieurement.

Je termine en disant bon courage aux membres de l'équipe de moto-ball pour la mal qu'ils se donnent à vérifier leurs machines en attendant des matches, n'est-ce pas M. Pinoy.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

APRÈS les résultats obtenus lors de la sortie si réussie de Fontainebleau, l'Amicale organise pour dimanche 17 janvier une nouvelle ballade sur Gisors, avec déjeuner à Montjavout.

Tout ceux qui connaissent l'organisation parfaite des sorties de l'Amicale, et qui étaient présents à Fontainebleau, auront à cœur de renouveler la sortie en ayant soin d'avertir tous leurs amis.

A la semaine prochaine pour tous détails complémentaires, mais que d'ores et déjà les amateurs de bonne chère, de danses et de gaieté s'apprêtent à s'en donner à cœur joie.

CYCLO-MOTO-CLUB BASQUE

Assemblée générale

APRÈS avoir souhaité la bienvenue aux membres présents, le bureau provisoire se dissout, et la présidence de la réunion est donnée à M. le docteur Uteau, doyen d'âge, assisté des deux plus jeunes membres, MM. Rodon et Herrant.

Après pointage, sont élus au conseil d'administration : MM. les docteurs, Ducoudre (28 v.), Uteau (28 v.), Derain (27 v.), MM. Vivier (25 v.), Berrogain (24 v.), Duffaure (25 v.), Rollin (20 v.), Deberger (20 v.), Soulé (20 v.), Mailfert (28 b.).

Ont obtenu : MM. Matton, 19 voix ; Laffite, 13 voix.

Après proclamation du scrutin, les élus prirent place au bureau, M. le Président donna la parole au secrétaire qui porta aux voix les questions suivantes : adoption des couleurs, choix d'un insigne, etc... et proclame le programme de la Société, à savoir :

D'abord, en sport cycliste : organisation de diverses compétitions sur routes et sur pistes. En outre, quelques épreuves inédites, telles que gymkana cycliste, etc...

En tourisme : concours de tourisme, excursions en groupes, brevet de tourisme et d'audax cycliste.

En motocyclisme : organisation de la course de côte du Phare, organisation et contrôle des étapes, du Circuit motocycliste du S. O. et de Paris-les Pyrénées-Paris, création d'épreuves régionales, préparation et conduite d'excursions pour les villagiatants d'été.

En administration : constitution d'un dossier complet comprenant les revues et périodiques intéressant le cyclisme, le motocyclisme et le tourisme, commencer et tenir à jour l'historique du Club.

En un mot, faire un Club puissant, bien organisé, qui puisse permettre aux coureurs de percer, aux touristes de pratiquer leur sport favori, aux sympathisants et à nos hôtes d'été d'obtenir tous renseignements, toute documentation concernant le cyclisme et le motocyclisme.

Voilà, en quelques phrases, le programme du Cyclo-Moto-Club Basque.

Il fut aussi prévu des affiliations à l'Union vélocipédique de France, à l'Union motocycliste de France, à la Fédération touristique de France et au Touring-Club de France.

En quelques mots très simples, le docteur Uteau remercie les personnes présentes et lève la séance, en donnant rendez-vous pour la prochaine réunion et en souhaitant longue vie à la nouvelle Société.

Conseil d'administration : MM. le docteur Uteau, président ; Henry Duffaure, vice-président ; René Mailfert, secrétaire général ; Henri Deberge, secrétaire adjoint ; Jean-Baptiste Soulé, trésorier ; le docteur Pierre Derennes, le docteur Fernand Ducoudre, Lucien Vivier, Eugène Berrogain, Paul Rollin, membres.

Voici la composition des commissions :

Finances : MM. le docteur Uteau, président ; le docteur Derennes, le docteur Ducoudré, Vivier, Berrogain, Rollin, membres.

Sportive : MM. René Mailfert, président ; Ernest Berrogain, Rollin, Sylva, Ducos, Rodon, Toulet, membres.

Motocycliste : MM. Eugène Berrogain, président ; André Bachères, Georges Ducos, Brana, Curutchet, Recart, Poyade, Pierre Bégué, membres.

Tourisme : MM. Henry Duffaure, président ; le docteur Fernand Ducoudre, vice-président ; Soulé, Debergé, Boussugé, Arostéguy fils, membres.

FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DE FRANCE

Assemblée générale annuelle

L'ASSEMBLÉE générale de la F.M.A.F. tenue le 20 janvier dans les salons de l'hôtel de ville (mairie de Metz) s'est terminée sous des augures riches de promesses d'avenir. Elle a été remplie d'un labeur rude et fécond qui assurera à notre groupement des destinées plus florissantes.

L'importance des projets qui ont été ratifiés égale celle des décisions prises l'an dernier et qui, en organisant notre association sur des bases solides, nous ont permis d'apprécier davantage les joies de notre sport favori.

Au seuil de la nouvelle année, nous sommes fiers d'évoquer avec vous les débuts et l'œuvre de la F.M.E. qui disparaît. A sa fondation, l'activité de notre organisme fédéral à l'exercice du pouvoir central qui consistait à élaborer le calendrier, à approuver les règlements et à régler les incidents qui doivent forcément surgir, mais sous l'impulsion violente d'un chef tel que Barthélemy, la Fédération se fortifie sans cesse et connaît une ascension continue. Le nombre de clubs affiliés s'accroît sensiblement et des idées nouvelles prennent corps. Barthélemy n'a cessé de présider avec une compétence et une autorité devant laquelle on s'incline. La F.M.E. est son œuvre. Il est heureux qu'il se soit trouvé un homme de son indépendance et de son dévouement à

la cause commune, de sa popularité parmi les clubs, de son énergie pour arbitrer de nombreux conflits et écarter les suggestions dictées de façon trop flagrante par l'intérêt personnel.

Grâce à lui, la F.M.E., de flatteuse mémoire, a pris une importance considérable à l'étranger, ce qui lui a valu notamment le patronage de S. M. le roi Léopold de Belgique aux côtés du président de la République, M. A. Lebrun. Maintes fois, elle a eu à défendre avec ténacité et succès les intérêts du motocycliste, soit par la voix des avocats attirés en justice, soit auprès de l'Administration des douanes, soit auprès des parlementaires, entre autres lors des démarches en faveur de la suppression de la taxe de séjour en France, si préjudiciable au tourisme.

L'idéal de la Fédération est de réunir les efforts de tous les clubs isolés qui souffrent encore des maux subis par la moto et des méfaits causés par l'U.M.F. en une action commune et de faire profiter tous les adhérents des avantages à retirer de la force du motocyclisme judicieusement manifesté. Les gouvernements doivent être amenés à admettre que la moto est un instrument essentiellement démocratique et doit être considéré comme tel. Grâce à la stabilité de notre institution, à l'heureux fonctionnement de notre bureau fédéral, notre groupement va pouvoir étendre encore son rayon d'action et développer l'œuvre active entreprise, qui a si bien réussi jusqu'à présent; il s'appellera désormais **Fédération Motocycliste et Automobiliste de France**. Cette appellation répond uniquement à notre fervent désir d'intensifier notre propagande du sport et du tourisme et rien ne permet de présumer que la moto va être sacrifiée à l'auto, comme c'est le grave défaut de l'U.M.F., émanation de l'A.C.F. Notre Fédération a toujours tenu à l'honneur, dans la mesure compatible avec sa dignité, d'accorder libéralement aux clubs toute indépendance en matières sportives ou d'administration intérieure. Libre désormais d'accepter dans son sein des automobilistes pour les faire bénéficier de nos organisations sportives et touristiques, de nombreux avantages que notre groupement a su conquérir, c'est-à-dire : documents douaniers, assurances-conseils et défense juridique, etc.

Nous avons bon espoir que les constructeurs d'autos et motos agréeront nos efforts et qu'ils nous soutiendront davantage pour l'organisation de nos épreuves, ainsi que pour assurer une prospérité grandissante à notre Bulletin officiel, qui s'est avéré un excellent trait d'union entre le Comité fédéral et les Clubs, ceux-ci et leurs membres.

Au point de vue sportif, si les manifestations organisées directement par la F.M.E. ou simplement sous son contrôle ont toujours obtenu le succès, si le président Barthélemy a toujours trouvé les commissaires et les contrôleurs que nécessite la mise sur pied de l'envergure de celle de Metz-Paris-Metz, par exemple, c'est qu'il fut secondé de lieutenants fidèles dont on a pu maintes fois apprécier les mérites; c'est que son Comité fut une association étroite de bonnes volontés sous la conduite d'un chef énergique.

L'Assemblée a maintenu à la tête de la Fédération Motocycliste et Automobiliste de France, l'ancien Comité de la F.M.B. Cette réélection ne peut apporter qu'une garantie sérieuse pour la réalisation des espoirs formulés dans l'action entreprise et si bien réussie jusqu'alors par le Comité, tel qu'il était composé, en raison de la gravité



Le Comité-directeur de la Fédération Motocycliste et Automobiliste de France durant l'Assemblée générale

des problèmes à l'ordre du jour, de leurs répercussions sur l'avenir, de notre belle institution; il importe que tous les membres qui ont donné leurs approbations unanimes aux idées nouvelles lancées par Barthélemy restent sur la brèche pour réaliser les grands projets de développement de la Fédération. Cependant, en confirmation avec nos statuts, le Comité a été agrandi de quelques noms bien connus dans le monde motocycliste, où leur dévouement a fait ses preuves.

Comité directeur

Président-fondateur : Abel Barthélemy, 6, rue Mazelle, Metz (Moselle). Téléphone 979.

Vice-présidents : MM. Charles Forichon, 11, rue de Verdun, Moyeuve-Gde (Moselle). Tél. 5; Charles Bœuf, 122, cité de la Chières, Hersérange (Meurthe-et-Moselle); Pierre Dupond, Château-Regnault, près Charleville (Ardennes); René Wendling, 4, rue de Dachstein, Strasbourg (Bas-Rhin); Fernand Hautelin, 1, rue Saint-Sauveur, Verdun (Meuse); Guy Fantini, 9, rue de

Leynen, Saint-Louis (Haut-Rhin); Robert Erhard, 70, rue de Vesoul, Besançon (Doubs); M. Littot, Belfort (Territoire de Belfort); René Bénard, 37, rue Ferray, à Corbeil (Seine-et-Oise); Gabriel Victoire, 77, rue Saint-Loup, Châlons-sur-Marne (Marne); Robert Jacot, 6, rue Riboutté, Paris-9^e (Seine). Tél. Provence 58-44.

Secrétaire général : Georges de Poucques, 9, rue Baltazar, Moyeuve-Gde. Tél. 5 (Moselle).

Trésorier général : Jean Biwer, cité Saint-Robert, Rosselange (Moselle), tél. 5 à Moyeuve C.C.P. Strasbourg 135.68 ou C.B. Crédit Lyonnais, Metz.

Membres administrateurs : MM. Robert Caby, rue de la Vieille-Porte, Thionville (Moselle); Marcel Aubertin, Trieux (Meurthe-et-Moselle).

Délégué régional du Centre-Est : Robert Erhard, 70, rue de Vesoul, Besançon (Doubs).

Commission sportive

Directeur : Oswald Salin, rue de Paris, Thionville (Moselle). Tél. 217.

Membres : MM. A. Barthélemy, Metz; G. de Poucques, Moyeuve; J. Biwer, Rosselange; Ch. Forichon, Moyeuve; M. Aubertin, de Trieux.

Délégués : MM. les Présidents des Clubs affiliés. (Voir liste des clubs).

Avocats Conseils : MM. Maître Paul Wiltzer, du Bureau de Metz, 6, rue Chatillon. Tél. 8-17; Maître Maurice Michaud, du Bureau de Metz, 43, rue Serpenoise. Tél. 3-27; Maître Lucien Hauser du Bureau de Sarreguemines, 3, rue Sainte-Croix. Tél. 188.

Médecin agréé : Dr Hubert Wiltzer, Metz, 15, rue de la Gendarmerie. Tél. 18-66; Médecin légiste, expert assermenté auprès des Tribunaux.

Commission du Tourisme

En voie de formation.

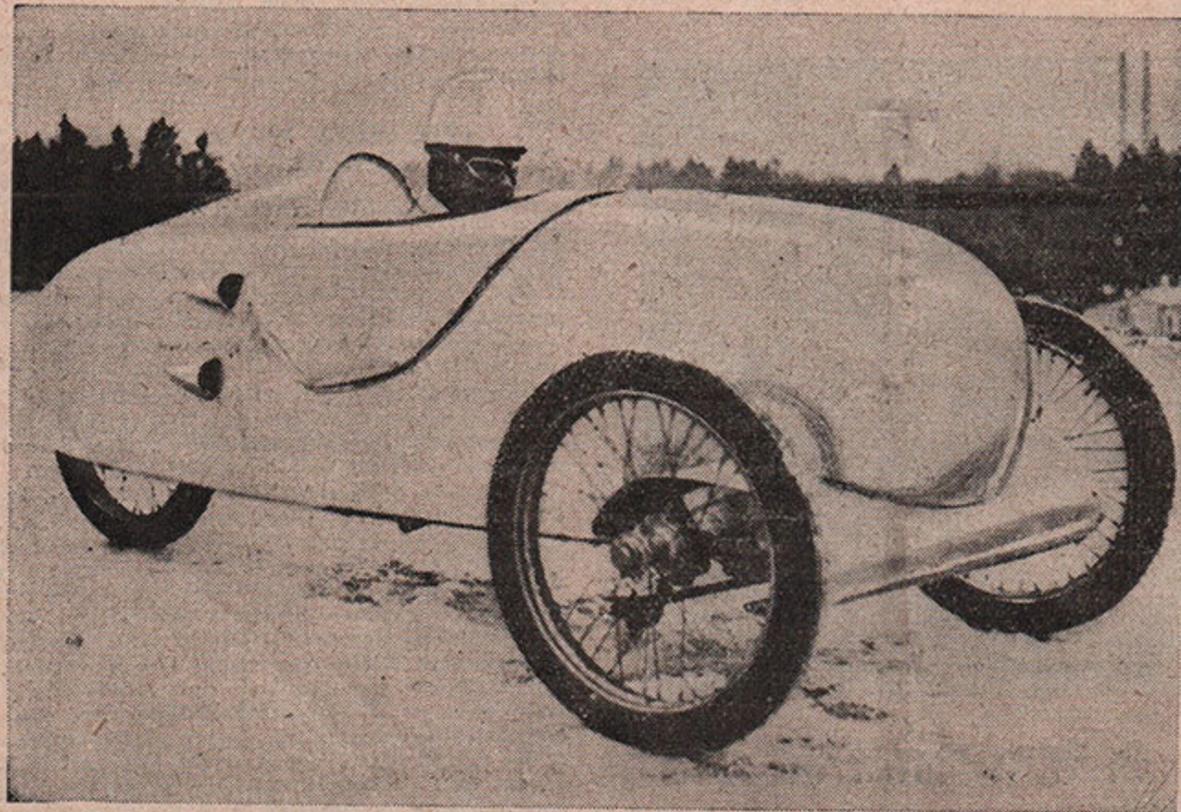
Commission de Préparation militaire

Le Président fédéral et les membres de la Commission sportive.

Toute la correspondance est adresser au Bureau fédéral à Metz, 6, rue Mazelle (Moselle). Tél. 9-79.

Secrétaires de Clubs

N'oubliez pas que les communiqués doivent nous parvenir le lundi à midi au plus tard.



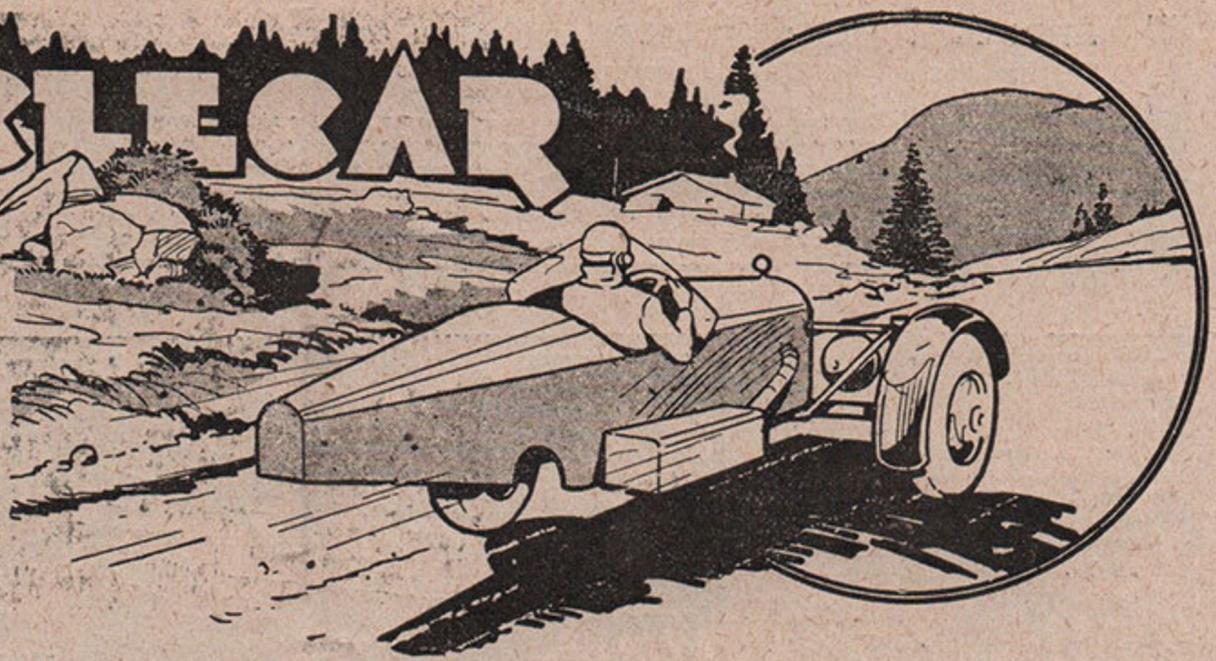
Ci-contre, le curieux cyclocar qu'a construit entièrement le fameux sidecariste de Munich, Joseph Mœritz.

Ce trois roues est mû par un moteur D.K.W. deux-temps, 500 cmc., deux cylindres à piston-pompe. C'est le même moteur qui équipe les motos D.K.W. de course et qui remporta le Grand Prix d'Allemagne, aux mains d'Otto Ley. Ce moteur est placé à l'arrière. On voit sur ce cliché, les auvents de refroidissement. Le châssis est en tubes et la carrosserie entièrement en aluminium. Ajoutons qu'avec ce véhicule, Mœritz a déjà mis à son actif 17 records du monde de catégorie.

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

LE CYCLECAR

Le cyclecar ? Mais il existe, nous dit Mr. Pépin. C'est la clientèle qui est trop exigeante.



EN ATTENDANT L'ENGIN IDÉAL

SANS être encore très populaire, le cyclecar commence à pénétrer dans nos mœurs. On ne le considère déjà plus comme une curiosité hybride, car peu à peu on s'aperçoit de son intérêt pratique et nombreux ceux qui s'intéressent sérieusement à ce petit véhicule. Et ceci d'autant plus, que de nouveaux modèles commencent à voir le jour.

Mais...

Mais, quoique original par son essence même, par sa conception, par sa réalisation, le cyclecar semble avoir une clientèle qui le soit encore davantage.

En effet, chacun l'envisage à sa manière, le dessine comme il lui plaît, l'avantage à sa convenance et prône bien haut que tel doit être le cyclecar pour être parfait ! « Quoique des goûts et des couleurs... », le cyclecar actuel, vu du seul côté pratique est-il donc si imparfait ?

Certes l'idéal n'existe pas et n'existera jamais, car les concepts humains dépasseront toujours les possibilités de réalisations immédiates ; mais, n'en déplaise à certains le cyclecar dans les différents modèles que nous trouvons aujourd'hui sur le marché est extrêmement intéressant, et nous pouvons croire que s'il présentait tous les défauts qu'on veut lui attribuer, il aurait moins d'enthousiastes partisans parmi la classe réduite peut-être, mais combien fervente, combien éloquente, de ses adeptes.

Et pourtant, en la sombre période de crise que nous traversons hélas ! il semble bien que le cyclecar par ses incomparables qualités : d'économie, de robustesse et de sécurité, soit le véhicule venu à son heure pour une grande partie des usagers. D'autant plus que nous trouvons toutes les formules sur le marché, depuis l'engin utilitaire, économique d'achat et d'entretien mais offrant toutes garanties et capable d'excellentes performances, jusqu'aux modèles luxueux de grand-sport, imbattables sur la route.

Toutes les cylindrées, tous les cycles s'y rencontrent :

Mono ou bi-cylindre à deux temps ; quatre temps latérales ou « culbu » à un, deux ou quatre cylindres, en V, flat-twin, ou en ligne. L'eau et l'air tour à tour se disputent le refroidissement avec un succès égal.

Trois roues en diverses combinaisons,

quatre roues à l'allure plus voiturette. Carrosseries ouvertes ou fermées, mais toutes très séduisantes de ligne. Si sur certains modèles le deux-places sport domine, nous trouvons sur d'autres d'élégants cabriolets, des torpédos très réussis assurant confort et protection parfaite aux occupants.

Est-ce à dire par là que le cyclecar actuel est parfait ?

Certes non ! car tant du côté transport des bagages, que nombre de places ou équipement il y a parfois encore à faire de la part des constructeurs. Mais ce ne sont que des détails — importants il est vrai — mais facilement solubles.

Et maintenant qu'il nous soit permis de faire justice de certaines idées assez répandues :

D'abord, beaucoup accordent une trop large part aux théories, et c'est un tort — relativement, n'est-ce pas — car toute théorie n'a de valeur exacte que par les résultats pratiques qu'elle donne. Or si certaines théories apparaissent, sur le papier, comme bien meilleures que d'autres, en pratique les résultats sont équivalents. Que conclure de ceci, sinon que les idées seules ne doivent pas guider

l'amateur cyclecariste, mais bien plutôt les observations résultant de l'usage ; ce qui revient à dire que tel modèle qui de prime-abord nous semblerait parfait, dès que réalisé, comporterait encore de nombreux défauts.

Que reproche-t-on au cyclecar ? Beaucoup entichés des solutions voiture considèrent comme mauvaise toute mécanique qui s'écarte de cette formule, et pourtant l'expérience est là : le cyclecar trop voiturette n'a pas vécu. Mauvaise conception ? Mauvais moment ?

Peut-être...

Mais quoiqu'il en soit il est avéré que le cyclecar doit être « lui », c'est-à-dire un tout homogène calculé exactement pour son usage, et tels sont les véhicules présentés sur le marché.

D'ailleurs si les solutions qui ont résisté aux pires épreuves, n'avaient d'autre valeur que celle d'être présentées en catalogue, il y a belle lurette qu'elles auraient disparu.

En somme que désire l'amateur ? Voudrait-il par hasard une copie en réduction d'une Rolls ou d'une Hispano ?

Est-ce simplement — qu'on nous pardonne cette expression — du tape-à-l'œil ou quelque chose qui marche ?

Voilà ce qui fait le plus grand tort à la diffusion intense du cyclecar. Et pourtant, à toute la clientèle motocycliste à qui l'âge, les besoins du travail, les exigences de confort partagé ne permettent plus l'usage de la moto ou du sidecar.

A la clientèle jeune et sportive, désireuse de posséder un engin rapide et nerveux, mais essentiellement économique.

Aux touristes qui désirent voyager avec le maximum de confort et le minimum de frais.

Aux automobilistes enfin qui désirent doubler leur voiture d'un engin équivalent, mais au budget insignifiant.

Le cyclecar moderne, par son prix d'achat réduit, ses qualités propres et bien éprouvées, doit pouvoir offrir dans ses différents modèles, le type le plus adéquat aux goûts et aux besoins de chacun.

A tous de savoir en profiter dans la plus large mesure.

MARC PÉPIN.

ASSUREZ-VOUS

la Compagnie de votre choix, les plus fortes réductions vous seront consenties par la

Ligue Nationale Motoriste
déclarée à la Préfecture de Police
Siège social

La Maison de la Moto
12, rue de Cléry, 12.
Immeuble Métro Sentier

Voici quelques exemples de tarifs obtenus à des compagnies reconnues comme sérieuses

Assurance voiture promenade pour une garantie de 100.000 francs par sinistre contre les accidents corporels et dégâts matériels, causés aux tiers :

5 CV : 300 fr. · 8 CV : 490 fr. · 10 CV : 565 fr. etc.

Pour les motos et garantie de 100.000 francs pour Paris, promenade, les tarifs sont :

2 CV : 146 fr. · 3 CV : 175 fr. · 4 CV 203 francs.

Pour la province, ces primes sont encore réduites.

N'hésitez plus : Assurez-vous !

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs

Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

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

service permanent des occasions

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

FILTRE A ESSENCE
p^r tous robinets et toutes motos

OTOM

216, Boul. Saint-Denis, COURBEVOIE (Seine)

OUVERT LE SAMEDI APRÈS-MIDI

Demandez le Catalogue Général
15 fr.

1co 16.05



ACCU
28 - Rue de Gravière
NEUILLY-SUR-SEINE

Huitric

MOTOS A VENDRE

Vélocycle ttes marques sont repris ctre nouveaux modèles Peugeot à moteurs chemisés. Brunet, 3, bd St-Marcel, Paris

Dollar Chaise 500 culb. S4.S. 4.200 fr. équip. Bosch, t.-sad, Bassot, 100 bis, av. Victor-Hugo, Billancourt, A.P. 19 h. 30.

Dollar 350 cmc. ACT. ét. parf. écl. élect. kl. compt. t.-sad EN. sac. 2.200 fr. Rabouin, 20, r. Miromesnil (8°).

Louez à la journée, ou au mois une moto au garage Peugeot, 11 bis, rue de la Corvée, Courbevoie (Seine).

Tour du Monde Gillet-Herstal 350 cc. écl. élect. cpteur poign. tourn. sacoches caval. etc. état méc. gar. prix int. Moto-Hall, 78, av. des Ternes, Paris.

Gnome et Rhône 350 lat. comp. équip. écl. Marchal, prix inter. R. Collin, 9, boulevard de Picpus, Paris.

Monet, Saro FN. Peug. R-Enfield, Vél. dep. 850. Crédit, éch. 47, av. République.

500 Monet-Goyon moteur Mag. culb. écl. accus, à vend. 2.200, cse départ rég. Gautier André, Doue, (S.-M.).

Vélocycle neufs soldés ayant fait démonstration équip. 100 fr. pendant 8 mois, 5, r. Emile-Allez, Paris-17°.

Monet-Goyon 3 CV dern. mod. écl. él. t.-sad, dble tube échap. 1.200 fr. 40, av. de Lutèce, La Garenne-Colombes.

Je reprends vélos, vélocycle et motos ctre machines neuves, soule à débattre, long crédit si nécessaire. Parent, 77, rue Danton, Levallois.

Monet-Goyon 500 cc., moteur Rudge, bte 4 v., 4.900. Bailly, 164, rue de Crimée.

Vélocycle Prester ét. de neuf, tt. eq. moitié prix. Albert, 77, avenue de la République, Aubervilliers.

Terrot 350 lat. tr. b. ét. nomb. acces. pns nfs av. équip. cuir compl. cse départ. 3.000 fr. Vial, Andance (Ardèche).

Terrot 4 CV culb. écl. eq. parf. ét. tr. urgent, 2.500. 19, r. Charles-V (4°).

Gnome-Rhône 350 culb. ét. nf, d. mod. ent. eq. 2.500. Emaille, 89, r. Belleville-19°.

Gnome A.B.C. 5 CV flat-win, culb. 4 v., freins tamb. AV. AR. 26 x 3,25, parf. ét. 475. Motosacoche 1916 2 cyl. Bosch ét. marc. 75. Sunbeam TT. 90 3 v. épingle carter Sec. Amac TT. ml. racine 140 à l'ess. tr. b. ét. 3.000. Deharvengt, 9, Sente de l'Ermitage, Garches (Seine-et-Oise).

250 cmc. **Terrot** comp. spéc. préparée pr grds px de France 1934, parf. ét. à vend. cse achat 500 cc. S'adres. Pellion, 6, av. Janvier, Rennes (l.-et-V.).

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

Ouvert le Samedi après-midi et le Dimanche matin

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

170 Frs CUIR

TOILE 69^e SUEDE 98^e CUIR 115 Frs



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
CRÉDIT 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

Marcel PETET

MÉCANICIEN SPÉCIALISTE

92, av. de la Défense - COURBEVOIE
Tél. WAGram 98 - 11

Réparations toutes marques - Révisions de Moteurs - Réalésage - Installations électriques
Dépannage - Pièces détachées

Travail rapide et garanti
AUX PRIX LES PLUS BAS

DOCKS DU PNEU

Tous les pneus, auto, moto, vélo
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.

Quelques Prix :

25 x 3,00 2^m Choix . . . 47.00
26 x 3,50 " " . . . 59.00
27 x 4,00 " " . . . 65.00
Bottes au genou . . . 84.00
Sabots 20.00

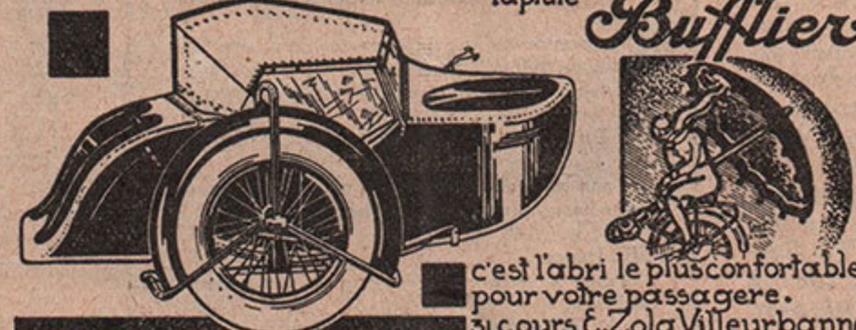
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE
**VAYSSE - 387, rue de Vaugirard
PARIS-XV° - Tél. Vaugirard 2 4-41**

VOICI L'HIVER contre le froid la pluie le side-car

Bufflier

c'est l'abri le plus confortable pour votre passagère.

31 cours É. Zola Villeurbanne



Agents **M. PONCE**, 137, Avenue Jean-Jaurès, Paris
à Paris : **M. DEPREZ**, 187bis, r. Armand-Sylvestre, Courbevoie

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres

TOUS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Roule

Porte des Ternes

NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55

(2 lignes groupées)

Pièces détachées pour Motos

HARLEY-DAVIDSON Indian

Établ^l H. FILLIAT
8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Pérelre 06-27
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

SIDECARS

A vendre side Bernardet gd sp. ét. nf. 875 fr. Chevillot, 9, r. P.-Bert, Colombes.

Dollar 500 culb. enter. rev. av. side ét. nf. équip. 3.800 fr. Sombsthay, 55, rue Julie, Paris-14°.

René Gillet 750 cmc. side L.V. bi-pl., malle, ent. rev. 3.000 fr. Barreau, méc., rue Théophile-Vacher, Montmorency.

Side René Gillet eq. 6 CV 1.200 fr. Motobécane 3 CV, 2 t. eq. b. ét. gar. 1.200. Terrot 2 CV rev. 700 fr., side Sunbeam 4 CV, b. ét. 1.000. Pièces Ariès 7 CV. Paul Collignon, méc. Rosières-aux-Snes (M.-M.).

Side tourisme à droite 650
Carrosserie side sport 150
Moto side attelage luxe 1.800

Crédit 6 à 18 mois, 5, rue Emile-Allez, Paris-17°.

B.M.W. 750 sport 1934 av. ou s. side. Précision. S'adr., 30, bd Raspail, Paris.

VOITURES

Roadster Rosengart 5 CV éch. ctre moto sans supplément si bon état. 5, rue Emile-Allez, Paris 17°.

Beau Roadster Derby 7 CV, tract. Avant 7.000 ou éch. ctre Sandford, CV 2 ou side sport. Lajudie, 12, r. Cambodge, 20°.

ON DÉSIRE ACHETER

Achat comptant au maximum motos et voitures modernes, Paris-Provence, dégageant gratuit Mont-de-Piété, argent immédiat. Paul, 21, r. Tlemcen, Paris-20°.

Achète compt. mach. à coudre forte. Occ. Sing. Excel. ou autre, entr. double ou simple préf. 31.K.Picart, 139, bd Champs-Élysées, Le Perreux (Seine).

Achète roues avant Morgan avec frein bon ét. Gendre, 344, r. de Vaugirard (15°).

Acheteur sidecar moderne 350 ou 500. Boegner, 1, r. Lancret, Paris-16°.

ÉCHANGES

5 CV Citroën et Peugeot cabriolet c. moto 350 ou 500. Max, 1, r. Decrès (14°).

Citroën 5 CV torpédo ét. parf. éch. moto 350 x 500. Rabot, 32, r. St-Just, Clichy, 2 minutes de la Porte.

Renault 6 CV, cabriolet, échange moto 350-500. Rabot, 32, r. St-Just, Clichy, 2 minutes de la Porte.

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
p^r faire RÉPARER vos Motos
PRIX SPÉCIAUX
Apprend à conduire gratuite-
ment dans endroit clos
Succur. à PARIS : 7, Rue Meslay (3^e)
Ouvert Dimanches et Fêtes

*Pour augmenter
le rendement de
votre moteur
employez!*



BÉRIA

LA BOUGIE
FRANÇAISE
MODERNE

Fabrication des
Etablissements
BEUGNOT

FONDÉS
en
1880

68-70, Rue AMELOT

TÉLÉPHONE
ROQ:01-99

PARIS

MOTOS SAROLÉA

REPRISE de TOUTES MOTOS
CRÉDIT 12 MOIS
STOCK complet de pièces détachées
ATELIER spécial de réparations
AGENCE OFFICIELLE
F. DELAUNAY
62, r. Rochechouart, PARIS-9^e

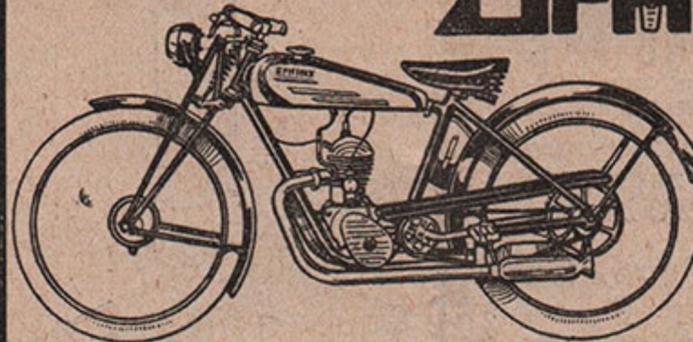
MOTO-HALL
78, Av. des Ternes - PARIS - Éto: 13-70



LE VÉLOMOTEUR MODERNE

Monovitesse et 2 vitesses

Pour notice et tous renseignements, s'adresser aux
Ets S. RICHARD, Constructeur
199, Rue du Château-des-Rentiers, PARIS 13^e

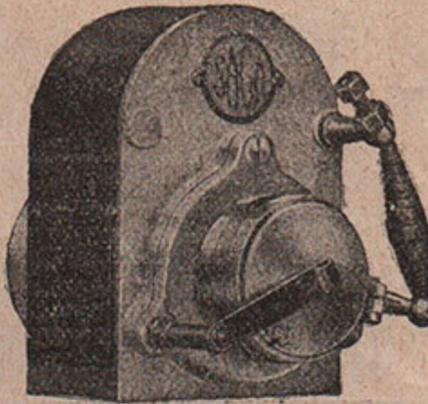


Principales caractéristiques : Monobloc ROB - Bloc ALPAX - Double tube - Débrayage Départ sur place Cadre berc. - Frein arrière commandé au pied - Éclairage avant et arrière, etc.

Agent 14^e et 15^e Arrond^{ts} : **ROY**, 164, Rue d'Alésia - PARIS

SAGA

Quelle qu'en
soit la
Marque

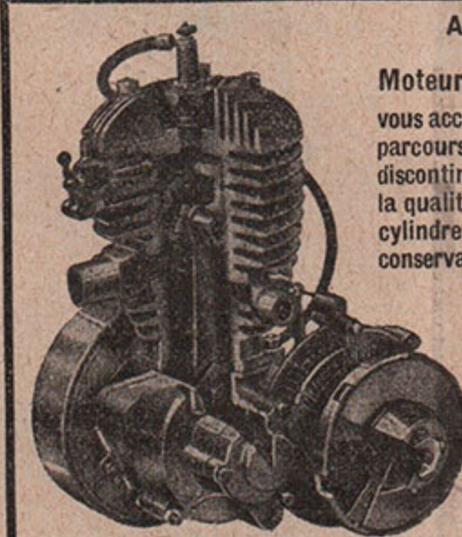


ÉCHANGE

vous
MAGNÉTO ou DYNAMO
contre une neuve
et garantie

Tarif franco sur demande

P. SOURIAU, Const^r
13, r. Général-Galliéni, BILLANCOURT



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.

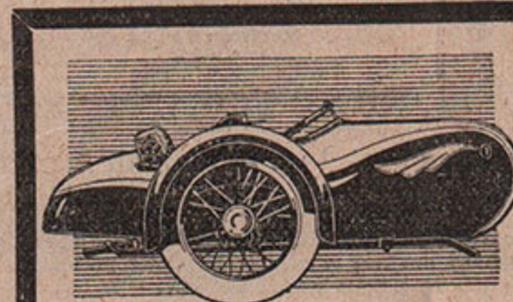
Pour votre satisfaction, exiger un
VéloMOTEUR équipé du moteur

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



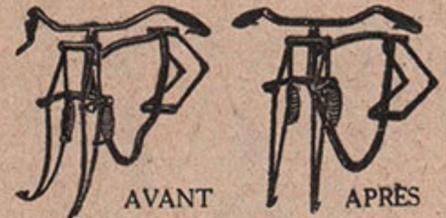
Faites un ESSAI et achetez
l'Incomparable SIDE CAR

PRÉCISION

(Licence Stoye)
le vainqueur des 6 JOURS
INTERNATIONAUX

CHEZ

B. S. A. - 25, rue Duret - PARIS



CLINIQUE DES CADRES

Un cadre réparé chez **MARCHAND**
est un cadre neuf.
Tél. : Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

DRESCH-MOTOS

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

Vends bs px ou éch. ctre moto petit
yacht 7x2, Quill. pr mer, et fleuves. Ss
motr. gde Cabne. Vis. Sr Seine. Ecr. Horlo-
gerie, 27, rte Nle, St-Antoine Marseille.

DIVERS

Pièces pr B.S.A. et Triump Armée.
Dalbiac, 1, r. des Jardins St-Paul, Paris-4^e.
Ecl. Soubitez acc. dynamo dble débt cpl.
250. Magn. Saga nve pr 500, 200. Cab.
Amac nf, 100. Pièces 250. Terrot culb. cul.
compl. tub. éch. pign. volant px int., cadre
AJS. compl. roues et pneus freins tamb.
200 fr. Podevin, 5, r. Orangerie, Meudon.
Ex-coureur très populaire possédant
5 maisons de vente et service de courtage,
sérieuses garanties, désire s'attacher bonne
firme moto et vélo ou moto seule. Faire
offre d'urgence à : A. Gruyère, Château-
Thierry.

Toutes les chaînes, tous les pneus.
Dalbiac, 1, r. Jardins St-Paul, Paris-4^e.
Pend. loisirs apprenez la T.S.F. tout en
gagnant de l'argent. U.A.R. 19, rue Mont-
martre, Paris.

Cap L.C. Azzariti Vincenzo Porto-
marghera Venise, Italie. Technicien spé-
cialisé moteurs motos, déjà dans grande
fabrique italienne. Repart projets et cons-
tructions moteurs, s'occuperait av. mêmes
attributions dans importante Maison
Française.

A crédit en 3 à 6 mois vos réparations
motos, voitures. Garage Peugeot, 11 bis,
rue de la Corvée, Courbevoie.

Fabrique ferblanterie, tôlerie, cuivrierie,
toutes pièces sur plans ou d'après modèles
entonnoirs essence tous modèles, répara-
tions et remise à neuf de réservoirs, motos
en tous genres, travail garanti. Moïse Heri-
gault, Carquefou, près Nantes (L.-Infre).

Suis acheteur ou fais échange de tout
appareillage électrique moto ou auto.
Faire offre ou demander tarif. Ets Latrasse,
23, rue Dr E.-Roux, Clichy (Seine).

DEMANDE D'EMPLOIS

J. H. 23 ans, spéc. répar. motos, actif
cherche emploi en rapport, même province.
P. Petit, 8, r. Château-Landon, Paris.

OFFRE D'EMPLOI

Recherche électricien force et lumière
à l'entretien, mais quelques heures seule-
ment par semaine. Voir à *Moto Revue*.

PÉAN P., Ex-champ. moto.

Agence officielle "PEUGEOT"
16, r. Eichemberger, PUTEAUX-Longch. 08-80
Réparation toutes marques. Spécialiste de Peugeot
Occasions superbes. Reprises. Pièces détachées
Peugeot. - Vente toutes Marques sur demande.

J. THEVENON

127-129, Av. Parmentier PARIS
Fait au plus juste prix toutes lunet-
tes à verres simples ou "Blindés
Flambo" pour l'École, l'Atelier, le
Bureau, la Ville, le Spectacle, le Stade,
l'Air et la Route.





**RECORD DU MONDE
DES 24 HEURES**
(valable toutes catégories)

**RECORD DU MONDE
DES 2.000 KMS**
avec l'équipe Peugeot (frères PAHIN-
NARCY-VERCHÈRE) sur moto 500 cmc.

et comme toujours
avec des segments
Amédée BOLLÉE.

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

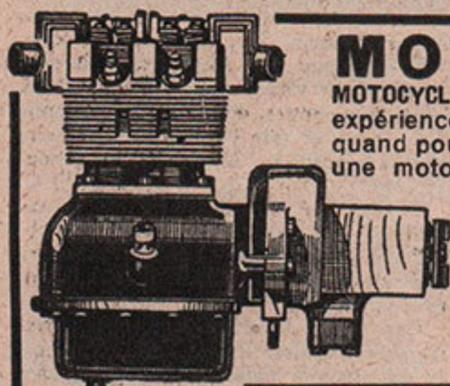
PUYBELLE N° 252

OCCASIONS
TOUTES
MARQUES

Visibles au Service des Occasions de

GNOME ET RHONE

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



MOTOS D.F.R.

MOTOCYCLISTES. Ne faites pas de mauvaise
expérience en achetant une moto d'occasion
quand pour le même prix, vous pouvez avoir
une moto neuve avec 6 mois de garantie.

3 CV depuis 1.600 frs
3 ou 4 CV à cardan, toute équipée 2.400 frs
5 CV 2.900 frs
6 CV supersport soup. en tête 125 k. h. 3.900

Stock complet de
pièces détachées Dresch
Agence Générale :
J. BOGEY, 57, bd de Grenelle, Paris-15

MOTO'-DANTON

EXPOSITION - ESSAIS
DES NOUVEAUX MODELES
1935

MONET-GOYON
MAGNAT-DEBON
GNOME-et-RHONE
F.N. STOCKS

MOTOS D'OCCASIONS
VENTE A CREDIT
ÉCHANGE

Maurice GRATECAP
14, r. Danton - LEVALLOIS-Perret

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord :

A. DUBOIS

56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. : Wagram 51-59

Abonnements

UN AN 6 mois 3 mois
52 numéros 26 numéros 13 numéros

France et Colonies : 45 fr. 23 fr. 14 fr.

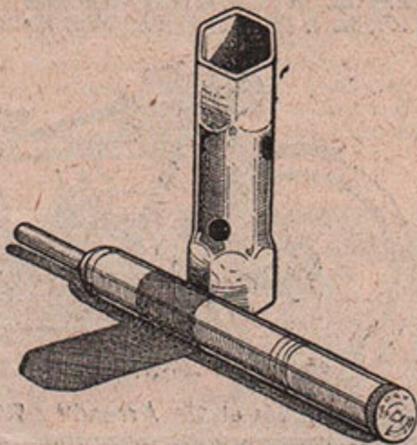
Union Postale : 66 fr. 34 fr. 20 fr.

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.

Nos Primes hebdomadaires



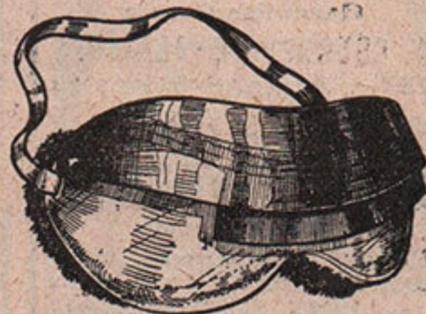
CLÉS-NETTOYEURS APAX

Valeur : 24 francs
Abonnés : 17 francs
Lecteurs : 22 francs
Port : 2 fr. 25



La véritable blague
ECLAIR s'ouvre et se
ferme instantanément.
Étanche. Présentation de
1^{er} choix.

Valeur : 30 frs.
Abonnés : 20 frs.
Lecteurs : 27 frs.
Frais d'envoi : 2 frs.



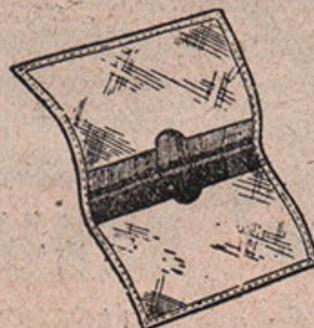
Les lunettes Typia, lunettes spéciales
pour motocyclistes avec dispositif contre
l'éblouissement.

Valeur : 15 fr. — Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 11 fr. — Frais d'envoi 2 fr.



Pour entretenir préserver et raviver l'éma
de vos motos et de vos sidecars.

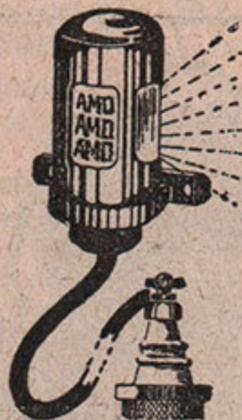
Produit Standard
Valeur : 16 fr. — Abonnés : 9 fr
Lecteurs : 12 fr. — Port 3 fr. 50.



PORTE-CARTE D'IDENTITÉ

Pour tous vos papiers

Valeur : 18 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Frais d'envoi : 2 fr

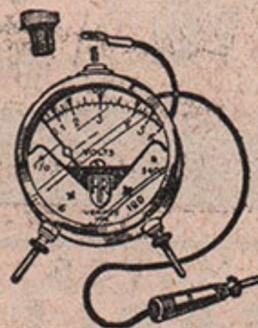


LANterne AMO

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



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



Voltmètre de poche per-
mettant de vérifier la
tension des accus.

Valeur : 18 francs
Abonnés : 9 francs
Lecteurs : 12 francs
Frais d'envoi : 2 franc.

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.

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.

Don à découper et à joindre à la
demande de renseignements
BON N°
122

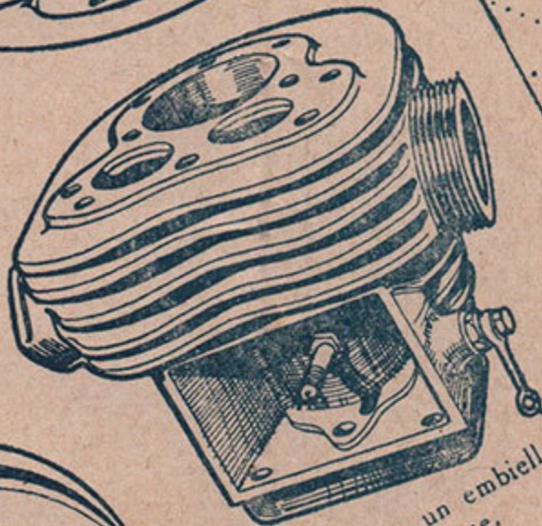
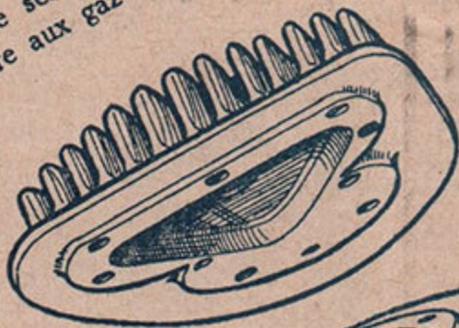


LA NOUVELLE ÉDITION COMPLÈTEMENT REMISE A JOUR

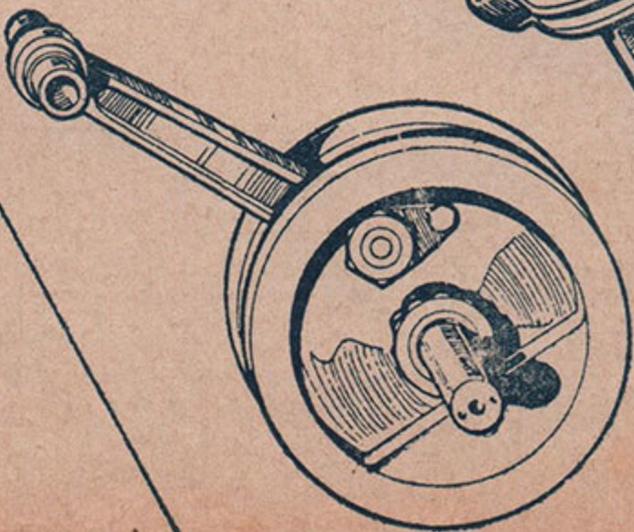
COMMENT EST FAIT UN MOTEUR

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 pu contraire 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.



avons donc pas, par exemple, que toutes autres conditions à double tube aura un rendement plus élevé qu'un tube est surtout avantageux parce qu'il répare les points de la culasse et ainsi tend à rendre fiable. Il faut que les deux tubes d'échappement des courbes régulières des gaz et les remous polies intérieure- un luxe inutile sur le

TABLE DES MATIÈRES

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..... 100
 Cylindre et piston..... 105
 Le carter..... 109
 Quelques détails de la distribution..... 116

CHAPITRE IX
COMMENT EST FAIT UN MOTEUR (Suite)..... 119
 Le deux temps..... 123
 Attention à la distribution des deux temps..... 126
 Echappement des deux temps..... 127
 Quelques deux temps curieux..... 129
 Quelques types de silencieux..... 131

LA TRANSMISSION — La courroie..... 132
CHAPITRE X
 Modes de transmission..... 133
 La chaîne..... 135
 Les engrenages..... 136
 Changement de vitesse..... 141
 Embrayage..... 142
 Engrenages à disques secs..... 143
 Fonctionnant dans l'huile. — Embrayages..... 144
 Les vitesses..... 146
 147
 148
 149
 150
 152
 156
 159

...deux pages extraites du VADE-MECUM :

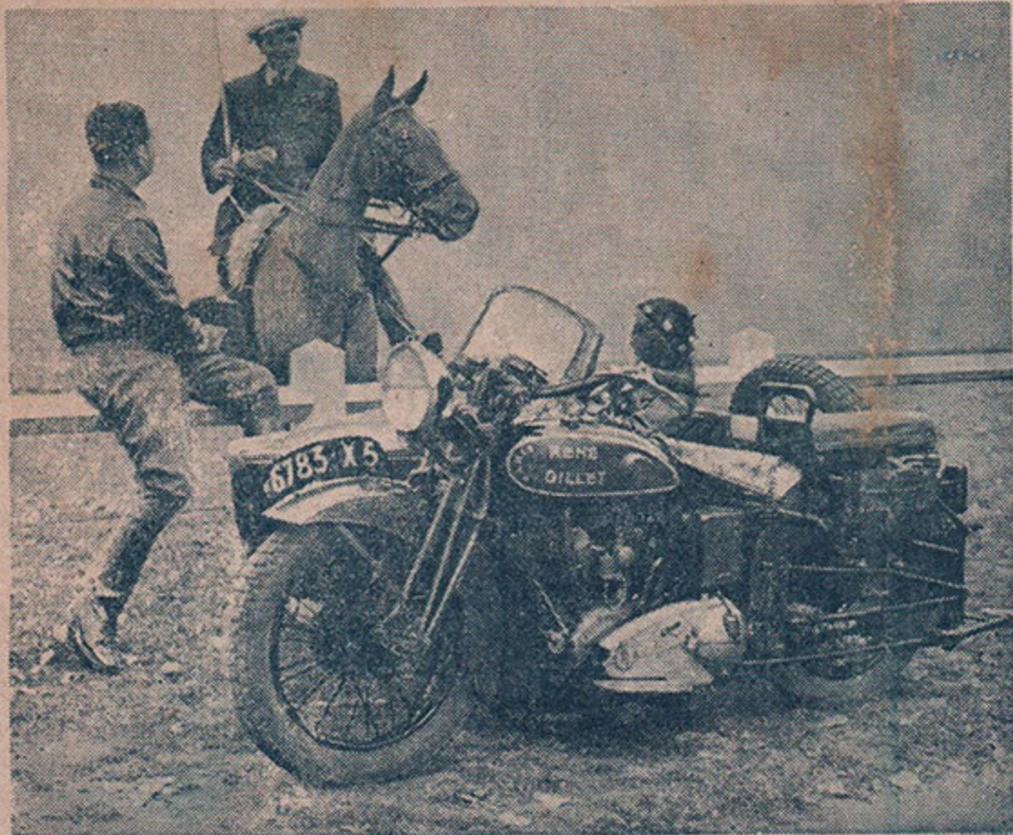
Une des cinq pages de la Table des Matières

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



Pour fixer votre choix

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.

Établ^{ts} RENÉ GILLET & C^{ie} 126 bis, Avenue Aristide-Briand
(Porte d'Orléans)
MONTROUGE (Seine)

AGENCES

à LYON : 1, Quai Claude-Bernard.

à ALGER : Villa Pauline, Rue de l'Oasis - KOUBA

LES HUILES

Castrol

permettent

de réaliser

le maximum

de rendement et d'économie

SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL 20 Rue du Moulin des Bruyères - COURBEVOIE