La Jonghi, 350 cmc. latérale...

LE NUMÉRO
1fr.25

MOTO REVUE

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

TOUS LES SAMEDIS

et *Motocycliste Automobiliste*

19e ANNÉE — N° 444
12 Septembre 1931

TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 08-24
C.C. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
C.C. POSTAL 29.737

Bientôt l'hiver! A 4 heures et demie du soir, au sommet du Mont Faron. En prenant ses précautions pour se protéger du froid, il est agréable de faire de la route, même par 10° au dessous de zéro.

SAISON 1931-1932

NOUVEAUX PRIX

TERROT

175 cmc.	Type L.U.	2 CV.	*Utilaire*	1995 fr.
	L.S.T.		*Standard*	2600 —
	L.O.		*Luxe*	3175 —
	L.D.C.		*Dame confort*	3250 —
250 cmc.	Type F.L.G.	3 CV.	*Standard*	2975 —
	F.S.T.		*Luxe*	3875 —
	O.L.G.		*Standard*	3575 —
	O.S.C.		*Luxe*	4075 —
	O.S.S.E.		*Supersport*	4925 —
350 cmc.	Type H.L.G.	4 CV.	*Nouvelle*	3975 —
	H.S.T.		*Standard*	4275 —
	H.L.		*Luxe*	4650 —
	H.S.S.T.		*Supersport standard*	4975 —
	H.S.S.L.		*Supersport luxe*	5550 —
500 cmc.	Type R.L.	5 CV.	*Monobloc*	5975 —
	N.S.S.L.		*Supersport*	6950 —
680 cmc.	Type V.	7 CV.	*2 cylindres*	7975 —

dix-sept modèles...

une seule qualité !

Renseignements chez tous les Agents de la marque et aux

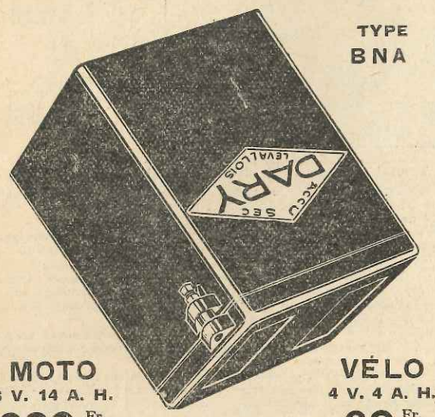
Établissements TERROT 2, Rue André-Colomban -:- DIJON

MAISON FONDÉE EN 1885

ACCU SEC DARY

INSULFATABLE

TYPE BNA



MOTO 6 V. 14 A. H. **230** Fr.

VÉLO 4 V. 4 A. H. **60** Fr.

Plus de Vêtements brûlés par l'acide

Peut-être retourné la tête en bas sans aucun dégât

LE SEUL RÉELLEMENT PRATIQUE POUR

MOTO VÉLO

- EXIGEZ - LE -

REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

BON GRATUIT à découper

ACCU SEC DARY
35, Rue Chevallier, 35
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : Péreire 03-64

Veuillez contre la somme de 230 fr., que vous trouverez ci-joint, m'adresser un accu sec MOTO. **Vous y ajouterez GRATUITEMENT la prime d'un accu sec lampe de poche, valeur 16 fr.**

Nom _____

Adresse _____

Ville _____ *Dép^t* _____

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes GALVANI 77-64 **Paris** 28, Rue des Acacias WAGRAM 12-20

LE CASQUE PROTECTEUR **"MOTORIST"**

à double calotte de liège et tampon métallique ne coûte que..... **85 fr.**

—:- GRATUIT -:—

pour 2 casques il est offert une lunette "205" à verre incassable. Valeur. . . **32 francs**

VÊTEMENTS DE CUIR : 325 FR.

CANADIENNE U.S.A. ORIGINE **275 fr.**

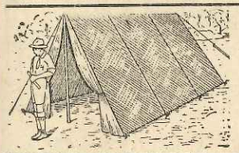
VÊTEMENT huilés Oilskin Anglais. . **149 fr.**

BACHES Huiles de MOTO 160 × 160. La pièce . . . . **49 fr.**

BOTTES AVIATEUR depuis **159 fr.**

BOTTES fermeture éclair Homme et Dame **275 fr.**

WADERS Bottes de moto pour mettre sur la chaussure **150 fr.**



TOUS CAMPEURS pour **150 fr.**

Voir notre rayon "Tentes" le plus complet.

SACS Tyroliens **25 fr.**

La nouvelle lunette MOTORIST en verre INCASSABLE recom. pour la vitesse. **32 fr.**

Lunettes pr la pluie **14.50**

ants moto tsgenres 25 fr.

Serre-Tête. **25 fr.**

Brookland Vêtement Anglais tissu doublé extra-fort **175 fr.**

SAMMY vêtement imperméable en peau d'éléphant **250 fr.**

BOTTES caoutchouc **99 fr.**

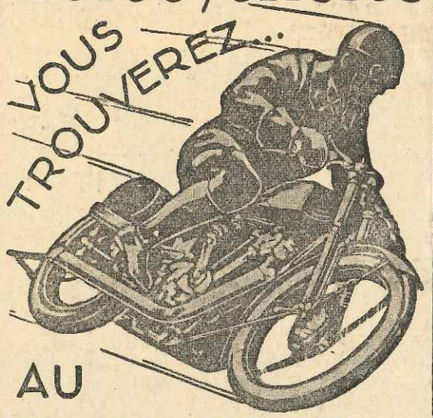
SEATLESS ANGLAIS depuis **79 fr.**

Facoches 39 et 59 fr

CUISSARDS en tous genres depuis **35 fr.**

BON POUR UN SUROIT EXPÉDIÉ AVEC LE CATALOGUE 40 Pages, 120 Gravures, contre 3 fr. en timbres.

Motocyclistes!



AU

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS

un stock considérable de

MOTOCYCLETTES

DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

vendues à **CRÉDIT**

AUX MÊMES PRIX

qu'au **COMPTANT**

sans aucune augmentation de prix sans intérêts

LIVRAISONS EXTRÊMEMENT RAPIDES

MISE AU POINT et POSE GRATUITE des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS

LIVRAISON GRATUITE DANS LA RÉGION PARISIENNE

UN OUVRAGE INDISPENSABLE
248 pages et 300 illustrations

En vente à

Moto Revue

10 Francs

Franco par poste pour la France : 11 f. 50 et pour l'étranger : 13f.30

Voici du reste un extrait de la TABLE des MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER. — *Ce qu'est la motocyclette moderne* : Le choix d'une moto ; Deux temps ou quatre temps ; Accessoires ; La moto est le mode de transport économique.

CHAPITRE II : *Le fonctionnement d'un moteur à explosion* : Disposition générale d'un moteur à quatre temps ; Quelques détails de construction.

CHAPITRE III. — *Quelques particularités des moteurs à explosion* : La distribution ; Disposition et fonctionnement d'un moteur à deux temps ; Carburation et allumage ; Quelques particularités importantes des moteurs à explosion ; Pourquoi tourner vite ? ; Le taux de compression ; Formes de chambre d'explosion et turbulence ; Turbulence ; Régime.

CHAPITRE IV. — *Equilibrage et distribution* : Le polycylindre ; L'équilibrage du monocylindre ; Equilibrage du multicylindre ; Distribution ; L'Avance et l'allumage.

CHAPITRE V. — *La carburation* : Cuves à niveau constant ; Carburateur semi-automatique ; Quelques types de carburateurs automatiques ; Le carburateur Amac ; Le B. and B. ; Le Binks ; Le Claudel ; Carburateur Cozette ; Carburateur Gurtner ; Carburateur Longuemare ; Carburateur Zénith. ; Le Schebler ; Réglage des carburateurs.

CHAPITRE VI. — *L'allumage* : Production du courant ; Comment on transforme le courant primaire ; La masse ; Le condensateur ; Réalisation d'une magnéto ; Avance à l'allumage ; Magnétos pour multicylindres ; Le volant magnétique ; Magnétos à induit fixe ; Allumage par batterie et bobine ; La bougie ; Réglage de l'allumage ; Fils de bougies et bougies ; Faut-il emporter des pièces de rechange ? Réglage du volant magnétique.

CHAPITRE VII. — *Graissage* : Le rôle de l'huile ; Le choix de l'huile ; Systèmes de graissages ; Graissage semi-automatique ; Graissage par aspiration ; Graissage par pompes mécaniques ; Le carter sec ; Moteur Bradshaw ; Le graissage des deux temps ; Le graissage par mélange et les quatre temps ; Graissage des polycylindres ; Pourquoi les moteurs modernes consomment-ils si peu d'huile ?

CHAPITRE VIII. — *Comment est fait un moteur* : Cylindre et piston ; Le carter ; Quelques détails de la distribution.

CHAPITRE IX — *Comment est fait un moteur* : Les deux temps ; Attention à la distribution des deux temps ; Echappement des deux temps ; Quelques deux temps curieux ; Quelques types de silencieux.

CHAPITRE X. — *La transmission* : Modes de transmission ; La courroie ; La chaîne ; Les engrenages ; Changement de vitesse ; Embrayage ; Embrayage à disque unique ; Embrayage à disques multiples ; Embrayages à cônes ; Le Kick starter ; Réglage des boîtes de vitesses ; Bloc moteur ; Entretien des chaînes ; Amortisseurs.

CHAPITRE XI. — *Le cadre* : Le cadre à double berceau ; Fourches élastiques ; Cadres en tôle emboutie ; Direction et fourche élastique ; La suspension arrière ; Amortisseurs de chocs ; Soudure autogène ou raccords brasés.

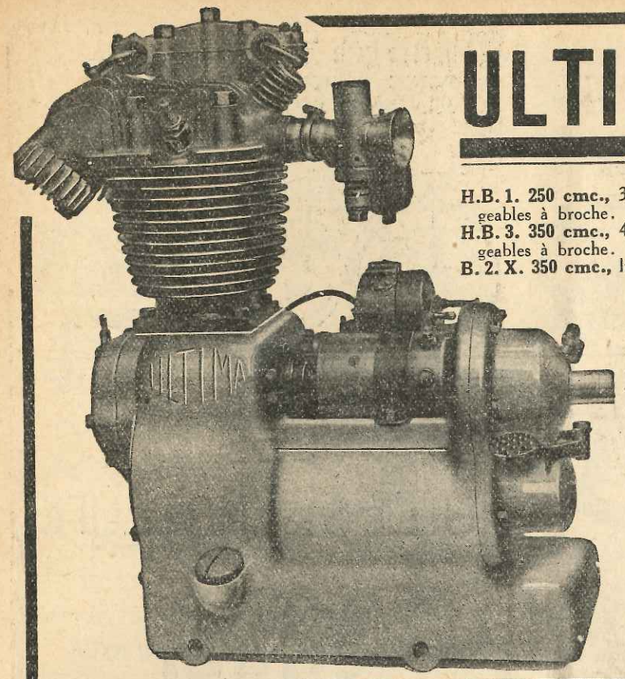
CHAPITRE XII. — *Roues et pneus* : Les pneus ; Dimensions des pneus ; Chambres à air ; Réparations des chambres ; Pour démonter un pneu à talons ; Faut-il regommer les pneus ? Gonflez assez, mais pas trop ; La selle.

CHAPITRE XIII. — *Eclairage* : L'acétylène ; Eclairage électrique ; Installation à courant alternatif ; Installation à courant continu ; Entretien des accumulateurs ; Les fusibles ; Avertisseurs.

CHAPITRE XIV. — *Tandem et sidecar* : La moto tandem est-elle dangereuse ? Sièges spéciaux ; Le sidecar ; Carrosseries ; Montage du sidecar ; Conduite du sidecar ; Le sidecar en course.

CHAPITRE XV. — *La moto sur la route et au garage* : Inspection de la machine ; Le départ est difficile ; En route ; Au début ; Entretien périodique de la machine ; Révision complète ; Equilibrage d'un monocylindre L'installation du garage ; En panne ; Le moteur cale ; Arrêt progressif Allumage ; Décalage de l'allumage ; Décalage de la distribution ; Ressorts de soupapes cassés ; Pertes de compression ; Pannes de carburation.

CHAPITRE XVI. — *Costume. — Equipement. — Tourisme* : Le Costume ; La Moto ; Appareils photographiques ; Les cartes ; Ne fixez ni moyenne, ni étapes ; Camping ; Ne partez pas en voyage avec une machine en mauvais état ; Visitez les monuments ; Conclusion.



ULTIMA

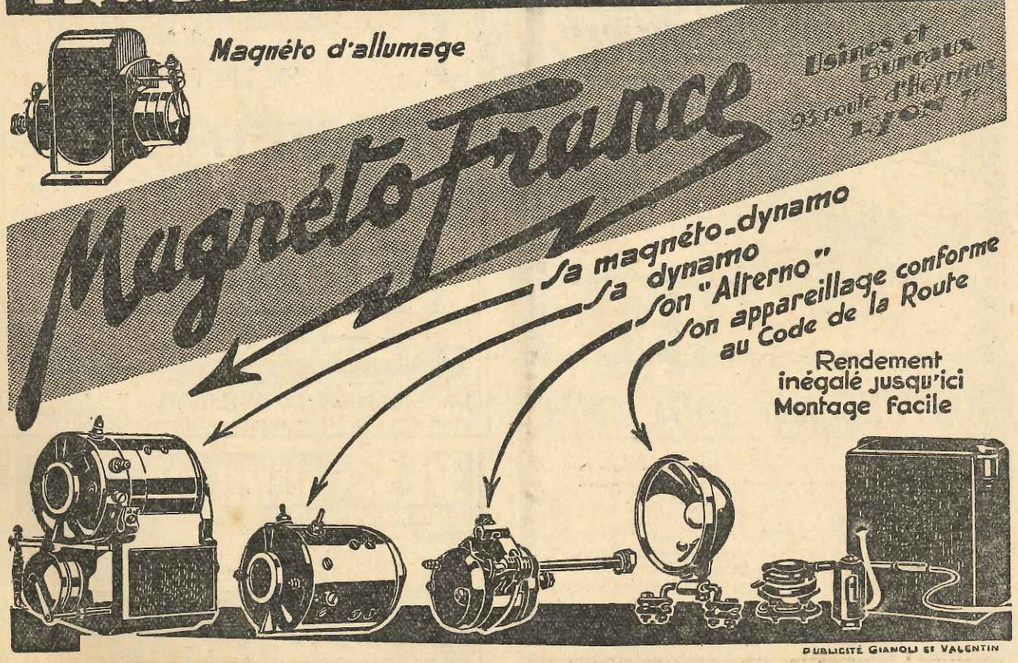
7 modèles de grande sécurité... livraison immédiate...

H.B. 1. 250 cmc., 3 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche . . . . . **3.700 fr.**
H.B. 3. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche . . . . . **3.950 fr.**
B. 2. X. 350 cmc., luxe, 4 CV, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche . . . . **4.350 fr.**
C.2. 500 cmc., 5 CV, 2 cylindres, 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche . . . . . **5.150 fr.**
D. 1. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, transmission par cardan, roues interchangeables à broche . . . . . **6.500 fr.**
D. 2. 350 cmc., 4 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche . . **7.200 fr.**
D. 3. 500 cmc., 5 CV, 4 temps, soupapes en tête, transmission par cardan, roues interchangeables à broche . . **7.850 fr.**
Sidecar, châssis entièrement brasé, carrosserie bordino tout acier . . . . **1.750 fr.**

CATALOGUE SUR DEMANDE

Éts ULTIMA 24 à 24 ter, rue Cᵗ Faurax —:— LYON (6e) —:—

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DES MOTOS

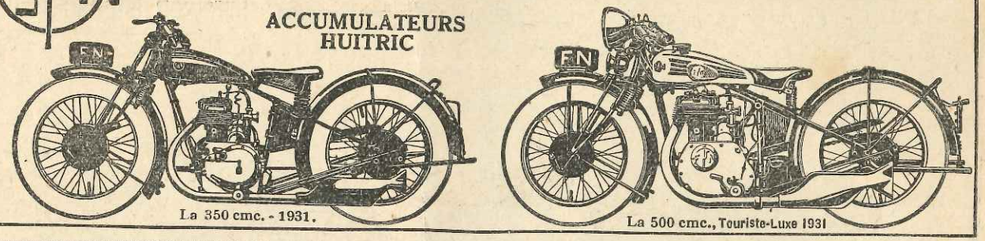


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE — (Belgique) —

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC



La 350 cmc. - 1931. La 500 cmc., Touriste-Luxe 1931

1° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à **l'HERMETIC-RODEX**

2° Pour obtenir un joint parfait employez **l'HERMETIC**

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut remplissez le bon ci-dessous

L'Hermétic-Rodex

L'HERMETIC, 19, rue Lucie
LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex mixte
1 boîte Hermetic joints

Nom : .....
Rue : .....
Ville : .....

LES HUILES POUR MOTEURS

SHELL

SONT RAFFINÉES EN FRANCE

PISTONS pour toutes motos

La plus importante maison spécialisée dans la fabrication en série du piston de moto et voiture et le **RÉALÉSAGE DE CYLINDRES**

PRIX LES PLUS BAS ACTUELS

Nous consulter, nos devis sont gratuits. Révision de moteurs, soudure de carters et cylindres, soupapes spéciales. Tous pignons sur modèles, etc.

Ets CHAPIS 96, Rue Marius-Aufan LEVALLOIS - (Seine)

LE SILENCIEUX WILMAN est seul appliqué par la police motocycliste de Paris

27, av. de la République - COURBEVOIE - Tél. : Déf. 10-12

BEST-BURMAN-JAP

POMPES ROBINETS BOITES DE VITESSES PIÈCES DÉTACHÉES

Tous les accessoires pour motos
Catalogue N 13 franco sur demande

88, AVENUE DES TERNES PARIS

L. DEKTEREFF & Cie Pub G.S.

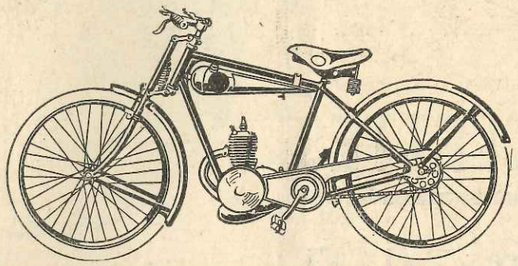
Le Vélo-moteur SAN-SOU-PAP

est fabriqué en grande série avec les mêmes matériaux et les mêmes soins que les célèbres motocyclettes

Prix :

1.500 Francs

(Départ usine)



175, 250, 350 et **500** cc. gagnantes de toutes les grandes épreuves **Bloc-moteur aluminium, Transmission par chaîne unique (Breveté S.G.D.G.)**

Pneus Ballon - Graissage KERVOLINE

Vente assurée en toutes saisons

Motos SAN-SOU-PAP, 114, Bd de Valmy, COLOMBES (Seine)

DOLLAR
DRESCH
GNOME
F.N. —

Achat au comptant et reprises de toutes motos. Crédit 12 et 18 mois sans intérêt

LA MOTO POUR TOUS

Pas d'assurance. Livraison à crédit en 24 heures. Permis de conduire gratuit

PEUGEOT
TERROT
HARLEY
ETC....

MOTOS NEUVES
137, Avenue de Choisy
PARIS (13e)
Téléph. : GOB. 07-76
— Ouvert même le Dimanche matin —

MOTOS D'OCCASION
GARANTIE 6 MOIS
3, Rue Aumont - PARIS (13e)
Téléph. : GOB. 07-76
— Ouvert même le Dimanche matin —

DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

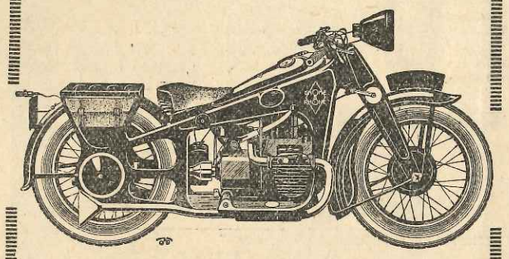
GNOME RHONE

MOTOCYCLETTES

Pour les affaires, 3 et 4 CV
Pour le Sport, 4 et 5 CV
Pour le tourisme, la 5 CVD 3

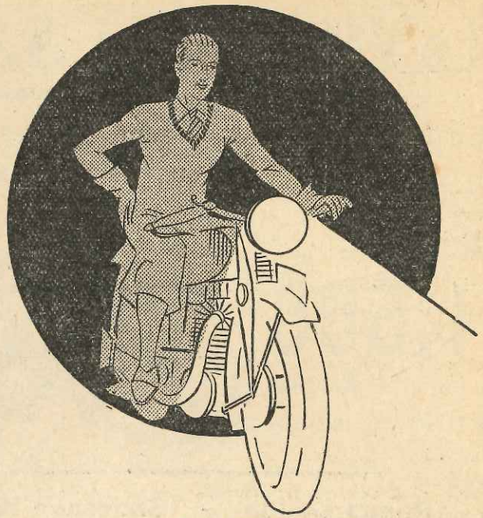
et la

5 CV 2 cylindres type V 2
TOURISME-LUXE



Nouveaux prix avec klaxon: luxe : 690 f. standard : 650 f.

SIÈGE SOCIAL : 34, *Rue de Lisbonne*, PARIS
MAGASIN : 49 *Aven. de la G^e-Armée*, PARIS
SUCCURSALES A LILLE, LYON, MARSEILLE, TOULOUSE



LA NUIT EST A VOUS
. . . . . VAINCUE
PAR VOTRE RM. C4

Le véritable motocycliste connaît le charme des balades nocturnes : routes moins encombrées, meilleure carburation, qui permettent de "pousser" avec plus de sécurité.

Mais pour profiter pleinement de ces agréments, un éclairage puissant et sûr est indispensable.

Le RM. C4 est un appareil ultra-moderne : sa puissance est exceptionnelle et sa sécurité de marche absolue; de plus, en raison du fini de sa fabrication, un RM. C4 complète heureusement la belle moto de grande marque.

Notice détaillée avec nombreuses photographies, adressée gratuitement sur demande aux

ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
RADIOS
POUR CYCLES et MOTOS
Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)

RÉDACTION, ADMINISTRATION ET PUBLICITÉ :
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2e)

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

Toutes les communications toute la correspondance chèques et mandats doivent être libellés
"MOTO REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2e)

Fondée en 1913

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISSANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

	UN AN 52 Nos	6 MOIS 26 Nos	3 MOIS 13 Nos
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale : (Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Esthonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatémala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lithuanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Vénézuela).	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays (Tous les pays non compris dans la catégorie ci-dessus)	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

ÉDITORIAL

Lorsque l'on considère les industries de la locomotion, qu'elles concernent la motocyclette, l'automobile ou le vélo, on remarque qu'elles doivent toutes leur vulgarisation initiale à un mouvement sportif et à sa conséquence pratique : le tourisme.

A cause de cela, on pourrait croire que de l'activité sportive ou touristique d'une spécialité dépend, en majeure partie, la prospérité de l'industrie correspondante. Ce point de vue était probablement exact à l'origine des entreprises considérées, mais les événements et le développement des affaires se sont chargés d'en modifier l'aspect.

En exemple, et comme preuve de cette interprétation, il suffit de comparer entre eux le motocyclisme, le cyclisme et l'automobilisme, à leur état actuel et sur leurs différents terrains, industriels et sportifs.

Le sport cycliste qui est incontestablement le plus actif, n'engendre pas l'industrie la plus importante.

Cela montre assez que les temps sont changés et, logiquement, on en arrive à se poser la question suivante :

Quel est aujourd'hui le facteur essentiel dont dépend la prospérité d'une industrie en général et qui peut agir sur les fabrications motocyclistes en particulier ?

Sans prétendre, aucunement, résoudre cette question fort complexe, nous allons néanmoins exposer une opinion à son sujet, à laquelle d'ailleurs se rallient déjà de nombreux intéressés, mais que d'autres, plus nombreux peut-être, s'obstinent encore à méconnaître.

Nous vivons actuellement une époque où la science est la base essentielle de toute la civilisation et de toute activité puissante.

Nul ne peut nier que notre siècle consacre le règne de la machine et de l'autorité scientifique.

On gouverne des Etats, et non des moindres, avec uniquement une politique commerciale et industrielle, tout comme jadis l'esprit des guerres de conquête était le propre des peuples érudits.

Les grands hommes de l'antiquité étaient des guerriers heureux ; ils furent des artistes au siècle de la Renaissance ils sont aujourd'hui chefs d'industrie.

Regardons derrière quelques-unes de ces grandes vedettes du moment. Ce n'est pas par hasard que nous y voyons toujours un esprit de méthode au service d'une industrie sans cesse grandissante, parce que scientifiquement organisée.

Ainsi, pour ne prendre que deux exemples significatifs, dans l'industrie automobile, citons Ford qui est donné comme l'homme le plus riche du monde et la marque Citroën, qui accuse la plus grosse production européenne et passe au quatrième rang des principaux constructeurs mondiaux ; et nous comptons là avec l'Amérique où il circule vingt fois plus de voitures qu'en France.

Il est à remarquer que le personnel de ces industries prospères figure parmi les travailleurs les mieux payés. Cela aussi, n'est-ce pas, signifie quelque chose.

On pourrait multiplier à l'infini des exemples analogues, et tous prouveraient que dans une époque scientifique, toute industrie doit nécessairement s'y conformer pour évoluer avec aisance et prétendre à la prospérité de l'entreprise en même temps qu'au bien-être matériel de ceux qui la servent.

N'insistons pas autrement sur l'aspect philosophique de la question et envisageons les chose sous leur angle véritablement pratique.

Il y a chez nous, deux groupes de constructeurs :

Les uns ont compris comme il convenait toute la puissance et les bienfaits d'une organisation méthodique du travail, et en ont tiré profit en l'appliquant à leurs fabrications et même à leurs méthodes de vente. Ceux-là du une industrie prospère qui sert en toute satisfaction ses clients et peut rémunérer largement son personnel, ce qui a pour effet de stimuler ses qualités professionnelles, donc d'améliorer la valeur des productions de l'entreprise.

L'autre clan comprend les constructeurs opposés ou indifférents à la séduction de la formule scientifique pour des raisons très diverses, mais qui s'appuient rarement sur des

SOMMAIRE
N° 444
du 12 Septembre 1931

Par-ci, par-là 783
Examen motocycliste, par GARDENAT 784
Nos essais : *La Jonghi 350 cmc. latérale*, par MAX-END 786
Vieilles nécessités, nouvelles modes, par R. SEXÉ 788
Informations 790
Camping, par REGAIRAZ 792
Femme et moto, par Lucienne BOUCHOUX 794
Portez des lunettes 795
Les bougies, par H.-P. BORESTROKE 796
La page pratique 797
Fabricants 798
Le Sport 799
Les Clubs 801

arguments solides. Il est significatif de constater que cette attitude n'engendre pas le succès, mais crée des entreprises inactives et dépréciées.

Tôt ou tard, la logique a raison du parti pris. De même, les industries organisées prennent inévitablement l'avantage sur celles où l'on veut ignorer l'intangible loi chère à Taylor. Cela est une explication possible de l'important développement de certaines firmes, qui ne ralentissent pas leur activité même en période difficile, comme c'est le cas présentement, tandis que d'autres perçoivent durement les réactions du marché au moindre ralentissement des achats de la clientèle.

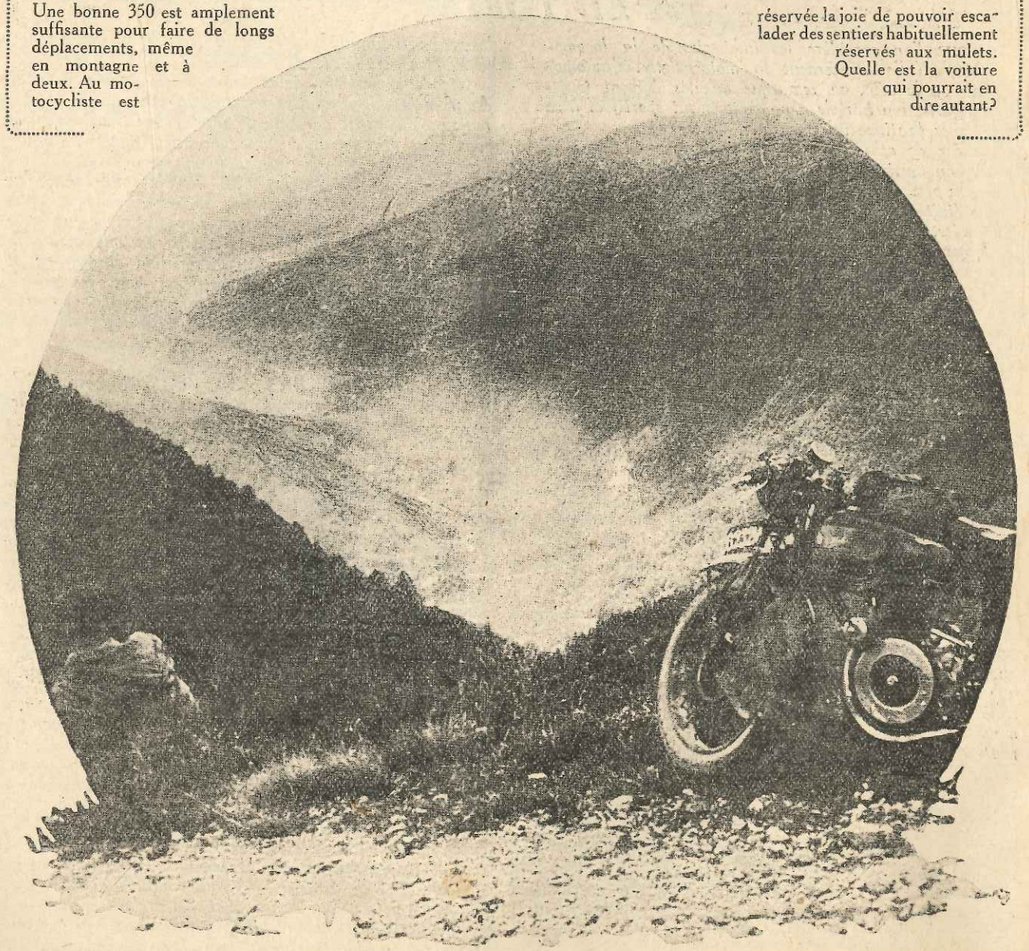
PARFOIS des constructeurs s'inquiètent d'une concurrence importante et consacrent leur activité et leur imagination à dresser des barrières contre la production redoutée. Quelquefois, c'est peut-être une mesure momentanément efficace ; le plus souvent, c'est du temps de perdu.

En pareil cas, on agit toujours plus sagement en regardant d'un peu plus près les méthodes de travail qui assurent précisément la force du concurrent. On y découvrira presque toujours une sérieuse organisation méthodique et il n'y aura qu'à en tirer enseignement pour, à son tour, se placer sur un plan d'égalité et peut-être même de supériorité si l'on sait conduire ses affaires avec bon sens.

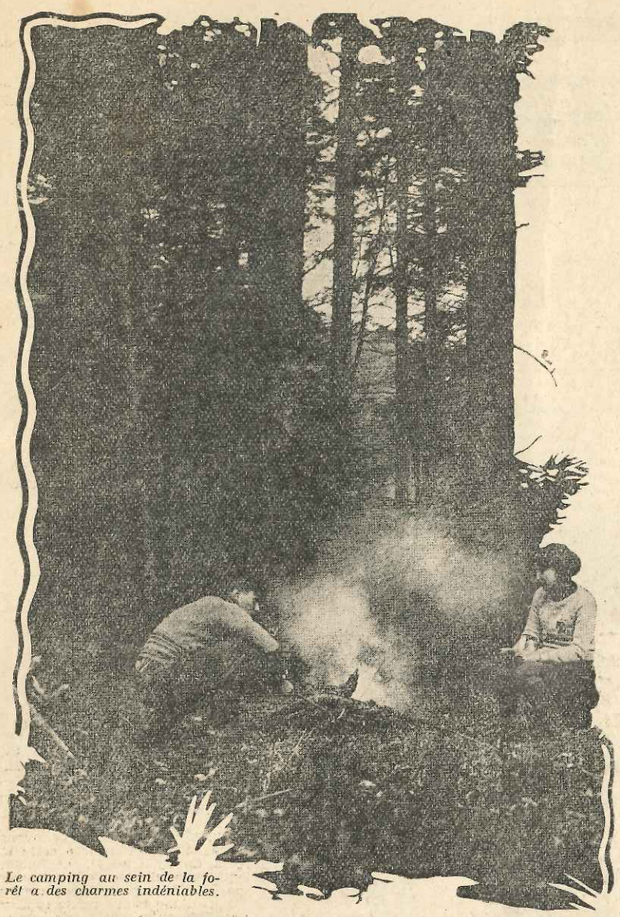
De l'organisation méthodique du travail et de la pensée résulte toujours une œuvre féconde. C'est là tout le secret de la prospérité de certaines firmes universellement renommées et il importe que nos différentes industries de la motocyclette sachent toutes s'en inspirer.

Maurice MELLON.

Une bonne 350 est amplement suffisante pour faire de longs déplacements, même en montagne et à deux. Au motocycliste est réservée la joie de pouvoir escalader des sentiers habituellement réservés aux mulets. Quelle est la voiture qui pourrait en dire autant?



Après le frugal et sain repas pris à l'auberge de campagne, il est doux de se reposer quelque peu, doucement bercé par la fraîche bise des monts



Le camping au sein de la forêt a des charmes indéniables.

PAR CI PAR LA

ON DIT QUE...

LA présence de Lowinfosse dans cette maison pantinoise, avec mission de « sonner » impitoyablement chaque modèle de la marque, indique l'importance que les services techniques attachent aux essais sévères, permettant l'amélioration constante et raisonnée de la fabrication

... un carrossier des Alpes-Maritimes présenterait prochainement un nouveau sidecar, châssis et carrosserie, d'un modèle tout à fait nouveau.

... Annino abandonnerait la formule tricyclecar et aurait actuellement à l'étude un quatre roues, trois places, équipé d'un 680 Jap, deux cylindres, avec transmission par les roues avant.

MOTOS MILITAIRES

Nous recevons une lettre d'un lecteur, adjudant dans un régiment motorisé. Ce dernier se plaint que les motos en service à l'armée, ne tiennent pas et ont toujours une avarie quelconque au moment où l'on veut s'en servir. Cette lettre contient du reste de très justes remarques au sujet du mode de recrutement des motocyclistes militaires.

Or, d'où vient tout ceci ? A notre avis, tout simplement de la vieille formule militaire : l'inutilisation des compétences. On placera un bouvier dans un régiment motorisé au grand dam des machines. Et on incorporera volontiers un coureur motocycliste, ou un metteur au point dans les dragons, ou l'artillerie hippomobile. Tout simplement !

MOTO VOLÉE

Il a été volé, le 6 août, à Juan-les-Pins, une motocyclette dont nous donnons ci-contre le signalement :

Terrot 4 CV, type H. S. T. sans porte-bagages. Plaque arrière carrée N° 1064-BA2. N° du moteur 86.577, N° du cadre 120.100. Réservoir d'essence chromé et noir, guidon souple une poignée tournante AMAC.

Les personnes qui reconnaîtraient cette moto sont priées de prévenir :

M. Chiapello, Agent Terrot 1, boulevard Aiguillon, à Antibes.

VILLEGIATURE

DÉCIDÉMENT tous les « errants » professionnels de notre sport viennent « villégiaturer », en ce moment, dans la Ville Lumière. L'Exposition Coloniale les attire probablement.

Après Sexé dont nous avons reçu plusieurs visites ces temps derniers, voici Nebil Dino, cet autre globe-trotter — en sidecar celui-là — qui est à Paris à son retour de Grèce.

Inutile de dire que la première visite de Nebil Dino, à son arrivée, a été pour *Moto Revue* !

LES ESPAGNOLS AUSSI

L'ESPAGNE, qui ne veut pas être en reste avec les autres pays d'Europe, possède aussi ses as du dirt-track. Ceux-ci, MM. Arche, Porto frères et Marin viennent d'arriver à Paris. Ils arrivent de Londres où les exhibitions sur cendrée qu'ils ont données ont remporté un grand succès.

Naturellement, *Moto Revue* a eu leur visite. Ils courront bientôt à Buffalo.

CE N'EST PAS JUSTE

UN de nos lecteurs ayant, *au volant d'une voiture*, causé un accident mortel (il renversa une vieille femme sourde et folle), se vit retirer momentanément son permis voiture et par la même occasion son permis moto. Comme il s'en étonnait, le Tribunal lui répondit que c'était normal, la moto étant *beaucoup plus dangereuse que l'auto.* Encore une fois, c'est la vieille légende, ridicule et surannée, de la moto dangereuse ! Et malgré tout, nous trouvons injuste de lui retirer le permis de conduire un véhicule avec lequel il n'a pas provoqué d'accident.

Songerait-on un instant à lui interdire de monter à cheval ou à bicyclette !

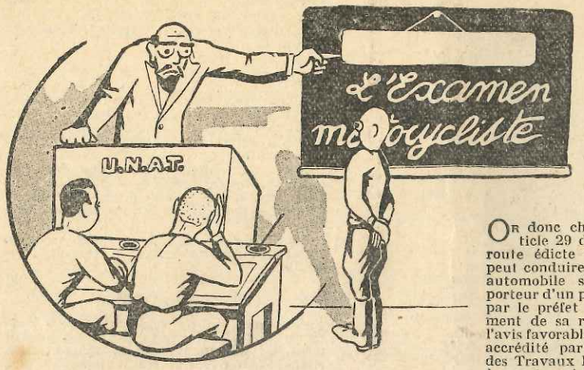
Et pourtant...

REVOICI LA TROTTINETTE !

POURQUOI certains esprits tortus recherchent-ils à établir des engins à moteur dont le moins qu'on puisse en dire est qu'ils sont inconfortables, alors que la véritable moto est si parfaite à tous points de vue.

Un ingénieur yankee, Mr George W. Walker a conçu et réalisé une trottinette à moteur rappelant à s'y méprendre les scooters de la fin de la guerre. Le moteur seul est un peu plus perfectionné.

Si l'on en juge par la photo, il n'a pas l'air particulièrement fin lorsqu'il est sur son étrange « mécanique ».



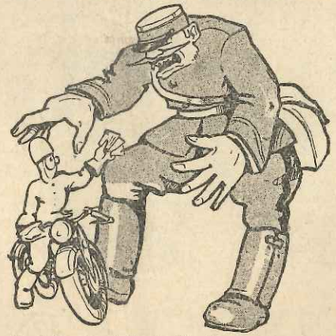
Le permis de conduire

Il existe des pays heureux où point n'est besoin pour circuler sur roues de passer des examens et d'obtenir des brevets. On pense avec quelque raison que les examens ne constituent qu'une garantie fort illusoire des connaissances du candidat, et qu'après tout celui qui monte une auto ou une moto est le premier intéressé à savoir conduire pour ne pas risquer de se casser la figure sans élégance et sans gloire. Il suffit d'avoir quelque expérience de ces choses pour être bien convaincu de la vérité profonde de ces considérations. Le monsieur ou la dame qui, après huit ou dix leçons de conduite, affronte l'examinateur préposé à la délivrance des permis, sait peut-être se tenir à peu près convenablement sur son siège mais il ne sait pas conduire, il ne le saura qu'après avoir parcouru avec sa machine plusieurs centaines, sinon plusieurs milliers de kilomètres. L'expérience n'a pu encore lui donner les réflexes qui sont les plus nécessaires pour bien conduire et surtout pour éviter les accidents. Si vous ajoutez à cela que pour passer l'examen du permis de conduire, il a fallu précédemment conduire, c'est-à-dire circuler sur les routes sans posséder le fameux diplôme, je crois que vous serez parfaitement convaincu de la vanité d'un examen et d'un permis qui en fait n'existent chez nous que parce que, sous notre étiquette égalitaire, nous sommes férus de distinctions et de diplômes, et que, avec nos airs flambards envers les autorités nationales, nous tenons par dessus tout à l'estampille officielle et à la garantie du gouvernement.

Il est fréquent de voir un novice redouter encore un peu sa machine, ce n'est pas le permis qui lui donnera la pratique et l'assurance qui en découle.

Or donc chez nous l'article 29 du code de la route édicte que nul ne peut conduire un véhicule automobile s'il n'est pas porteur d'un permis délivré par le préfet du département de sa résidence sur l'avis favorable d'un expert accrédité par le ministre des Travaux Publics. Pour la motocyclette à deux roues, ce permis ne peut pas être délivré à des personnes n'ayant pas encore atteint l'âge de seize ans. Il faut dix-huit ans pour être autorisé à conduire une moto accouplée d'un side-car.

L'arrêté du 18 juillet 1926 modifié par celui du 1er août 1930 a précisé les formalités à accomplir pour obtenir ce permis. L'impétrant, pour employer la gracieuse appellation juridique, doit d'abord en faire la demande, sur une feuille de papier timbré, au préfet du département de sa résidence. Cette demande énonce ses nom, prénoms, nationalité, domicile, date et lieu de naissance. Elle précise le genre de véhicule qu'il veut conduire. Il joint à cette demande : 1° la justification de son état civil et de sa résidence et, s'il est Français, âgé de 20 à 48 ans et mobilisable, l'indication de sa classe et de son bureau de recrutement ; 2° trois exemplaires de sa photo prise de face ou de trois quarts, à l'état d'épreuves non collées et mesurant environ quatre centimètres de côté ; 3° une quittance du percepteur attestant le payement des droits afférents à l'obtention du permis ; 4° le montant du droit de timbre de dimension auquel est assujetti ce permis.



Il est des cas où il est utile d'avoir son permis de conduire : quand un gendarme vous arrête, par exemple

Il est défendu de former plusieurs demandes à la fois dans plusieurs départements pour obtenir le permis. Si l'impétrant changeait de résidence, après le dépôt de sa demande, il pourrait être convoqué dans le département de sa nouvelle résidence pour y passer l'examen mais il devrait pour cela adresser une pétition spéciale au préfet auprès duquel il a formé sa première demande. Ces diverses dispositions sont prises pour empêcher qu'un candidat ne choisisse un examinateur connu comme particulièrement bienveillant ou avec lequel il serait en excellents termes. En l'obligeant à passer l'examen au lieu de sa résidence on adopte un endroit fixe qui empêche le choix de l'examinateur. En lui interdisant de former des demandes dans plusieurs départements on l'empêche du même coup de réparer le lendemain à X, l'échec qu'il a subi la veille à Z. Nous allons voir en effet qu'en cas de recalage, le candidat doit attendre un certain délai pour se représenter.

Au jour fixé pour la redoutable épreuve, l'examinateur fait faire aux candidats diverses manœuvres destinées à s'assurer qu'ils savent conduire. Il fait généralement exécuter aux motocyclistes quelques huit gracieux. Il leur pose des questions de mécanique élémentaire, ce qui n'est d'ailleurs pas prévu au règlement, et les interroge sur les grandes règles de la circulation. Lorsqu'on a assisté à une fois à cette cérémonie, on est pleinement fixé sur l'utilité qu'elle peut présenter !

En cas d'échec, de nouvelles épreuves ne peuvent être subies avant l'expiration d'un délai de huit jours après un premier ajournement, d'un mois après un deuxième ajournement, de six mois après un troisième ou un Xe ajournement.

La frousse de l'examinateur, la peur d'un recalage ont amené plus d'un candidat à frauder en faisant passer un bon copain à sa place. La fraude, hélas, sévit partout. Il n'y a guère qu'au jeu de cartes qu'on ne frouille pas, et encore je n'en suis pas très sûr. Mais les plus malins se font parfois pincer et c'est ce qui est arrivé à quelques citoyens qui avaient cru pouvoir recourir à cette forme particulière du système D. Les autorités compétentes se sont demandées comment il serait possible de gratifier ces gens trop débrouillards d'une bonne petite condamnation susceptible autant de punir leur crime que de servir d'exemples à ceux qui seraient tentés de les imiter. Dans le riche arsenal de nos lois, ils n'ont pas eu de peine à dénicher une certaine loi du 23 décembre 1901 dont l'article premier s'exprime ainsi : « Toute fraude commise dans les examens et les concours publics, qui ont pour objet l'entrée dans une administration publique ou l'acquisition d'un diplôme délivré par l'Etat, constitue un délit ».

Croyez-vous que le fait de bien répondre aux questions que l'examinateur pose sur le code donnera à un « sabot » la virtuosité qui lui manque.

On imagine aisément que lorsque nos malins se virent traînés sur les bancs du tribunal correctionnel, en compagnie des plus notoires fripouilles de l'arrondissement et sous l'œil terrible d'un substitut et de plusieurs gendarmes, ils furent complètement dégonflés.

Pourtant dame justice se montra miséricordieuse à leur égard. Les tribunaux du Hâvre (11 avril 1927) et d'Arras (24 septembre 1929) décidèrent l'un après l'autre que l'examen du permis de conduire n'avait pas pour objet l'entrée dans une administration ou l'obtention d'un diplôme délivré par l'Etat, donc que l'article premier de la loi du 23 décembre 1901 plus haut cité ne lui était pas applicable. Le tribunal d'Arras a même fait montre d'une toute particulière mansuétude en ajoutant que si, à l'appui de ses déclarations, le candidat avait produit un certificat de résidence délivré par le maire d'une commune où il n'avait jamais résidé, le cas n'était pas pendable du moment qu'un tel certificat ne pouvait nuire à personne.

Ce fut, à mon avis, fort bien et fort humainement jugé. Mais je ne conseille pas pour autant à mes contemporains qui ont les foies et tremblent à la seule idée de comparaître devant un examinateur d'user du procédé indiqué. L'examen n'est pas terrible, il s'en faut de beaucoup, et puis il n'est jamais très chic d'obtenir quelque chose par fraude. Pénétrez-vous bien aussi de cette vérité que si les tribunaux du Havre et d'Arras ont décidé que cette fraude ne pouvait pas être pénalement réprimée, il n'est nullement prouvé que les tribunaux de X ou de Z ne diront pas un jour exactement le contraire. Dame Justice est femme et la constance, dit-on, n'est pas toujours une vertu féminine.

N'oubliez pas non plus que si la fraude dont nous nous occupons, n'a pas jusqu'à présent reçu de sanction pénale, elle en a par contre reçu, une autre qui est assez désagréable. C'est celle qui est prévue par l'article 3 de l'arrêté du 18 juillet 1926. D'après cet article est considéré comme irrégulière, nulle et sans effet toute épreuve subie par un candidat sur de fausses indications d'identité, substitution ou tentative de substitution de personnes à l'examen. Alors, n'est-ce pas, ce n'était pas la peine de se donner tant de mal pour aboutir à ce pitoyable résultat.

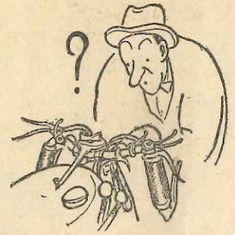
Le même article considère également comme irrégulier et nul tout examen subi : 1° pendant la durée d'un ajournement ; 2° pendant la période où le candidat se trouve privé du droit de conduire ; 3° lorsque ce candidat a formé des demandes simultanées dans plusieurs départements.

Dans tous ces cas le permis de conduire qui a été délivré est immédiatement retiré, sans préjudice, ajoute l'arrêté, des poursuites pénales encourues. Nous avons vu que pour l'instant celles-ci sont plutôt platoniques.

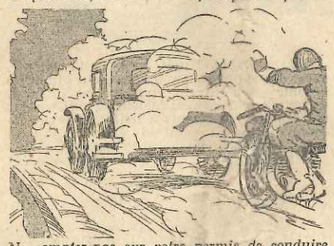
Le permis peut aussi être retiré, bien que délivré dans des conditions parfaitement honnêtes, dans les cas prévus par l'article 29 du code de la route modifié par le décret du 21 août 1928. C'est le préfet qui a reçu mission de procéder à cette désagréable formalité. Dans les premiers âges du code de la route, il ne pouvait, pour les cas les plus graves, que prescrire une suspension temporaire. Maintenant la suspension peut être définitive. L'article 29 distingue trois cas :

Ce n'est pas un petit bout de carton rose qui vous fera éviter le piéton qui, tel une poule effrayée, zigzague devant votre roue.

1° Lorsque le titulaire d'un permis de conduire est l'objet d'un procès-verbal constatant un des faits prévus aux articles 319 et 320 du code pénal, c'est-à-dire lorsqu'il a blessé ou tué quelqu'un, le préfet du département où le procès-verbal a été dressé *peut* prononcer la suspension du permis jusqu'à ce que le tribunal correctionnel ait statué. Quand ce tribunal prononce l'acquittement du prévenu, cette décision, d'après l'opinion du Conseil d'Etat (arrêt du 8 mai 1931), est sans effet sur la régularité de l'arrêté par lequel le préfet a prononcé la suspension temporaire du permis. Quand le tribunal prononce une condamnation, le préfet *doit* prononcer la suspension ou l'annulation du permis, suivant la gravité des faits.



Les multiples commandes d'une moto déroutent souvent le profane. Une heure de pratique le familiarisera mieux avec elles que la connaissance par cœur de tous les codes de la route du monde.



Ne comptez pas sur votre permis de conduire pour dissiper le nuage de poussière que soulève devant vous cette puissante et lourde huit cylindres.

2° Lorsque le titulaire du permis est condamné pour avoir contrevenu aux prescriptions du code de la route mais sans avoir blessé ou tué personne (excès de vitesse, éclairage défectueux, doublage à droite, etc.), le préfet du département où intervient la condamnation *peut* prononcer soit la suspension soit l'annulation du permis.

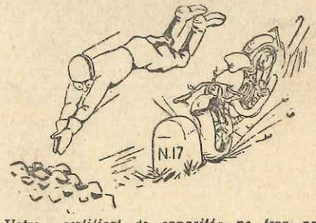
3° Dans tous les cas, l'annulation est *obligatoire* lorsque le jugement constate que le conducteur a commis le délit de fuite, était en état d'ivresse ou avait enfreint un arrêté prononçant la suspension du permis.

Le permis de conduire peut encore être retiré lorsqu'après sa délivrance, une incapacité permanente du titulaire vient à se produire, par exemple lorsque ce titulaire devient aveugle, cul-de-jatte ou maboule. En pareil cas, c'est le préfet du département où la constatation de l'incapacité a été faite qui prononce l'annulation.

Les dispositions qui visent le retrait du permis sont sévères. Mais elles sont tempérées par une double faculté. D'une part, l'arrêté qui prononce l'annulation peut fixer un délai à l'expiration duquel le titulaire du permis annulé peut en solliciter un nouveau. D'autre part, le titulaire peut, dans tous les cas, demander au préfet de l'autoriser à solliciter un nouveau permis. Cette demande est instruite par une commission spéciale sur l'avis de laquelle le préfet donne ou refuse l'autorisation. Dans ces diverses circonstances où son permis a été annulé et où il est autorisé à en solliciter un nouveau, le conducteur doit reprendre la file et procéder exactement comme s'il n'avait jamais eu de permis, former la demande régulière, passer l'examen, etc... Il y a des chances pour que l'examinateur l'ait à l'œil et se montre particulièrement sévère avec lui.

Les arrêtés par lesquels le préfet prononce la suspension ou l'annulation des permis sont pris sur avis d'une commission devant laquelle les intéressés peuvent présenter ou faire présenter les observations qu'ils croient utiles. Ils doivent donc être convoqués à temps voulu et le défaut de convocation rendrait nul l'arrêté qui interviendrait (Conseil d'Etat, 16 novembre 1928). Mais les avis de la commission ne lient pas le préfet qui peut passer outre.

Le principe du retrait du permis de conduire ne peut pas être discuté. Il est parfaitement juste qu'on retire son permis à un individu qui a pour habitude de faire son plein d'alcool aussi souvent que son plein d'essence. De tels cocos, lâchés en liberté sur les routes, constituent un danger certain. Il est seulement regrettable qu'on n'ait pas chargé les tribunaux de prononcer les retraits ou les suspensions à titre de peines accessoires. En en chargeant les préfets, qui sont avant tout des organes administratifs et politiques, on a facilité exagérément le jeu des pistons. C'est peut-être assez normal pour une matière qui touche de si près à la mécanique, mais c'est tout de même bien regrettable... pour ceux qui n'ont pas de piston.



Votre « certificat de capacité » ne fera pas s'évanouir à votre approche la fatale borne kilométrique.

Mais qui aujourd'hui n'en a pas ?

L. Gardenat.

DE TOUT UN PEU

Abus !

L'état a besoin d'argent, c'est un fait ! En conséquence, le commissariats de quartiers ont reçu des ordres, et quels ordres ! Il s'agit tout simplement d'octroyer le plus de procès-verbaux possible. La semaine dernière, M. Jacques Japy, cyclecariste fervent, se trouvait place Clichy, arrêté dans un flot de voitures, son moteur tournant au ralenti. Tout à coup un gardien de la paix lui bondit littéralement dessus, lui demande ses papiers et lui dresse procès-verbal pour « bruit de moteur ». Devant l'étonnement que manifestait M. Japy, l'agent lui répondit qu'il regrettait, mais qu'il avait reçu des ordres.

Il y a de l'abus !

Moto volée

Il a été volé, le 25 août, à M. Julia, dans le vestibule des bureaux de la Compagnie du Midi, à Toulouse, une moto Terrot n° 4473 FS, type HSSO, n° du cadre 86608, moteur 14154.

Pas de porte-bagages, flasques au garde-boues avant et arrière. Sur le guidon à droite, un phare code Morris ; à gauche, un avertisseur Northeaster, au milieu un phare Marchal.

Monet-Goyon satisfait ses clients

Nous sommes heureux de publier la teneur d'une lettre que nous a fait parvenir M. Nivière, possesseur d'une Monet-Goyon.

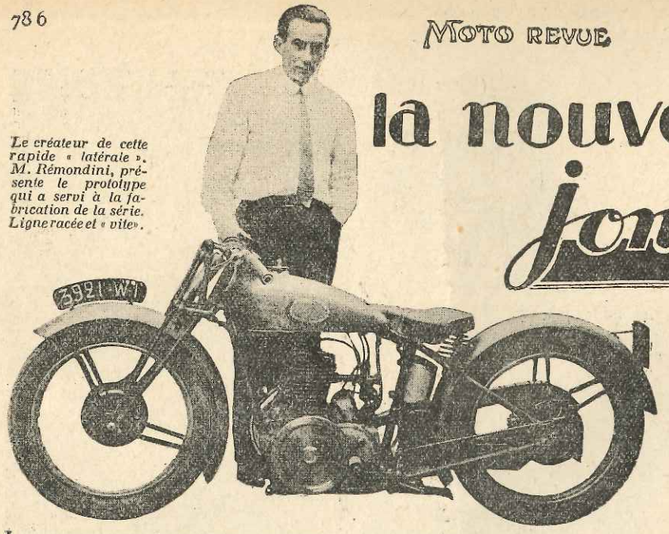
M. Nivière est tout heureux d'avoir accompli de nombreux milliers de kilomètres sans même avoir eu à resserrer un écrou de sa machine. Dernièrement, passant à Mâcon, il visita l'usine d'où était sortie sa machine et confia celle-ci à l'atelier de réparations pour resserrer les biellettes de la fourche. Il fut très heureusement surpris de s'apercevoir qu'on avait démonté le bloc pour vérification et décalaminage, et le tout, tout à fait gratuitement.

De la part de la grande firme mâconnaise, cela n'est pas fait pour nous étonner.

« Un rédacteur... » demandé

Y a-t-il parmi nos lecteurs, un homme de 35 à 40 ans connaissant bien la moto écrivant « le français et l'orthographe, travailleur, sérieux, goût artiste, très ordonné, pour nouveau service devant être créé ce mois-ci. Ecrire à notre direction avec renseignement sur emploi précédent Discrétion assurée.

la nouvelle Jonghi 350 cmc. latérale



Le créateur de cette rapide « latérale », M. Rémondini, présente le prototype qui a servi à la fabrication de la série. Ligne racée et « vite ».

Les constructeurs de la Jonghi ont, pour leur fabrication, employé une politique particulière : au lieu de s'assurer d'abord un débouché commercial et de le conserver par la publicité des courses, ils ont commencé par les courses, et les plus dures, avant d'entreprendre une fabrication de série.

En alignant jusqu'à la casse toujours les mêmes machines dans les épreuves, ils ont ainsi effectué une sévère mise au point publique et donné aux acheteurs futurs l'assurance qu'ils n'auraient pas, eux-mêmes, en « essuyant les plâtres » à faire les frais de cette mise au point. La 350 cmc. à soupapes latérales qui est désormais commercialisée, a, elle aussi, participé à des épreuves de grand tourisme ; elle dérive du reste de très près du moteur à culbuteurs, dont elle ne se différencie que par la culasse et le mode d'attaque des soupapes.

Voici succintement les caractéristiques de cette machine :

Le Jonghi est un bloc-moteur de 70 d'alésage sur 90 de course pour une cylindrée de 346 cmc. Il est entièrement monté sur roulements à billes et à galets. Il est à culasse rapportée et soupapes enfermées. La boîte est accouplée directement au moteur par engrenages cylindriques à denture hélicoïdale ; l'amortisseur de transmission monté directement sur l'axe moteur est enfermé dans le carter. L'embrayage, à bain d'huile, est à disques métalliques, également sous carter. Il est cependant, grâce à un dispositif spécial, réglable et nettoyable de l'extérieur. Il est d'une douceur extrême, d'une efficacité absolue et n'entraîne pas, même à froid. La boîte de vitesses est également entièrement montée sur roulements à billes. Le levier de commande es à position variable suivant qu'on l'utilise à la main ou au pied.

Le graissage est assuré par une pompe à engrenages à circulation constante, un niveau d'huile constant de un litre environ étant assuré par le réservoir principal ; un régulateur de pression et une prise par manomètre complètent ce dispositif. L'huile est envoyée sous pression aux roulements, au vilebrequin, à l'axe de bielle, aux engrenages, aux cames et poussoirs ; elle lubrifie également l'amortisseur, les organes de la boîte et les engrenages de transmission.

Le bloc est monté dans un cadre double-berceau en tubes d'acier assemblés par raccords brasés. La fourche Jonghi qui travaille sur des axes trempés et rectifiés est munie d'amortisseurs compensés qui peuvent être réglés en marche par une seule poignée fixée sur l'axe supérieur de la fourche et dans la partie suspendue, donc à portée de la main, sans efforts.

La suspension est assurée par un ressort central unique, enfermé dans un tube télescopique. Les deux extrémités du ressort sont fixées sur des colliers bagués bronze tourillonnants, de sorte que ce ressort ne travaille à aucun moment en torsion.

Les roues montées sur roulements Timken sont munies à l'avant comme à l'arrière de servo-freins à expansion interne ; elles peuvent être équipées de Dunlop 26×3,25 ou 26×3,50.

Le réservoir, à cheval, de 13 litres, est d'une forme harmonieuse ; celui d'huile est de 2 litres 1/2 ; l'un et l'autre de ces réservoirs sont à large orifice de remplissage obturé par un bouchon étanche à fermeture rapide.

La selle à bec encastré dans le réservoir, est une Planor, fixée en trois points, avec attache réglable ; le dessus de la selle est à 68 centimètres du sol.

La machine est équipée d'un guidon Amac, comme le carburateur, guidon à manettes incorporées sans colliers et à câbles invisibles. Ce guidon est d'une netteté admirable ; naturellement les commandes de gaz et d'avance sont par poignées tournantes, l'air étant actionné par un petit levier, au pouce, également solidaire du guidon.

Enfin, terminant la partie cycle, une béquille centrale à large assise et fortement haubannée est ramenée à la position de marche, automatiquement, par un ressort de rappel.

L'équipement électrique prévu est un Soubitez grand luxe avec phare attaché dans la partie suspendue de la fourche. La dynamo, comme la magnéto d'allumage, est entraînée par engrenages ; les accus sont fixés sous la selle et sous le réservoir d'huile, sur une plateforme fixe solidaire du cadre.

La finition est émail noir, filets or. Le poids de la Jonghi est d'environ 130 kilos, réservoirs pleins ; elle a 1 m. 380 d'empattement. La puissance du moteur est de 14 CV à un régime de 3.800 tours ; des essais sans silencieux ont permis un régime de 5.250 tours et une vitesse de 120 kilomètres à l'heure.

Cette description, malheureusement, ne peut faire voir, en quelque sorte, que le côté extérieur de la présentation ; il faudrait qu'elle fût complétée d'une visite d'usine et d'aperçus détaillés sur chacun des organes. Ce qu'on ne peut dire en détail, c'est la sélection des matières premières, la minutie de l'usinage, la sévérité des tolérances. Chaque pièce en montage, chaque pièce prise à l'improviste dans un casier, semble être une pièce d'exposition, tant son fini est poussé à l'extrême. Le secret de l'extraordinaire rendement de ces soupapes latérales, sa puissance, dont bien des culbuteurs de cette cylindrée seraient fiers, n'est pas tant le résultat de calages et de réglages mystérieux que la conséquence logique d'une saine conception et d'un rigoureux usinage, poussé jusque dans les plus infimes détails, non seulement de la partie motrice, mais de tout le cadre.

La première impression qui se dégage est que tout, dans cette machine, a été pesé et calculé et qu'elle réalise un ensemble en quelque sorte unique ; cadre et moteur sont intimement liés, ils ne forment pas un assemblage mais un tout.

En roulant, on a parfois l'impression qu'il y a un manque d'harmonie dans certaines machines, qu'à un excellent moteur ne correspond pas un excellent cadre ou vice-versa, on ne saurait dire au juste quel est le point à critiquer, mais on sent qu'il y a quelque chose. Sur la Jonghi cette impression n'existe pas, tout est coordonné, tout se complète : la position est excellente, le réservoir est celui que vous souhaitez pour bien l'enserrer dans les jambes ; la fourche travaille remarquablement, le moteur donne l'impression de pouvoir tourner indéfiniment à grand régime ; nulle vibration à quelque allure que ce soit, ne vient rompre l'agrément de conduite ; on lâche les mains quand on veut ; l'accélération est immédiate, les freins répondent, tout est aisé, facile, tout tourne bien rond, sans bruits, sans à coups ; c'est un charme... qui ne peut-être que le résultat de cette unité de facture que j'indiquais tout à l'heure.

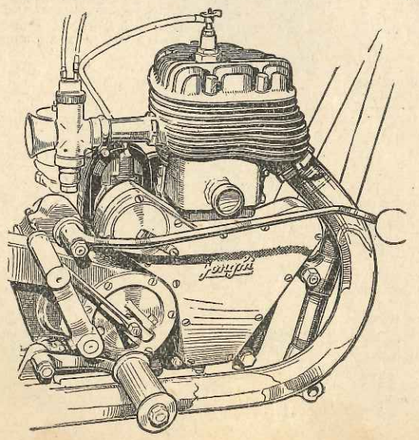
La Jonghi n'est pas seulement une moto agréable, elle est une moto rapide, et bien au-delà de la normale, pour un moteur à soupapes latérales. J'ai annoncé tout à l'heure un chronométrage à 120, sans silencieux ; la machine équipée normalement fait le 110 et possède une impressionnante seconde vitesse qui frise de très près le 75 ; avec cela on peut se défendre... et même attaquer.

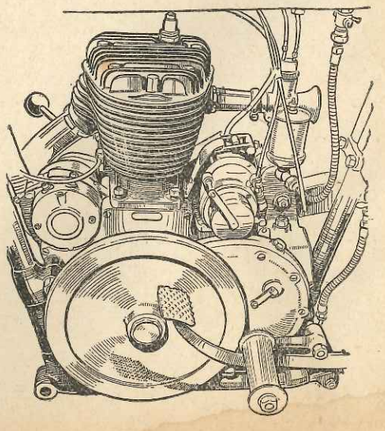
L'idée directrice des constructeurs a été d'établir une machine française, capable de concurrencer sur toute la ligne, tout ce qu'on nous oppose habituellement comme machines étrangères : ils ont voulu démontrer que chez nous rien n'empêchait de faire de la mécanique hors pair. Evidemment cela ne va pas sans soins particuliers, sans que chaque machine isolément fasse l'objet d'une attention constante, afin que chaque moto sortie ait l'ensemble des qualités requises. Cela ne va pas, naturellement, sans une augmentation des prix de revient et de prix de vente, nettement inférieurs toutefois aux machines étrangères de qualités approchantes.

En l'occurrence la question qui se pose est celle-ci :

La Jonghi peut-elle lutter victorieusement contre la concurrence étrangère ? Le meilleur compliment et le plus sincère que l'on puisse faire à cette marque est de répondre : oui.

MAX-END.

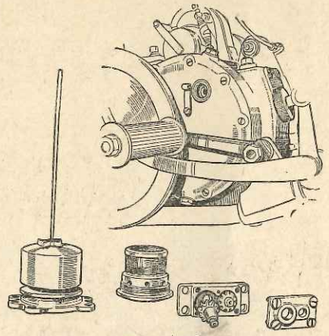


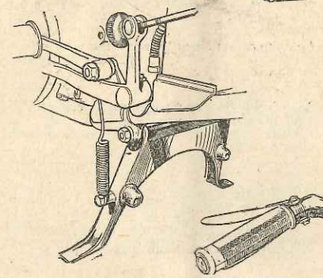


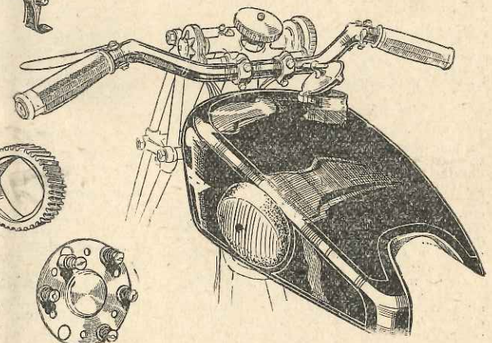
En haut : La fourche. Le ressort enfermé dans deux tubes télescopiques est fixé sur deux bagues bronze tourillonnant sur deux axes. Le bouton de réglage des amortisseurs de fourche est placé sur une partie suspendue.

A gauche : Le bloc du côté droit : Le levier de vitesses est à position variable pour pouvoir être utilisé à la main ou au pied. Remarquer le protège soupapes absolument étanche

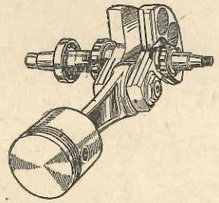
A droite : Le moteur du côté gauche. Les tubulures d'essence et d'huile sont souples pas de bris à craindre. La pédale de frein est à portée de la pointe du pied. La place de la dynamo est prévue de fabrication.



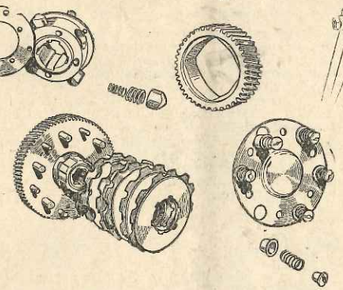




Le réservoir d'une ligne parfaite est obturé par un bouchon à ouverture rapide et bien étanche. Le net guidon Amac, émaillé, comporte les poignées tournantes, les manettes sans colliers et la câblerie cachée.



Le vilebrequin, (tolérance d'usinage voisine de zéro) est monté sur trois roulements, un à billes et deux à galets ; l'usinage et le montage éliminent les vibrations à tous régimes.



Quelques détails typiques ; de haut en bas : le viseur de réglage de l'embrayage devant lequel passent successivement les vis de réglage très accessibles : au-dessus et au-dessous, deux bouchons prévus pour le nettoyage occasionnel. Le graissage : pompe noyée, filtre et flotteur maintenant le niveau d'huile. Béquille centrale à rappel automatique par ressort. Deux tampons élastiques s'interposent entre elle et le cadre. L'amortisseur de transmission composé de 4 « bonhommes » rappelés par doubles-ressorts concentriques. Les disques multiples de l'embrayage, bronze et acier, et les vis à ressorts de compression qui se règlent par le viseur signalé plus haut.

POTINS...

ON DIT...

... qu'on démentait officiellement que le constructeur, entre autres d'une 6 CV remarquable, aurait pris licence d'un avant-train-moteur 500 cmc., transmission avant.

... qu'on dément également la parution au Salon anglais d'une moto six cylindres à six vilebrequins, avec six double-chaînes pour commande des soupapes, chaîne de magnéto, chaîne de dynamo, chaîne primaire et double chaîne secondaire de chaque côté de la roue arrière, servo-frein commandé par chaîne, turbo entraîné par chaîne, moto qu'on prétendait devoir être montée à la chaîne.

... que le vélomoteur à débrayage signalé dans un précédent « Mon petit doigt... » était équipé du nouveau 98 cmc. Villiers et porterait la marque des motos mâconnaises ayant l'exclusivité de ce moteur.

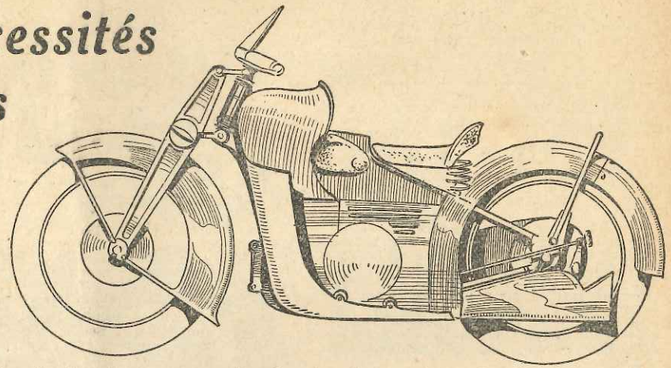
... que d'autres marques sortiraient également sous peu des B.M.A. munis de ce débrayage, entre autres une maison de Lyon connue pour son cadre à poutre supérieure et le beau fini de ses machines.

... que quelque part en Seine-et-Oise tourne un bien curieux 183 cmc., à circulation d'eau, arbre à cames en tête, qui accuse une puissance de près de 50 CV au litre et que la cylindrée bizarre de ce moteur laisse planer sur son affectation définitive un mystère que nous éclaircirons un jour.

... que l'essai de la Monet-Goyon à moteur Rudge Uister est en cours et que déjà notre essayeur a avoué qu'il préférait cette ulster-là à un « ulster » à l'estomac.

... que, poursuivant leur campagne contre le bruit, les autorités compétentes interdiraient l'usage en ville des montres dites à échappement... libre.

Vieilles nécessités nouvelles modes



La moto rationnelle n'a pas mauvaise allure et ne choque pas la vue : Selle surbaissée, pare-brise, tablier généreux. Pare-jambes grand format.

Les pieds humides

S'IL y a dans un monde changeant, une tradition solidement établie, c'est bien chez nos chers constructeurs de motocyclettes, celle ne rien faire pour protéger les extrémités inférieures de leurs clients...

Je les entends s'exclamer : « Et en vélo ! seriez-vous plus à l'abri ». Ou bien « Mais, quand il pleut, on ne sort pas, surtout à moto ! ».

Et ce ne sont pas même ces excellentes vacances, un peu mouillées, n'est-ce pas, qui auront attiré leur attention sur ce point... névralgique...

Car il ne pleut guère, dans leurs conduites intérieures...

D'autres me disent : « Mais si vous tenez absolument à rouler par la pluie, grand bien vous fasse ! achetez-vous donc de bonnes bottes en caoutchouc, et un ciré de marin ». Un complet de scaphandrier, en somme ! Et c'est peut-être tolérable pour un Paris-Madrid à effectuer en 24 heures de « drache » Bravo Bernard ! Mais ce n'est pas l'idéal du motocycliste banlieusard et du promeneur dominical...

Et puis, malgré bottes et cirés, il y a un point fort central, et important de notre anatomie condamné par les dessinateurs de motos au refroidissement à eau, et au bain de siège hygiénique.

La plus noble conquête

LA plus noble conquête qu'ait jamais faite la « technique » motocycliste, le réservoir en selle, a particulièrement augmenté l'intensité de ce petit douchage intime...

Rien ne saurait vous garder de ce ruisselement torrentueux au long des pentes bien chromées : le réservoir semble capter, comme celui d'une centrale électrique toute l'eau des environs pour la faire converger vers... votre bec de selle !... Aucun trench-coat, nul cuissard n'y résiste ..

Il y eut bien, à l'Olympia, un timide, ingénieux et philanthropique essai : on vit, au stand « New Hudson » un couvre-selle articulé, qui, ouvert, formait, par temps de pluie, une sorte de petit tablier imperméable.

Il faut trouver mieux !

Ce n'est point que le désir me pousse, comme la haute couture, de créer une mode nouvelle... et profitable : (oh ! ma chère ! ces petits chapeaux à l'impératrice Eugénie, ces plumes et ces falbalas !)

Mais ce que n'a pas pu obtenir le sens commun, le snobisme l'exigera peut-être, victorieusement.

Nous voulons être protégés. Et pour cela A bas le réservoir en selle !

A bas le réservoir en selle !

ET ce n'est pas... « par ce qu'on l'a assez vu ! » ce n'est pas non plus parce que ses belles formes coûteuses et intérieurement si compliquées contiennent... tant de vide !

On remarqua, au dernier T. T. anglais, des réservoirs « cubistes » : et il est fort question, dans certains services des courses d'adopter des réservoirs sous pression placés plus bas que le carburateur...

C'est bien haut placé ! Ces quelques vingt kilos de liquide.

La mode actuelle du cylindre incliné, la vogue de demain du moteur horizontal ou semi-horizontal permettra d'abaisser le réservoir d'un étage jusqu'à ce qu'il coiffe comme un couvercle, le bloc propulseur.

Alors, dissimulé sous une calandre soigneusement galbée et chromée, il redeviendra... ce qu'il doit être : un modeste bidon...

En voulez-vous : de la moto pontée ?

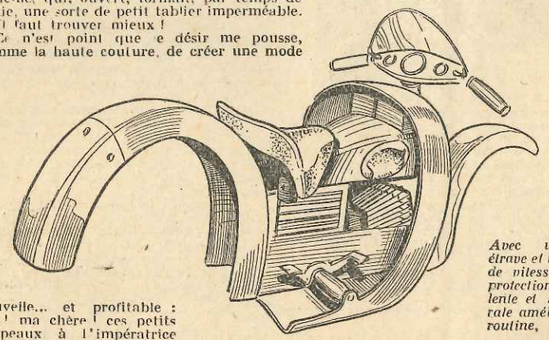
CETTE calandre va servir à nous protéger quelque peu : nous lui donnerons la forme et la fonction d'un « pont » de carrosserie torpédo, d'un saute-vent (et pluie !.), d'un tablier ! ! !

Et bien à l'abri sous son dos de tortue, dans une vraie « coquille », close à l'arrière par un rideau de toile à fermeture express, nous pourrons mettre commodément des tas de choses, qui encombraient nos poches, ou gonflaient notre poitrine ! : les gants, les lunettes, les cartes, le guide, le paquet de sandwichs, etc.

Ce tablier, ce sera notre carrosserie.

En somme : un luxe, une fierté nouvelle !

Les élégants exigeront un bourrelet de cuir fauve, comme au cockpit d'un avion ; les motards pratiques un rebord astucieux formant gouttière, avec probablement, des canalisations et le tout à l'égoût ..



Avec une véritable étrave et un changement de vitesses au pied la protection serait excellente et la ligne générale améliorée. Mais la routine, n'est-ce pas...

Voici donc, d'un seul coup, le centre de gravité abaissé, la protection du pilote assurée... localement ! Le problème du logement des « bricoles » résolu... (Et sans trop augmenter le prix de revient ; le bon marché du réservoir simplifié compensant le coût de la calandre).

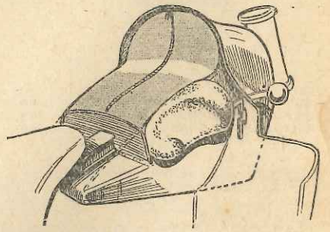
Mais enfin, il reste cette question : comment protéger les genoux du motocycliste contre l'averse et les rhumatismes articulaires ? Comment lui éviter un bain de pied, à la moindre ondée ?

Car pour différents motifs, dérive au vent entre autres et difficulté à manœuvrer le levier des vitesses (à main, tout au moins car, au pieds, ce serait, dans ce cas, l'idéal), je n'ose préconiser la véritable étrave à la fois tablier supérieur, protège-jambe et marchepieds dont pourtant une esquisse est donnée ci-contre...

Contentons-nous de robustes pare-jambes, formant marchepieds et permettant donc de changer de position pour éviter l'ankylose des longs parcours...

Ils ne montent même pas très haut, de façon à ne gêner en rien la manœuvre du levier de vitesses.

La protection des genoux, et des cuisses, (sauf votre respect) est assurée par deux tabliers ou bavolets de toile cirée, tapissant, en temps normal, ou plutôt... anormal, c'est-à-dire sec, l'intérieur du pare-jambes et qui, en une seconde, et même en marche,



Dans le large coffre-sacoche à fermeture rapide, tout ce qui encombrait habituellement nos poches trouvera tout naturellement sa place.

se relèvent et se fixent, par des boutons genre pression, à des knee-grips du type cher à George Dance

Le moindre dessin vaut la plus laborieuse explication. Reportez-vous donc plutôt à une des vignettes de détails Notez également, dans un des « ensembles », la planche à instruments protégée par un pare-brise miniature,

Avec la position surbaissée de la selle, il abritera encore quelque peu notre « poitrail » ; par les trop gros grains, nous nous pencherons derrière.

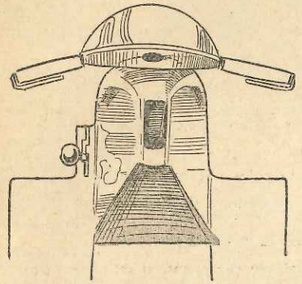
Mais son véritable rôle sera d'empêcher l'inondation de la montre et de l'indicateur de vitesse, rarement étanches, savez-vous !

Je sais bien que cette « débauche » d'indispensables accessoires : pensez donc ! un tablier coffre, des protège-jambes et même un pare-brise, va m'attirer les pires critiques.. Quelle ruine, n'est-ce pas ?...

Mais, sapristi ! la torpédo la meilleure marché a bien, que diable, une carrosserie, un pare-brise et des instruments de bord sans parler de l'essuie-glace, du démarreur... et de la roue de secours...

Caveant consules ! ! !

IL faut, une fois de plus, avoir le courage de le crier... Le peu d'attention apporté à la protection du conducteur, c'est-à-dire du client, équivaut, à la longue, de la part de l'industrie motocycliste, à un sabotage de ses véritables intérêts.



De l'avant, la machine aura une ligne compacte, pas désagréable.

On se lasse, à la fin, d'arriver à son atelier, à son bureau, ou à l'auberge, trempé et dégoûtant parce qu'il a plu cinq minutes.

Je ne veux pas refaire le procès de la complication des manœuvres (vous savez bien : retarder l'avance, ouvrir ou fermer l'air, etc.), de la nécessité des réglages par trop fréquents, qu'un manque de jugeotte, ou une trop grande confiance en la patience des motards impose à une clientèle heureusement bienveillante.

Vingt ans de motocyclisme passionné donnent le droit de dire : Faites quelque chose, maintenant, pour que l'on ne puisse pas affirmer, bientôt « Pour devenir... ou rester motocycliste, il faut être bien jeune, ou très pauvre, ou très enthousiaste ! »

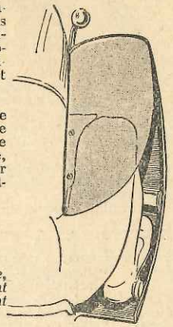
Voyez l'exemple saisissant de tous le nouveau monde Nord et Sud où la moto, après une floraison de plus d'une décade, est en train de disparaître, tuée, en grande partie, par les conceptions maladroites des constructeurs américains...

Ici même, en Europe, notez les signes précurseurs de l'arrivée, de du succès prochain, de petites voiturettes de prix vraiment populaires...

Attention !

La crise économique n'est pas une excuse à l'inertie : c'est le moment, au contraire, pour faire mieux, pour produire dans de meilleures conditions.

R. SEXÉ.



Les genoux du pilote, bien protégés, ne seront plus perpétuellement trempés.

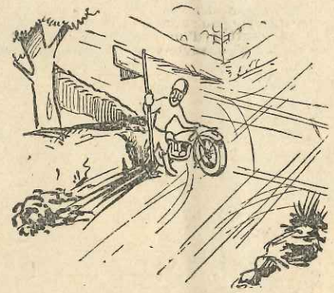
Le problème du freinage

Le coup de frein désespéré peut parfois éviter la bûche mais quand le terrain est accidenté ou la circulation intense, il convient de réduire sa vitesse pour pouvoir s'arrêter facilement.

CE serait tomber dans les lieux communs que de vouloir mettre en question l'utilité, l'importance exceptionnelle du freinage sur les véhicules modernes dont la caractéristique principale est une grande vitesse relative. La possibilité d'arrêt ou de ralentissement est devenue un postulat de toutes les dissertations qu'elle provoque non plus pour objet de démontrer une nécessité mais de découvrir les moyens d'y parvenir. C'est en nous inspirant de ces principes que nous exposons aujourd'hui quelques idées sur ce passionnant sujet.

Il semble qu'en matière de freinage on soit parvenu aux dernières possibilités compatibles avec les lois naturelles et le caractère particulier des véhicules. On regarde aujourd'hui comme satisfaisante et définitive une faculté décélérative qui arrête une motocyclette lancée à 120 kilomètres à l'heure, en soixante mètres. Convenons que c'est assurément un beau résultat puisque cette réussite proscrit l'hypothèse d'un danger de dérapage. Mais, dans une telle matière, le devoir nous impose la recherche d'incessants progrès. Voyons donc s'il n'est pas possible d'améliorer ces données par ailleurs si satisfaisantes.

Nous avons toujours entendu prétendre qu'un freinage pour être efficace et exclure le danger devait réaliser le caractère d'une progression croissante. C'est une opinion unanimement admise de nos jours mais qui risque peut-être de nous arrêter dans une voie si opportune. Est-ce que la simple logique ne vient pas la contre et ne se cabre pas au seul énoncé de cette règle? Que voyons-nous, en effet dans l'action d'un véhicule qu'on immobilise?



Si vos freins ne fonctionnent pas bien, n'hésitez pas à ralentir et même à mettre pied à terre dans un carrefour ; quelques secondes de perdues équivalent souvent à des mois de gagnés... à l'hôpital.

La masse lancée a une certaine vitesse représente une énergie qu'il faut détruire dans le plus court délai de temps. Il demeure évident que cette énergie diminue avec la vitesse, qu'elle sera moindre dans la deuxième seconde de freinage que dans la première et plus élevée que dans la suivante. Or, c'est pendant la première seconde que la manœuvre peut présenter une réelle efficacité lorsque la vitesse étant très forte, le travail à fournir est très élevé sans qu'on ait à craindre ce qui nous arrête dans un pareil problème : l'immobilisation de la roue. En fait, nous perdons beaucoup de temps dans le freinage, ne freinant réellement que lorsque l'allure a considérablement baissé. Nous procédions à l'inverse de ce qu'il faudrait si l'on s'en tient aux lois naturelles et au simple bon sens.

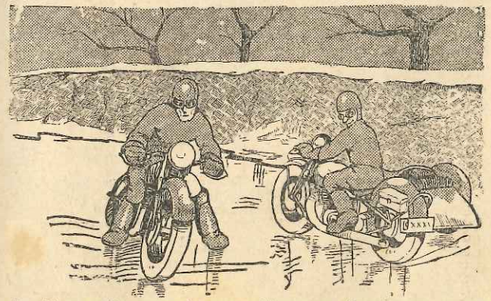
Voici donc, à notre sens, ce qu'il conviendrait de réaliser si la difficulté du problème n'est point, par notre ignorance, une impossibilité absolue. Nous voyons d'un œil favorable un dispositif automatique qui, instantanément, amènerait le freinage à la limite d'arrêt de la roue (nous insistons sur ce mot instantanément) et, étant progressivement décroissant, maintiendrait cette limite jusqu'à l'immobilité.

Nous savons qu'on ne demande pas toujours au freinage des effets aussi désespérés, encore qu'il faille laisser, en cette matière, la prééminence au cas de danger et à l'obligation d'arrêter le plus vite possible Ainsi, les conditions étant variables à l'infini, on ne réduira pas sa vitesse de la même façon, qu'il s'agisse d'un sol sec ou humide, d'une ligne droite ou d'un virage. Ce sont, du reste, ces considérations qui compliquent singulièrement la question. Mais il est facile d'y apporter un remède par la prudence.

Toutefois un second freinage laissé au libre arbitre du conducteur s'impose également pour les nombreux cas où l'on ne demande aux freins qu'un ralentissement de l'allure.

Qu'en pensent les techniciens?

O. MUREAU.



Le sidecar a l'avantage de ne pas déraper sur terrain gras ou sur glace, mais pour le solo, par contre, on doit faire bien attention, car le plus léger blocage de la roue, et l'on se « met en travers », bien heureux si l'on sauve la « bûche ».

INFORMATIONS

DEUX POIDS, DEUX MESURES

Avez-vous remarqué qu'à cylindrée égale, une moto paye plus d'impôts qu'une voiture ? Par exemple, une voiture d'une cylindrée de 1.000 cmc payera pour 6 CV, alors qu'une motocyclette de même cube en paiera 9. Vous vous demandez pourquoi. La raison en est bien simple et la faute en est à nos constructeurs. Immédiatement après la guerre où les fortes machines des stocks américains avaient mis les grosses puissances à la mode, les constructeurs français, pour suivre le goût du moment, déclaraient des 500, qui avant-guerre payaient 3 CV ½, pour 5 CV, des 350 qui n'en payaient que 2, pour 4, etc. Naturellement, le fisc qui ne perd jamais le nord lorsqu'il s'agit de faire rentrer de l'argent, bondit sur l'occasion.

Et voilà l'explication de cette anomalie !

CONTRE LES CREVAISONS

La crevaison a, depuis qu'il existe des gens roulant sur des pneus, hanté l'esprit des usagers de la route.

Pour y remédier on a tout essayé : pare-clous, liquide s'introduisant dans les chambres à air et obturant immédiatement le trou qui pouvait se former, que sais-je encore.

Les Allemands, eux, viennent de faire une invention mirobolante. C'est une sorte de balai de toile caoutchoutée qui traîne sur le sol devant la roue, chassant ainsi les corps perforants qu'elle aurait pu rencontrer.

On n'avait pas encore pensé à cela !

QUI VEUT ETRE REPRESENTANT ?

Le fabricant d'un accessoire breveté, intéressant tous les agents de cycles et de motos cherche actuellement un représentant, possesseur d'une moto de 350 ou 500 cmc.

Les jeunes gens que cela intéresserait sont priés d'écrire à *Moto Revue*, qui transmettra.

UNE ERREUR

Dans un de nos récents numéros, nous avons publié une documentation sur un curieux instrument, mû par un moteur de moto et pouvant servir à tous les travaux agraires ou de ferme : la Moto-faucheuse Rapid.

Une erreur nous a fait dire, dans la légende qui accompagnait les clichés, que cette invention était allemande. La réalité est que la Moto-faucheuse Rapid est une invention suisse et de fabrication exclusivement suisse.

COURSE CYCLISTE ET MOTO

A l'occasion de la course cycliste Paris-Brest et retour, qui vient de se terminer, il fallait avoir un moyen de liaison, un estafette, extrêmement rapide et très mobile pour relier les différents pelotons et les voitures officielles. Il ne fallait pas songer à employer une voiture pour ce faire. On eut donc, tout naturellement, recours à un motocycliste qui eut à faire environ trois fois plus de distance que les concurrents.

La moto est sûre et rapide !

RETROVISEUR

Dans une publicité, du reste fort bien présentée, un fabricant d'avertisseurs énumère tous les atouts que peut mettre dans son jeu le motocycliste pour éviter les accidents. Parmi ceux-ci, il cite le miroir rétroviseur. Nous ne voulons pas nier que cet accessoire soit amusant et puisse rendre quelques services. Mais vraiment, sur une moto, le rétroviseur est loin de constituer une absolue nécessité.

C'est tout au plus un accessoire amusement.

$\frac{X}{D\,4} + V2 = ?$

Ce dernier samedi d'août, sur la route de Melun, passé Montgeron, attelé à une Gnôme D. 4, roulait un rouge sidecar. Survint une autre Gnôme, la dernière née, la V. 2 flat-twin, qui dans un ronflement assourdi doubla, prit quinze mètres et, sous l'impulsion de son pilote, se mit à faire une petite exhibition de maniabilité et de stabilité : marche serpentine, lâcher de mains, ralenti, accélérations, bref, tout ce qui convient à une excellente démonstration. Le spectacle se poursuivit ainsi durant quelques kilomètres, la D 4 et la V 2 se faisant des politesses et se cédant tour à tour le passage. Finalement, après le bouquet de l'exhibition finale le possesseur de la V 2 vint se ranger à hauteur de la D 4, en s'efforçant par une mimique appropriée de faire comprendre au pilote du sidecar, la parenté et l'origine commune aux deux machines. On peut en effet, avoir une moto et, par un concours de circonstances inavouables, ignorer la V 2, et ses qualités. C'est sans doute ce que pensait le pilote de cette dernière en faisant son cours pratique pour éclairer, renseigner et ébaubir le conducteur du sidecar qui n'était autre, en cette ironique circonstance, que notre essayeur. Un bon point, néanmoins, au V 2... iste, fier de sa moto au point de vouloir faire partager son enthousiasme justifié par tous ses frères en « Motocycle ».

L'EDUCATION DES PIETONS

La propagande pour « la circulation des piétons devient de jour en jour plus intense.

M. Jean Chiappe, notre actif commissaire de Police a fait éditer une petite brochure fort bien faite sur l'art de traverser les rues et de circuler.

Le plus drôle est que nous avons vu certaines personnes la lire en traversant la rue.

Piétons attention ! Lisez la brochure chez vous. Il est très mauvais de lire dans la rue, même le guide du piéton.

INNOVATION

On n'aime pas beaucoup les innovations Outre-manche.

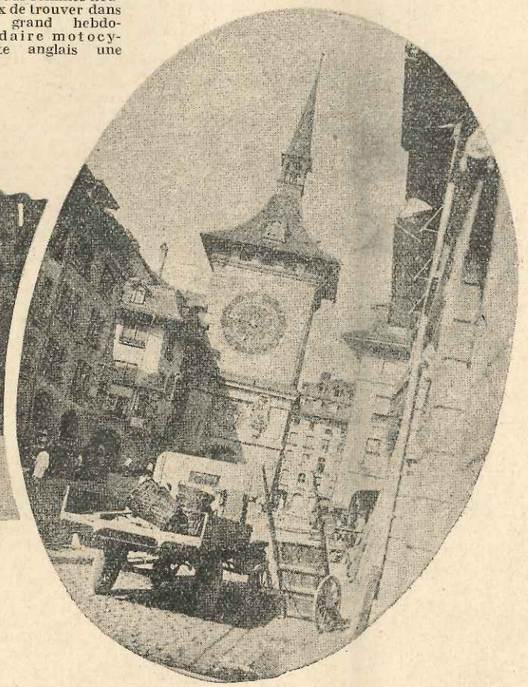
Cela se conçoit si l'on considère que la plupart d'entre elles sont des engins à faire hurler.

Ainsi, un constructeur britannique vient de lancer sur le marché, un curieux dispositif, qui n'est autre qu'un châssis en tubes, comportant deux roues supplémentaires que l'on adapte à l'arrière de la moto pour pouvoir y mettre, soit une sorte de carrosserie à deux places, soit une caisse de livraison. Mais le plus terrible de l'histoire, est que les deux roues arrière supplémentaires sont en arrière de la roue de la moto.

Vous voyez d'ici l'engin !

VOUS POUVEZ CHASSER !

Oui, vous pouvez chasser en vous servant de votre moto, rien ne vous l'interdit. En effet, le préfet de Police, au cours d'une ordonnance récente ayant trait à la chasse, a officiellement notifié l'interdiction de chasser en automobile ou en avion. Mais il n'a été question dans cette ordonnance, ni de la moto, ni de la bicyclette.



Toutes les beautés, naturelles ou artificielles, que peut recéler la machine ronde sont accessibles au motocycliste. Les montagnes avec leur charme sauvage et prenant, les villes antiques avec leurs ruines, évocatrices des splendeurs passées, les grandes cités industrielles avec leurs usines, sources de richesses économiques.

L'AMOUR DU MÉTIER

Il y a quelque temps, le Marseillais du dirt-track, Fernand Meynier, rencontra à Arras, Pierre Viel, qui était venu accompagner le champion du demi-fond « Toto » Grassin.

Meynier invita Viel, à monter dans son sidecar. Mais, tout à coup, repris par l'amour du métier, Meynier se mit à faire toutes sortes d'acrobaties, virant au frein, rasant les tramways sans se soucier des objurgations de son passager qui n'en menait pas large.

Gageons que Viel à remontera pas de sitôt en moto avec Meynier !

UN GESTE

Depuis l'accident dont Gaussorgues a été victime au cours de son entraînement en vue de la course de côte du mont Ventoux, sa femme ne quitte pas son chevet. Divo, l'as du volant à qui la municipalité de Bédoin avait offert une gerbe de fleurs au cours du champagne d'honneur qu'elle offrait aux concurrents et aux officiels du Ventoux, n'eut rien de plus pressé que de la porter à Carpentras, à Mme Gaussorgus.

Rien d'étonnant à cela de la part du parfait gentleman qu'est Divo.

COURRIER SANS TIMBRE

Malgré de fréquents avis aux intéressés, passés sous cette rubrique, nous recevons encore chaque jour un grand nombre de lettres non timbrées. Naturellement nous n'y répondons pas, ne pouvant, malgré notre désir de rendre service, assumer les frais de notre nombreuse correspondance journalière. Ensuite, on nous envoie des lettres de réclamations, où l'on s'étonne de ne pas avoir reçu de réponse.

Mettez des timbres, amis, et l'on vous répondra.

POURQUOI PAS DES COMPTES RONDS ?

Nous reprenons ici une opinion déjà formulée il y a quelque temps. Comment se fait-il que, puisque l'état n'admet pas les demi-chevaux, on fabrique des machines de 175, 250 et 350 cmc. au lieu de 200, 300 et 400 ? Nous savons bien que les catégories sont ainsi déterminées dans les compétitions, mais cela n'est qu'affaire de conventions. Nous payons nos pauvres petits chevaux assez cher pour qu'on nous en donne pour notre argent. Et avec le rendement des moteurs actuels, 50 cmc. ne sont pas à dédaigner, loin de là !

LE GRAND PRIX DES CYCLECARS

Depuis deux semaines, nous étions dans l'expectative au sujet du Grand Prix des cyclecars. Qu'allait-on faire ?

La question maintenant est résolue. A la suite d'une enquête à laquelle procéda son comité, l'Union Motocycliste de France a décidé la suppression pure et simple du Grand Prix des cyclecars en 1931, le nombre des engagés étant trop restreint pour permettre d'organiser l'épreuve. C'est dommage, mais au moins, nous sommes fixés !

JUSTE PEINE.

Un voiturier qui a fait circuler sur une route nationale des arbres de 8 à 10 mètres de long, lesquels, à raison du mode de transport employé, ont traîné sur le sol de la chaussée, nouvellement rechargée et lui ont causé des dégradations importantes sur une longueur de plus de 4 kilomètres a commis une contravention. Le Conseil d'Etat a décidé que le Conseil de Préfecture avait bien jugé en faisant application de la loi du 30 mai 1921, et en condamnant le contrevenant à 50 francs d'amende, aux frais du procès-verbal, et à 4.500 francs de dommages-intérêts.

AVIS AUTORISÉ

L'avons-nous assez dit que la moto était une école de sang-froid et d'adresse !

Nous sommes heureux de trouver dans un grand hebdomadaire motocycliste anglais une opinion véritablement autorisée sur se sujet. C'est celle de M. Roland Dangerfield, un des directeurs de *Temple Press* qui publie l'organe en question.

M. Dangerfield est automobiliste et dit ceci textuellement: « Pour devenir un bon conducteur d'automobile, il faut d'abord être un motocycliste. »

Que voulez-vous de mieux ?

ARRETEZ-VOUS

En France, lorsque un représentant de l'autorité veut faire arrêter un automobiliste ou un motocycliste, il tire un son strident d'un sifflet spécialement prévu pour cet usage. Le délinquant (?) s'arrête... ou ne s'arrête pas.

Dans le royaume Uni, les policiers de la route sont beaucoup plus expéditifs. Ils ont à leur disposition une sorte de petites herse extensible, retournée à l'envers, c'est-à-dire les pointes en l'air, et qui se termine par un petit panneau portant le mot « stop ». Quand ils veulent faire arrêter un véhicule, ils déploient leur obstacle portatif. Et soyez certains qu'ils obtiennent toujours satisfaction !

RA VITAILLEMENTS DE NUIT

Bien des motocyclistes attendent pour refaire le plein de carburant que leur réservoir soit presque complètement à sec. Il arrive même qu'ils sont surpris par son assèchement plus rapide qu'ils ne l'avaient supposé. Quand cela arrive le jour, même si l'on est un peu loin d'un garage, il n'y a que demi-mal, et on arrive toujours à se tirer d'affaire. Mais, quand il fait nuit, c'est une autre histoire. C'est pour cela que nous adressons toutes nos félicitations à l'*Argus* qui publie une longue liste des villes et localités où l'on peut se procurer de l'essence la nuit, ainsi que le nom du garage.

Bravo !

PUISEZ DES CONSEILS

Pour la plupart d'entre nous, la période des vacances est terminée. De toute façon, les beaux jours — si tant est qu'on puisse considérer qu'il y a eu des beaux jours — sont finis.

Après les longues promenades que vous avez faites, votre machine va avoir besoin d'un démontage et d'une sérieuse vérification. Au lieu de la faire faire par un spécialiste, faites-la vous-même avec l'aide du *Vade Mecum* du motocycliste qui sera pour vous un guide sûr, qui vous apprendra à connaître votre machine. Consacrez à son achat la somme de 10 francs... il vous la rendra au centuple.

UN ACCIDENT

Alors qu'il s'entraînait à l'autodrome de Linas-Montlhéry, en vue des prochains grands prix de France, René Dupré, du Moto-Club de Paris, fut victime d'un grave accident.

Dans la ligne droite, alors qu'il roulait à grande allure, une patte d'attache de son guidon se desserra, lui faisant faire une violente embardée, et il tomba sur le côté de la piste. Les spectateurs présents le relevèrent immédiatement et on le transporta à l'infirmerie de l'autodrome. Quelques minutes après, une ambulance le transportait dans un hôpital de Paris. L'état du malheureux garçon est très grave.

SOUPLESSE

Souventes fois, nous entendons formuler l'opinion qu'il serait désirable que nos motos soient pourvues de moteurs polycylindriques et l'on nous cite l'exemple des voitures qu'on prétend infiniment plus souples que les motos actuelles, munies de monocylindres.

Et cependant, un démenti formel vient d'être infligé à ces assertions par Sterx qui, sur sa San-Sou-Pap, a battu le record de lenteur de la course de côte de Montmartre. Et l'on sait que dans ce genre d'épreuves il est interdit de débrayer ou de faire patiner l'embrayage. La souplesse du moteur entre donc seule en jeu.

NON STOP

Il est bizarre de constater que les courses de côte sur herbes, disputées selon la formule du « Non Stop » c'est-à-dire du conducteur qui s'arrêtera le plus haut possible, qui remportent un si gros succès en Angleterre et en Amérique, sont si peu en faveur chez nous.

Ces épreuves qui nécessitent de réelles qualités d'adresse de la part des compétiteurs, sont pourtant fort intéressantes et donnent lieu à d'amusantes péripéties.

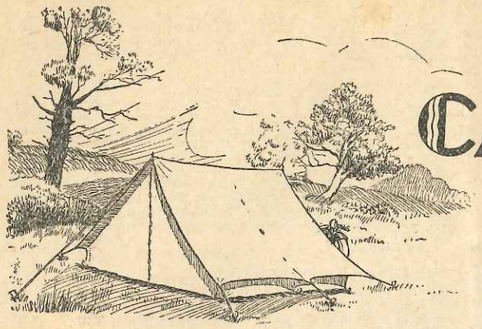
Il y en eut une d'organisée dernièrement à Lyon et elle remporta un très beau succès qui devrait encourager à suivre l'exemple de ses organisateurs.

POLICE

Il y a déjà fort longtemps que les policiers de toutes les cités des Etats-Unis se servent de motocyclettes, tout le monde le sait, car les fims américains nous en ont assez fait voir de ces matches, poursuite entre un policier en moto et le ravisseur (de n'importe quoi) en voiture. Ce n'est donc une nouvelle pour personne de dire qu'ils possèdent de gros sidecars 1.000, voire 1.200 cmc.

Mais la dernière innovation de la police New-Yorkaise est un sidecar blindé et « superprotégé », pourvu d'un fusil mitrailleur. Il est destiné tout spécialement à la chasse aux gangsters.

Que dites-vous de celle-là ?



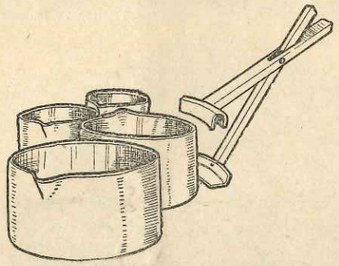
CAMPING

Le camping a des adeptes, mais en moins grand nombre qu'il le mériterait. Les hôtels sont trop chers pour beaucoup de bourses et au cours des années écoulées les prix n'ont jamais cessé de monter. Il y a certes des charges très lourdes, et de jour en jour les denrées coûtent plus cher. Toujours est-il qu'il y a beaucoup de personnes qui ne peuvent songer à faire un voyage de huit jours. L'hôtel c'est l'inconnu avec la déplorable manie de facturer la boisson en supplément. Comme si on pouvait manger sans boire. Et que de fois nous avons payé très cher un mauvais vin. Les auberges disparaissent ou dans d'autres cas adoptent les prix des hôtels. On dresse des plans de la France gastronomique, mais il faut un portefeuille bien garni pour entreprendre une telle tournée. Nous ne sommes pas tous gourmets et nous contenterions bien volontiers d'un plat de viande, de légumes et de dessert, si tout cela était assez copieux et assez bien préparé. Mais cela n'existe guère et un grand nombre de voyageurs parcourent de très longues étapes et pratiquent ce qu'on pourrait appeler le semi-camping, nous voulons dire qu'ils déjeunent sur l'herbe et que le soir ils dînent et couchent à l'hôtel. Mais ces longues étapes sont la négation du tourisme. Faites dans votre journée 200 km., vous aurez quatre heures à rouler et vous pourrez consacrer votre temps à visiter ce qui, sur votre parcours, présente le plus grand intérêt. Mais si vous faites des étapes de 400 km. vous roulerez huit heures par jour et il ne vous restera que bien peu de temps à votre disposition. Pour peu que vous ayez des petits ennuis de route, vous serez condamné à rouler sans trêve. Avec la grosse économie que permet de réaliser le camping, vous pourrez réduire autant que vous le voudrez la longueur des étapes, vous pourrez séjourner aussi longtemps qu'il vous plaira dans un site agréable, vous serez, à bon compte, votre maître. Il est donc assez curieux, du moins à première vue, que, dans une période économique difficile, le camping reste en somme peu pratiqué et que tous les voyageurs qui se lamentent sur les prix élevés des hôtels, ne pensent pas à la solution qui est à leur portée.

Ce n'est pas dans le prix du matériel de camping qu'il faut voir un obstacle. Il y en a pour toutes les bourses depuis la petite tente du boy-scout, jusqu'à la roulotte. Certes il faut un équipement suffisamment complet et en particulier des couchettes qui isolent le dormeur du sol, un bon fourneau à gaz de pétrole, etc.. Mais il n'est pas nécessaire d'utiliser des ustensiles brevetés, certes légers et peu encombrants, mais en général coûteux. En somme un matériel de camping est peu coûteux et la mise de fonds qu'il représente est rapidement amortie.

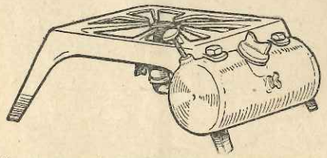
A notre avis le plus gros obstacle au camping est un obstacle moral. Beaucoup d'entre nous craignent d'être pris pour des vagabonds et des bohémiens. Il arrive, bien entendu, que des gendarmes ou des gardes champêtres nous traitent comme tels et nous obligent à camper dans l'endroit réservé aux nomades. Cela manque parfois de charme. Le site n'est en général choisi par les municipalités, ni pour son pittoresque, ni pour sa commodité. **L'herbe en a disparu et les détritus y abondent.**

De plus, on est l'objet de la curiosité générale ce qui peut plaire quand on se carre dans une Hispano, mais est moins agréable quand on campe sous la tente. Il n'est pas toujours facile d'obtenir la permission de camper dans une propriété privée et on est souvent considéré comme un vagabond, le paysan surtout dans certaines régions, se méfie des inconnus, redoute qu'on le vole ou qu'on mette le feu. Il est vrai que certains campeurs ne font pas assez attention et laissent sur le lieu de campement, boîtes vides, papiers gras, etc... Auprès des gens vous passez pour des originaux qui ont la bourse bien garnie et auxquels on peut faire payer cher la permission de camper. Des efforts sérieux sont faits pour remédier à cet état de choses et on est arrivé à dresser des listes déjà longues de propriétaires qui autorisent gratuitement ou pour un prix modéré, le camping sur leurs terres. La situation s'améliorera certainement, quand on constatera que les campeurs sont des gens bien élevés, discrets, soucieux de ne gêner et de ne léser personne. Actuellement, pour beaucoup le camping c'est l'inconnu. C'est pour le touriste une aventure qu'il hésite à courir, c'est pour les populations sédentaires quelque chose d'indéfini, peut-être une gêne, peut-être un danger pour leur propriété.

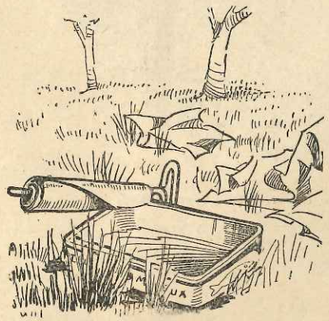


Avec cette série de casseroles en aluminium dont les queues ont été ôtées vous aurez une superbe batterie de cuisine. Remarquer le manche amovible constituant pince et facile à faire soi-même.

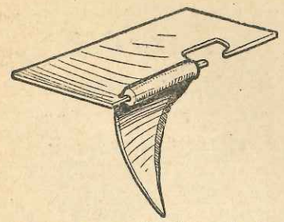
Nous sommes pour la plupart attachés à nos aises et tentés de considérer la tente du campeur comme celle d'un Esquimau ou d'un Canaque. Il semble que le campeur soit condamné aux rhumatismes, à la viande crue, aux aliments assaisonnés de poussière, qu'il ne puisse se laver, bref qu'il doive mener une vie malsaine et primitive. Peut-être certaines dames timides craignent la visite des serpents ou des crapauds. Tous ces préjugés et ces craintes mal fondées retardent le développement du camping. La réalité est toute autre. On ne passera jamais de nuit meilleure, on ne connaîtra jamais couche aussi douillette et confortable que le sac de couchage bien isolé du sol par une paillasse ou une toile imperméable. S'il pleut, une bonne tente bien installée vous garantira parfaitement. Si vous voulez lire ou écrire la nuit, il est très facile de le faire en utilisant la batterie de votre moto ou de votre voiture. Une ampoule de dix ou même cinq bougies suffira. Le problème de la cuisine n'est guère plus difficile. Bien entendu la cuisine compliquée ne serait pas ici à sa place. Une nourriture saine et simple convient à cette vie au grand air. Il n'est nul besoin de savants assaisonnements pour exciter votre appétit. Vous n'êtes nullement limités aux boîtes de conserves. Vous serez toujours à proximité d'un village ou d'un bourg où vous trouverez de la viande fraîche, des légumes et tout le nécessaire. Après tout, même quand on campe, on ne fait pas un voyage d'exploration dans le centre africain et on pourra en général faire ses provisions sans aucune difficulté. Pour la cuisson des aliments, n'avons-nous pas ces admirables fourneaux à gaz de pétrole. Il sera cependant nécessaire de prévoir un écran qui les garantisse du vent. En quelques minutes, trois ou quatre, ils portent à l'ébullition un litre d'eau. C'est dire qu'ils permettent de faire cuire en un clin d'œil tous les aliments. La flamme est très facilement réglable. Certes nous aurons à laisser un intervalle entre la dégustation de chaque plat et du suivant, mais cela est excellent et nous évitera l'engloutissement ultra-rapide de notre nourriture. Notre digestion n'en sera que meilleure. Il n'est nul besoin de beaucoup d'ustensiles. Une série de casseroles peut être aisément emportée dans un sidecar. Nous les amputons de leurs manches et nous avons confectionné une sorte de pince qui permet de les saisir solidement. On pourrait aussi percer deux petits trous et faire une anse en fil de fer ; c'est précisément un plaisir que de combiner des ustensiles pratiques et peu encombrants. On peut avec un peu d'ingéniosité y arriver à peu de frais. Un objet de première nécessité, c'est un seau de toile. Si cela est possible on en aura même deux, car de l'eau en abondance est nécessaire si on veut camper agréablement. Ne prenez pas des ustensiles trop petits, car votre appétit, excité par le grand air, ne s'accommodera pas de dînettes. N'oubliez pas un ouvre-boîte. Nous n'en connaissons pas de meilleurs que ceux dont la lame est articulée sur une petite plaquette : celle-ci s'accroche sur le rebord de la boîte. Ce modèle a été très employé aux armées.



Le fourneau à gaz de pétrole, d'un maniement sans danger permet d'obtenir une cuisson rapide avec un encombrement très réduit.



Les plus grands ennemis de la profusion du camping. Les boîtes de conserves vides et les papiers gras que laissent des campeurs mal élevés. Et après cela, étonnez-vous que les propriétaires vous refusent l'accès de leurs terrains !



L'ouvre-boîte pliant en tôle d'acier, le plus pratique et le moins dangereux.

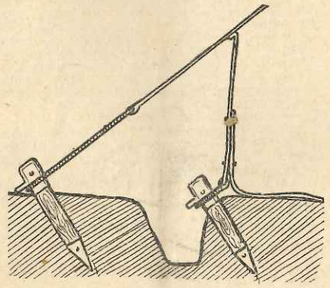
Il est essentiel d'avoir, pour isoler votre lit du sol, une toile spéciale. La paillasse est préférable si on est sûr de trouver du foin ou de la paille pour la remplir. Elle sera plutôt employée quand on séjourne dans un endroit. Le sac de couchage bien étanche, est beaucoup plus pratique que des couvertures. Choisissez un endroit bien sec où l'herbe soit courte, et exempt de bosses, de trous ou de cailloux. Après deux ou trois heures, vous sentirez des petites pierres ou des petites branches dont vous n'aurez pas remarqué l'existence en vous couchant. On peut creuser un petit trou à l'endroit où porte la hanche, mais à condition d'être un dormeur paisible qui ne change pas de position. Le terrain sera de préférence légèrement en pente pour favoriser l'écoulement de l'eau, et il est recommandable de faire autour de la tente, une rigole qui recueillera l'eau. Ne campez pas sous les arbres, même si le temps n'est pas orageux.

Surtout n'achetez pas de tente au rabais. Choisissez la toile la plus forte, la plus épaisse que vous puissiez trouver. Une telle tente sera plus lourde et plus encombrante, mais du moins vous mettra à l'abri. Nous avions après la guerre acheté à raison de 30 francs pièce, des bâches américaines caoutchoutées qui rendaient de multiples services. Placées à cheval sur la tente et fixées au sol par quelques cordes et quelques chevilles, elles favorisaient l'écoulement de l'eau et préservaient le sommet de la tente.

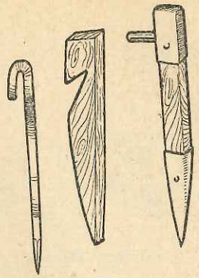
La tente doit être orientée dans le sens du vent et il y a même certaines tentes individuelles qui offrent l'apparence d'une pyramide couchée. Elles n'offrent ainsi qu'une très petite surface au vent. Il est incontestable qu'une certaine expérience est nécessaire pour bien planter une tente. Le débutant sera particulièrement embarrassé, s'il souffle un vent assez violent. Le camping n'est pas absolument aisé et peut-être est-ce une raison de plus de l'aimer. De jour en jour, d'année en année on améliore son matériel et ses méthodes. Le camping oblige à avoir de l'ordre, sinon on oubliera tout ce dont on a besoin. On ne trouvera pas ses couvertures pour la nuit, on cherchera en vain l'ouvre-boîte pour les conserves, le beurre pour faire cuire le beefteack. Il ne faut pas se décourager, mais observer, corriger ses fautes. On y acquerra des qualités morales, confiance en soi, méthode, ordre, qui sont loin d'être négligeables.

Il n'est nullement nécessaire de se déguiser en explorateur colonial, pour pratiquer le camping, d'autant qu'avec des saisons pluvieuses cet équipement ne convient guère. Conservez votre équipement habituel de motocycliste, c'est-à-dire un complet ordinaire et des survêtements imperméables. Ayez du linge de rechange et des sandales à semelles de caoutchouc. On est bien entendu très limité.

La roulotte est une solution tentante, mais plus coûteuse et qui se prête moins aux grandes étapes. D'ailleurs la remorque attelée à une moto sidecar n'aura jamais les dimensions suffisantes pour être vraiment confortable.



Coupe du montage d'une « tente-maison » ; le piquet de gauche tend le « toit », celui de droite fixe les « murs » ; remarquer la « toile à pourrir » repliée à l'intérieur et évitant que le vent ne viennent nous caresser la tête ou les pieds pendent la nuit. Il est à conseiller de creuser un petit fossé de 20 centimètres de profondeur autour de la tente pour arrêter l'eau d'écoulement en cas de pluie.



Trois types de piquets de tente les plus courants:

A droite : *le piquet tout métallique: pratique en terrain dur, il est nul dans la terre mouillée ou le sable.*

Au centre : *le piquet en bois, très bon marché mais d'une fragilité très grande et d'un encombrement exagéré ; ne jamais l'employer car il cassera au trois ou quatrième coup de maillet.*

A gauche : *le piquet idéal car léger et solide, avec corps en bois dur, dont la tête et la pointe sont recouvertes d'acier.*

Bien que le camping en solo soit possible et pratiqué par de nombreuses personnes, nous pensons que le sidecar est beaucoup plus commode ; surtout si on a une carrosserie de tourisme.

Si vous voulez vraiment vous reposer intellectuellement, faire provision de santé, voir beaucoup de pays ou au contraire séjourner à peu de frais dans le pays de votre choix, n'hésitez pas à faire du camping. Espérons que le camping passera dans nos mœurs, qu'on cessera de considérer les campeurs comme des vagabonds ou des originaux, qu'on ne les traitera plus comme des romanichels. Les groupements campistes y travaillent énergiquement et gagnent du terrain. Grâce à eux le camping mettra de nouveau à la portée des bourses moyennes le grand tourisme et les voyages de longue durée.

X. Y. Z.

UN NOUVEAU BLOC

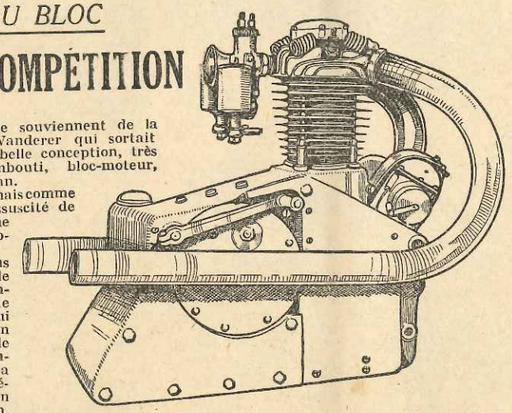
LE JAWA COMPÉTITION

Tous nos lecteurs se souviennent de la firme allemande Wanderer qui sortait des machines de fort belle conception, très modernes : cadre embouti, bloc-moteur, transmission par cardan.

Wanderer n'est plus, mais comme le Phœnix, elle est ressuscité de ses cendres sous la forme de la machine tchécoslovaque Jawa.

Nous retrouvons dans la Jawa le cadre en tôle emboutie de la Wanderer, qui s'apparente très étroitement à celui d'une célèbre flat-twin allemande, détentrice de nombreux records mondiaux. Seul le moteur a changé. Celui que représente notre cliché est un bloc de compétition.

A part son double échappement, il rappelle à s'y méprendre certain bloc de course belge, à cylindre noyé dans la masse du carter, aux dimensions imposantes, dessiné par un ingénieur anglais, qui fit des étincelles.



Le bloc de la Jawa « beaucoup d'analogie avec celui de la F. N. des records. On remarque les ressorts de soupapes en épingles à cheveux et la netteté du carter. Le changement de vitesses se fait par une longue pédale.

UN PEU PARTOUT

Précision !

Un facteur qui est d'une importance primordiale pour obtenir d'un moteur le maximum de rendement et l'absence de vibrations, est l'équilibrage. Chacun sait qu'il ne peut pas y avoir de bon équilibrage si certaines pièces, comme les volants ou le vilebrequin, ont du « faux-rond ». Le jeu est aussi un facteur de vibrations.

Mais un usinage extrêmement précis revient fort cher et est bien souvent négligé. D'autre part, on ne peut pas obtenir une précision mathématique, c'est pourquoi un constructeur de la région parisienne est fier, à juste titre, de pouvoir dire que dans sa construction, les tolérances maxima ne dépassent jamais 2/100e de millimètres.

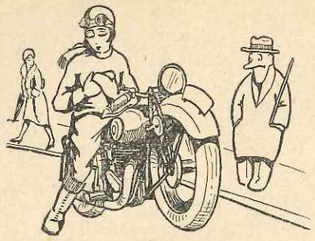
Après cela, nous lisons dans un organe motocycliste mensuel qu'un moteur de moto est « un mécanisme subtil et délicat, monté *au 100e de millimètre* ». Informez-vous, cher confrère, informez-vous !

Nécrologie

Les obsèques d'Alphonse Collado de l'Amicale Motocycliste argenteuillaise, ont eu lieu le 13 août, parmi une grosse affluence.

Quelques membres de l'A.M.A. étaient venus représenter leur club.

FEMME & MOTO

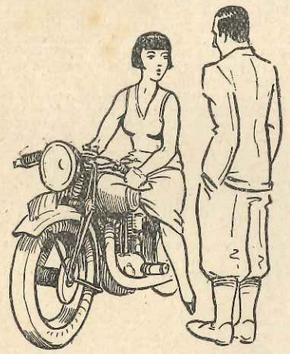


Conduisez, Mesdames

Je vous ai entretenu il y a quelque temps de ma cousine Yvonne, qui avait passé commande de sa 350 super-sport. Pour ceux qui prétendent qu'il faut apprendre à piloter sur une petite machine avant de se hasarder sur une grosse, ma cousine offre un joli démenti. C'est à présent une motocycliste accomplie... et enchantée.

— Maintenant combien de dames voudraient apprendre à piloter, qui n'ont pu y parvenir faute de patience de la part de leur professeur (surtout si celui-ci est leur mari); aussi j'ai découvert à leur intention une petite méthode que je leur donne en secret.

— Or donc mesdames vous avez toutes rêvé conduire, et à cet effet vous vous êtes adressées à votre mari ou à un ami, si vous n'avez pas essuyé un refus catégorique



Ce n'est pas les quelques indications techniques qui vous feront faire un pas en avant dans l'« Art de Conduire ».

vous avez entendu cette jolie phrase qui vous a enlevé toute votre belle audace : Conduire ? rien de plus facile chérie, ouvre l'essence, décompresse, appuie sur le kick, lâche le décompresseur, débraye, passe en première, embraye et ouvre l'air. Un peu ahurie et après plusieurs insuccès vous êtes partie en première pendant quelques mètres, mais le bruit du moteur ne vous a jamais semblé aussi intense et il vous semble que la machine va s'emballer avec vous. Votre mari inquiet... pour sa moto, décide que la séance est terminée et vous rentrez à la maison avec l'idée que vous ne saurez jamais piloter plus de 50 mètres.

Comme de tous temps les hommes n'ont jamais su nous comprendre je vais vous donner une méthode, elle est peut-être un peu astucieuse, mais il faut bien se débrouiller n'est-ce pas ?

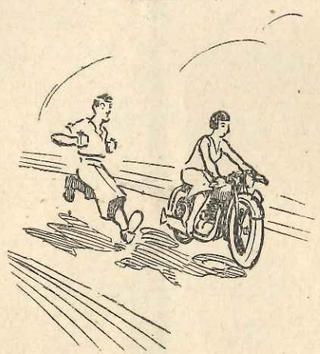
— Après avoir été aimable pendant toute une semaine, et j'insiste sur ce point, dirigez votre promenade sur un endroit où il y a des côtes en pente douce, votre mari aurait préféré aller en sens inverse, mais vous avez tellement été aimable ! ! ! Dans le haut de la côte, prétextez un arrêt, là commence votre apprentissage, pas de bruit de moteur, pas de manettes à trifouiller, pas de regard en biais sur le moteur qui chauffe ou sur les vitesses qui grincent, une seule chose à s'occuper: le frein, donc c'est facile, laissez-vous descendre, habituez-vous à freiner et à manier la machine, après 5 ou 6 descentes vous aurez plus appris que vous ne croyez.

— Oui, mais pour remonter ?

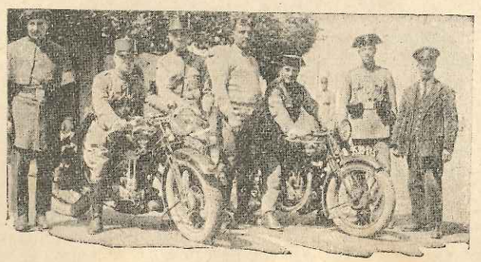
— Pour remonter ! ! ! Mais voyons. vous avez tellement été gentille que votre mari fera les 6 descentes à pied et qu'il vous ramènera au départ à chaque fois ! ! ! !

Après cela il ne vous reste plus qu'à être tout à fait charmante... jusqu'à l'achat de votre moto !

Mlle Lucienne Bouchon.



Et votre mari, pour qui vous avez été si gentille, fera un peu de course à pied pour remonter la moto en haut de la côte !



Les gendarmes ibériques s' intéressent énormément à la motocyclette, mais pas comme leurs collègues français, pour qui elle n'a d'attrait que lorsqu'ils peuvent prendre son propriétaire en défaut et lui « coller » un bon procès-verbal. Ceux-ci, au contraire, sont fiers d'être photographiés dessus.

En suivant une épreuve

Le *journalisme (le Grand Journalisme m'avait toujours tenté. Ah ! pauvre de moi !)*

Je complais me distinguer, faire un reportage enthousiasmant, **super-maous** !

J'avais chargé mon appareil photo de plaques ultra-rapides ; mon bloc-notes était vide, mais j'avais fait le plein de mon stylo ; ah ! j'en avais des idées dans la tête, et des questions intéressantes à poser aux coureurs !

Depuis huit jours ma moto était parée pour aller les attendre au passage et leur faire un bout de conduite jusqu'à l'étape du soir. Mon carburateur bien réglé, mes chaînes tendues et graissées, je vous prie de croire que ma bonne 500 cmc. était encore capable de faire plus qu'honorable figure et de montrer son numéro arrière à plus d'un crâneur.

Donc, mercredi dernier, à l'heure fixée, j'allais partir, quand... catastrophe ! On m'annonce la visite de l'inspecteur des Fraudes.

A propos ! je dois vous dire (pas de fausse modestie !) que je suis de mon métier fabricant de... suppositoires (ancienne maison Tohu-Bohu, Hurluberlu, gendre et successeur, Société à responsabilité très limitée, à capital variable entièrement à souscrire, la plus grosse maison **in the World**, *usines modèles où vous voudrez, production... pouvant satisfaire... les besoins de la France entière).*

On m'annonce donc l'inspecteur des Fraudes. Voici mon départ retardé, retardé, retardé. Cet animal m'a tenu toute la matinée bon poids (jusqu'à 1 heure). Il a tout inspecté, tout examiné, tout vérifié, tout analysé. Il a même poussé la conscience professionnelle (qui m'avait dit que les fonctionnaires n'en avaient pas ?) à se livrer à des expériences personnelles, dont il n'a eu d'ailleurs qu'à se louer.

Enfin, à une heure, j'étais libre. Vivement en selle en direction de la grand'route par laquelle passaient les coureurs, distante de 60 kilomètres ; peut-être arriverais-je encore à temps pour faire mon reportage ! Je vous assure que j'ai tiré sur les ficelles et couvert le trajet en un temps record. Hélas ! peine perdue. Quand j'arrivais, les coureurs étaient passés, les coureurs étaient partis. Adieu, veau, vache, cochon, couvée ! Adieu rédaction lucrative à Moto Revue ! *gloire littéraire, fauteuil sous la Coupole.*

Je revins au logis avec mes plaques toujours ultra-rapides et toujours intactes, mon bloc-notes vierge, mon stylo plein, mes idées dans la tête et mes questions dans le gosier.

Bah ! faut pas s'en faire, eh ? Soyons philosophe, et vous, lecteurs, soyez patients. Vous ne perdrez rien pour attendre. J'espère d'ici peu avoir l'occasion de vous montrer un aperçu de mes talents.

Voici toujours en guise de morale et de conclusion, cette règle de conduite que je propose à votre sagesse :

En toutes occasions, il faut, quoiqu'il arrive,
Chimène, qui l'eût dit ? Rodrigue, qui l'eût (cru ?
Au lieu de se laisser aller à la dérive,
A mauvaise fortune, faire toujours bon...

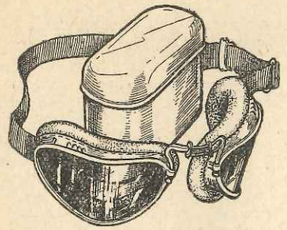
L'Hurluberlu.

N. B. — *Si votre moteur est cataminé, il n'est rien de plus facile que de lui rendre sa.. nervosité première en employant mes suppositoires que vous pourrez vous procurer aisément dans les bureaux de* Moto Revue. *Sachez que leur valeur est de 10 francs et que nos abonnés ne paieront la... cartouche que 7 francs ; on dit que ceux qui n'ont pas eu la chance de souscrire un abonnement paieront 9 francs.*

Et c'était presque une moto

Les journaux nous apprennent qu'un ouvrier monté sur un tricycle à pétrole a été tamponné et tué par une automobile. C'est un fait divers devenu commun. Mais ce qu'il faut souligner c'est que la presse motophobe n'a pas, en cette circonstance, osé faire état du moteur propulsant, ce tricycle pour assimiler l'engin à une moto et vitupérer contre la machine et la victime.

Portez des lunettes



La lunette Dictator que l'on trouve en prime à Moto-Revue est bien le type de la lunette de vitesse, avec ses verres bombés d'où large champ de vision, ses boudins en caoutchouc, d'où étanchéité et douceur, et son réglage à vis pour l'écartement, d'où parfaite adaptation pour chacun.

La vue est, après la vie, le bien auquel l'homme attache le plus de prix, à cause de son importance de tout premier ordre. Celui qui a souffert des yeux et a senti son acuité visuelle diminuer momentanément par suite d'un accident ou d'une maladie a pu apprécier dans toute sa douloureuse réalité la souffrance plutôt morale que physique dont sont affligés les aveugles. Nous devons donc apporter notre meilleur soin et notre plus grande attention à protéger nos yeux de la façon la plus efficace possible. Pour conduire il est indispensable d'avoir une bonne vue qui permette de scruter de loin la route et d'apercevoir l'obstacle qui peut s'y présenter ; il est donc de notre devoir et de notre intérêt de la conserver telle que nous l'avons et d'éviter de l'amoindrir et surtout de la supprimer par une coupable imprudence.

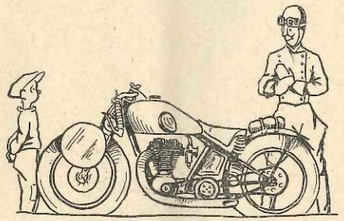
Que faut-il faire pour cela ? Le moyen est simple et à la portée de tous, il consiste à se munir d'une bonne paire de lunettes et à les porter, non pas, comme font certains, sur le front, mais devant les yeux qu'elles protègeront grâce aux verres à coques. Les lunettes doivent avant tout, empêcher l'introduction d'un corps quelconque sous la paupière. Quel est le motocycliste qui une fois ou l'autre au cours de ses promenades n'a pas subitement senti entrer dans son œil un grain de poussière ou de sable ou plus souvent encore un petit moucheron ? Instinctivement et malgré soi il a fermé alors momentanément les yeux sans songer au danger qu'il courait et il a pu s'estimer bien heureux s'il n'est pas allé se jeter dans le fossé ou contre un arbre. Les lunettes constituent la meilleure assurance contre ces sortes d'accidents qui peuvent entraîner la chute du motocycliste et la collision avec un véhicule ou un piéton qu'il n'avait pas pu voir. La protection des yeux contre la poussière est surtout nécessaire au moment du croisement d'une voiture ; celle-ci, en raison de sa vitesse, soulève, lorsque la route n'est pas goudronnée, un épais nuage opaque qui empêche de voir distinctement devant soi, on risque alors de se jeter contre une voiture qui suivrait la première à peu de distance.

Les lunettes mettent encore les yeux du motocycliste à l'abri des chocs dangereux provoqués par des fragments de pierre ou de silex que les roues d'une auto peuvent lancer avec plus ou moins de violence. Le fait est assez fréquent et chacun l'a pu constater une fois ou l'autre ; c'est ainsi qu'un de mes amis en excursion dans les Pyrénées, a eu un jour le verre de son phare cassé par une petite pierre projetée par une roue arrière d'une voiture qu'il croisait. Le hasard a voulu que cette pierre endommage simplement le phare mais elle aurait pu, tout aussi bien, atteindre l'œil du motocycliste et le lui crever. Cet exemple, et il n'est pas le seul, montre qu'il faut être très prudent et qu'on doit chercher à se mettre à l'abri de ces sortes d'accidents qui sont si bizarres qu'ils paraissent presque impossibles.

Les lunettes protègent enfin les yeux contre l'air vif, particulièrement mauvais le soir et le matin. Beaucoup de personnes craignent ces désagréables effets accrus par la vitesse parce qu'il rend les yeux larmoyants et la vue trouble. Munies de verres spéciaux de couleur sombre, les lunettes préservent des rayons aveuglants du soleil et de la réverbération de certaines routes blanches au sol crayeux. Elles reposent la vue et permettent de conduire sans fatigue et sans craindre d'être gêné pour voir distinctement devant soi.

Il existe, depuis les lunettes avec verres ordinaires, vendues bon marché dans les bazars, jusqu'aux lunettes spéciales en Triplex, plusieurs qualités parmi lesquelles il faut faire un choix judicieux. Il ne faut pas hésiter à y mettre le prix et à choisir un article vraiment susceptible de protéger efficacement les yeux sans constituer un danger. Les lunettes en verre ordinaire ne sont pas à recommander parce que, sous l'influence

Voyez quel soin les coureurs prennent pour leurs yeux : à droite la large lunette normale, à gauche le demi masque en cuir fourré sur lequel sont montés les verres.



Et par contre, le « m'as-tu-vu » avec son super bolide au disque voyant, à l'échappement de tonnerre porte les lunettes sur le casque ! Ça fait si bien.

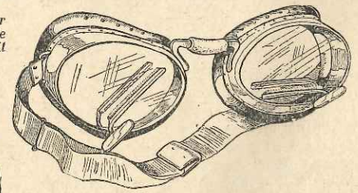
L'écran en mica enveloppant la figure est très pratique en cas de pluie car l'eau ruisselle dessus sans former de gouttelettes.

d'un choc ou dans une chute elles peuvent se casser et les éclats de verre risquent de blesser grièvement le motocycliste soit en pénétrant dans son œil, soit en occasionnant des entailles au visage. Les lunettes en celluloïd, incassables et pratiques, sont convenables quand elles sont neuves, mais à la longue, avec la pluie et la chaleur, elles finissent par se gondoler et se rayer ; elles donnent alors une vue trouble manquant de netteté à tel point que l'on est parfois obligé de les abandonner pour conduire.

Les lunettes véritablement efficaces et sûres sont celles qui sont montées avec des verres Triplex, incassables et ne produisant pas d'éclats malgré un choc violent. Bien que leur prix soit assez élevé elles sont à recommander et tout motocycliste soucieux de sa sécurité n'hésitera pas à faire cette dépense qui pourra lui éviter bien souvent de fâcheuses surprises. Ces lunettes constituent la solution idéale du problème des yeux ; elles ont la netteté du verre et la sécurité du celluloïd, de plus, elles présentent une assez grande résistance aux chocs et la feuille de celluloïd intercalée entre les deux plaquettes de verre empêchent que des éclats se détachent et blessent le conducteur à la figure ou aux yeux. A cause de tous ces avantages, elles s'imposent donc à tous ceux qui, en roulant en auto ou en moto, ont leur vue en danger.

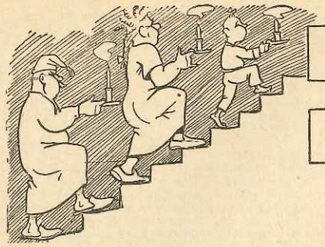
Le port des lunettes présente une certaine difficulté pour ceux qui étant myopes ou presbytes sont obligés de porter des verres correcteurs. Ces derniers, enfermés dans les coques des lunettes protectrices peuvent lors d'une chute ou d'une collision, se casser et blesser le motocycliste. Le brouillard, et surtout la pluie rendent aussi le port des lunettes très difficile : les gouttelettes qui se déposent sur les verres forment une sorte de buée opaque qui rend la vision trouble et empêche de voir distinctement la route devant soi ; aussi est-on parfois obligé d'enlever les lunettes ou de s'arrêter de temps en temps pour les essuyer. Il existe bien des lunettes spéciales pour la pluie dont les verres ont été remplacés par de petites plaques d'aluminium portant des fentes horizontales et verticales ; elles sont assez efficaces, mais réduisent le champ de vision et empêchent de voir par côté ; aussi sont-elles peu employées.

Nous devons donc, en raison des nombreux risques qui peuvent atteindre notre vue, nous efforcer de protéger nos yeux de la façon la plus sûre possible. Pour cela il faut se résoudre



Une nouveauté : la lunette à essuie... verres, pratique en cas de brouillard et de pluie. Un tour de clé à droite : un à gauche et l'on voit clair !

à porter des lunettes convenablement choisies et à ne pas faire comme certains jeunes motocyclistes qui pour se donner un air de distinction se contentent de les mettre sur le front. Les lunettes constituent un accessoire indispensable et non un objet de parure : elles sont pour les yeux ce que le casque est pour la tête.



LES BOUGIES

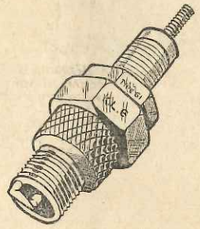
Sachez choisir vos bougies

Il est à peu près aussi difficile de choisir une bougie qu'une huile. Il y a un nombre énorme de marques et dans chaque marque une multitude de types. Il y a d'ailleurs beaucoup de bougies excellentes, mais il arrive parfois d'en trouver de bien mauvaises. Nous ne parlons pas bien entendu de soi-disant bougies d'aviation vendues à un prix ridiculement bas. Au bout de quelques kilomètres l'isolant, aussi friable que du plâtre, s'est descellé ou fendu et on s'apercevra avec amertume qu'on a été dupe d'annonces mensongères ou d'une publicité obsédante. Une bonne bougie ne peut être bon marché, ou du moins trop bon marché. Mais on rencontre, par-ci, par-là des bougies vendues à un prix normal et qui sont très défectueuses. Certes, il ne faut pas attribuer tous les méfaits aux bougies. Il arrive souvent que la magnéto soit la vraie coupable. Nous avons été au cours de la saison dernière empoisonnés par des ratés intermittents qui résistaient à tous les changements de bougies et à tous les nettoyages de carburateur. Ce n'est qu'en dernière analyse que nous soupçonnâmes la magnéto, dans l'induit de laquelle il y avait un court-circuit. Mais il nous est également arrivé d'avoir une marche peu satisfaisante, avec des bougies qui pourtant paraissaient donner, qui n'étaient pas encrassées et dont les électrodes étaient à l'écartement voulu. C'était en fait l'isolant qui ne valait rien.

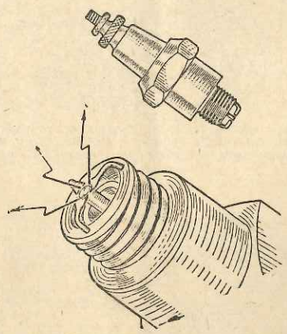
Comment choisir une bougie ? Assurément pas uniquement d'après le prix. Une bougie de 200 francs, n'est pas nécessairement meilleure qu'une de 25. Il est même infiniment probable qu'elle ne donnera sur un moteur courant que des résultats très médiocres. Elles sont faites pour des moteurs de course, utilisés en course, c'est-à-dire menés durement pendant un nombre respectable de kilomètres. On voit les coureurs employer pour « chauffer » leur moteur des bougies ordinaires et ne monter ces super-bougies que quelques instants avant de partir. Les bougies d'aviation, les vraies, n'ont pas le mérite du bon marché, mais elles ne valent rien pour nos moteurs. Elles nécessitent l'emploi de magnétos spéciales. N'ayez donc pas au moins pour des besoins courants, la superstition des prix astronomiques. Même pour des moteurs à haut rendement on peut utiliser des bougies d'un prix fort abordable.

Nous avons actuellement sur un supersport une bougie mica qui coûte 24 francs, et qui depuis 4.000 kilomètres ne nous a donné aucun ennui.

Pendant longtemps on était obligé de choisir les bougies au petit bonheur. Quand après de multiples et coûteux essais, on avait trouvé une bougie d'un type convenable, on ne démordait plus de cette marque et de ce type. Les propriétaires de certains deux-temps en savaient quelque chose. On ne pouvait pas toujours se fier à la bougie montée par le constructeur du moteur, car il arrivait que le choix n'avait été fait que d'après le prix consenti par le fabricant de bougies.



Type de bougie à isolant en mica. Ce modèle, recommandé pour les moteurs poussés, a l'avantage de posséder un isolant resistant mieux aux chocs que la porcelaine



Il n'y a pas d'avantage à posséder plusieurs électrodes négatifs, l'étincelle ne se produisant généralement qu'entre un de ceux-ci et l'électrode central. Ce qui importe, c'est la tension du courant magnétique

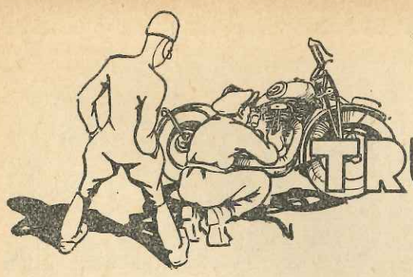
Aujourd'hui nos constructeurs ont renoncé à cette politique de lésine et ils montent de bonnes bougies, convenant parfaitement à leurs moteurs en sorte qu'on ne court pas de risques à s'en tenir à ce choix. D'autre part, les fabricants de bougies ont compris qu'il était de leur intérêt de guider les motocyclistes dans leur choix et de plus en plus ils publient à l'instar des marques d'huile, des listes qui indiquent pour chaque moteur la bougie convenable. En sorte que quelle que soit la marque de la bougie on trouve le type approprié au moteur qu'on possède.

Certaines marques ont même établi une série de graphiques figurant la résistance de leurs divers modèles de bougies à l'huile et à la chaleur. C'est avant tout une question de température. Plus une bougie est portée à une température élevée et plus aisément elle brûle la suie qui se dépose sur elle (excès d'essence ou d'huile). Une bougie chaude résiste à l'encrassement. Par contre une bougie insuffisamment refroidie peut être partiellement portée à l'incandescence et provoquer, soit du préallumage, soit des détonations. Il faut donc trouver un compromis, c'est-à-dire une bougie assez chaude pour résister à l'encrassement, mais assez froide pour ne pas provoquer d'allumage anticipé. En fait, ce ne sont pas tant les électrodes qui sont portées à l'incandescence que l'isolant, quand il est balayé par les gaz brûlants, car l'isolant est aussi mauvais conducteur de la chaleur que de l'électricité, et la chaleur au lieu d'être évacuée vers la masse de l'isolant reste dans la partie extérieure en contact avec les gaz chauds. Si donc, nous voulons une bougie chaude pour moteur sujet à l'encrassement, nous emploierons un isolant qui affleure le culot de la bougie et des électrodes minces qui n'offrent à la chaleur qu'un chemin étroit. Si par contre nous voulons une bougie froide qui ne risque pas d'être portée à l'incandescence, nous disposerons en principe l'isolant en retrait et nous aurons de grosses électrodes. La tige centrale sera même garnie d'ailettes. Entre ces types extrêmes se trouve toute la gamme des types intermédiaires.

Mica ou porcelaine spéciale ? Il y a quelques années nous n'aurions osé recommander pour un moteur très poussé l'isolant porcelaine et nous aurions engagé nos lecteurs à adopter le mica, pour cette classe de moteurs. L'usinage d'une bougie de mica est plus compliqué, car un isolant de mica est constitué par un grand nombre de rondelles qu'il faut découper, enfiler et presser, et cela coûte plus cher que le façonnage et la cuisson d'un isolant de porcelaine. Aujourd'hui, les isolants plastiques donnent des résultats comparables à ceux de mica. Néanmoins la résistance du mica aux chocs est une qualité fort appréciable.

Il est fort important que la partie filetée du culot soit d'une longueur telle qu'elle affleure la chambre d'explosion. Si elle était en retrait il est possible qu'on ait un mauvais allumage. Si elle déborde, on risque le préallumage.

Enfin, y a-t-il avantage à multiplier le nombre des électrodes négatives (celles fixées sur le culot) ? Nous ne le croyons pas et pratiquement, ce qui compte, c'est la tension du courant débité par la magnéto (ou le générateur quel qu'il soit).



TRUCS PRATIQUES

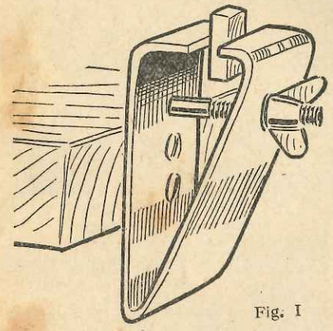
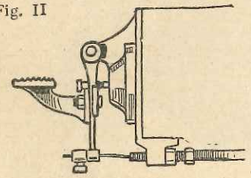


Fig. I

Fig. II



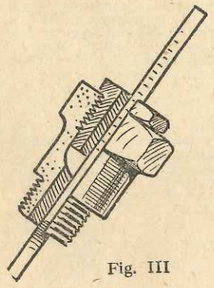


Fig. III

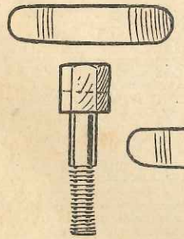


Fig. IV

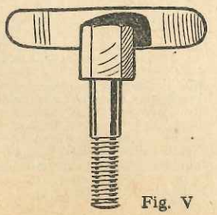


Fig. V

Un étau bon marché (Fig. I)

Prendre une pièce de forte tôle plate, la façonner et la percer suivant croquis, et vous avez un étau suffisant pour serrer des pièces de moyenne grosseur, et qui ne vous aura pas coûté cher.

Semanges, à Coulonis (Yonne).

Débrayage au pied (Fig. II)

J'ai simplement changé de sens le bossage portant le doigt de débrayage. Le câble passe sous la boîte au lieu de passer au-dessus. Le barillet de réglage du câble porte sur une petite patte en fer, faite avec un bout de cornière pour être plus rigide, tenue par un des boulons de fixation du couvercle de la boîte.

La pédale est faite de deux épaisseurs de fer plat, rivées ensemble et ceinturant le doigt de débrayage, sur lequel elle est boulonnée.

Bresson, à Nanterre.

Pour régler l'allumage de votre moteur deux-temps (Fig. III)

D'une vieille bougie démontable, prenez l'écrou et contre-écrou, dans chaque pièce emmanchez à force un morceau de bois ou fer suivant le dessin.

Percez-les et faites coulisser librement dans ceux-ci une tige carrée (graduée dans le haut) de 7 millimètres de section et 7 centimètres environ de long. Mettez une goupille à chaque bout.

Pour régler votre moteur, montez l'outil à la place de la bougie, repérez sur la tige graduée le nombre de millimètres venant à ras du contre-écrou, indiquant le point mort-haut du moteur ; faites tourner à l'envers, quand la tige aura descendu du nombre de millimètres correspondant à l'allumage de votre moteur, bloquez votre magnéto.

Bernard Jean, 30 *ter*, rue de Pontoise, Ermont (S.-et-O.).

Desserrage facile Fig. (IV et V)

Que de difficultés pour dévisser la vis d'assemblage de la bride de fixation de l'accu sur P. 107 Peugeot ! La place manque pour passer un tournevis.

J'ai soudé dans la fente de la vis, préalablement agrandie, et perpendiculairement à celle-ci, une petite lame de fer et ai ainsi transformé cette vis en une vis à oreilles. Voir schéma !

Peltier, Alep (Syrie).

Couvercle de rupteur (Fig. VI)

Au commencement de l'année, revenant de ballade, un dimanche, je m'aperçois que j'avais perdu le couvercle de la magnéto. Je m'arrête dans un petit patelin, mais l'unique mécano était fermé. Je suis allé dans une épicerie et j'ai acheté une boîte de cirage « Eclipse ». J'enlevai le couvercle de la boîte et je le mis sur la magnéto. Il faut naturellement un couvercle de même diamètre que celui de la magnéto.

Richard, Villiers-sur-Loire.

Refroidissement (Fig. VII)

On cherche par tous les moyens à améliorer le refroidissement des moteurs de motos.

Pourquoi ne pas appliquer le principe du diffuseur de carburateur : la tubulure d'admission ayant un diamètre trop grand pour créer un courant d'air suffisant, on a placé un diffuseur, qui, lui, cree un violent courant d'air.

Klaxon bon marché (Fig. VIII)

Aux possesseurs d'une petite moto, sans batterie : Procurez-vous un klaxon qui marche à la main, enlevez la poignée ou la manivelle et remplacez-la par une petite tige de 8 à 10 cm., attachez à son extrémité un ressort qui la tire vers le haut et reliez-la (au moyen d'un câble de frein) à une pédale fixée au repose-pied. Le klaxon fonctionnera alors par simple pression du pied sur la pédale.

Jean Colin, Châlons.

Remplissage ingénieux d'une pompe à graisse (Fig. IX)

Automobilistes ou motocyclistes qui êtes ennuyés pour remplir votre pompe à graisse, voici un moyen bien simple :

Découpez dans un morceau de tôle un rond de la largeur de votre boîte à graisse, puis percez au centre un trou d'un diamètre un peu inférieur à la largeur du corps de la pompe... et c'est tout. Vous n'avez plus qu'à faire pression et votre pompe se remplit sans vous salir du tout.

Dubuc, à Bordeaux.

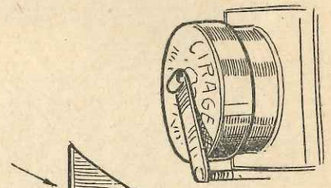


Fig. VI

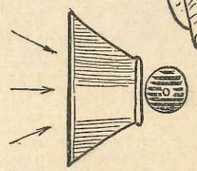


Fig. VII

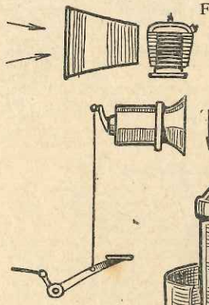


Fig. VIII

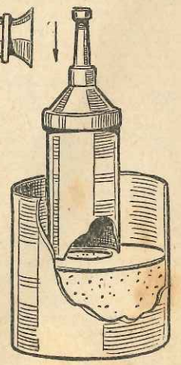
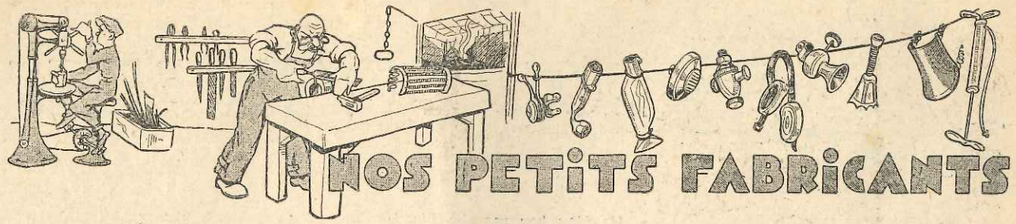


Fig. IX



Staub

Il est utile de rappeler que Staub fabrique tous les modèles de boîtes deux et trois vitesses de 175 à 1.000 cmc., ainsi qu'un modèle à trois vitesses et marche arrière, qui s'adapte facilement sur tous les véhicules industriels ou cyclecars.

Les modèles prévus pour la transformation des motos Monovitesse en machines à deux ou trois vitesses intéressent encore un grand nombre de motocyclistes.

Staub a su créer ce qu'il fallait pour moderniser des motos très anciennes et en faire des machines agréables à conduire.

Un modèle est prévu pour tous les types de monovitesses, et la tâche des mécaniciens est particulièrement facilitée en raison de la simplicité d'adaptation, la longue expérience du constructeur étant à la disposition des intéressés ; de plus, il est fourni dans ce cas un pignon moteur en remplacement de la poulie, la chaîne, les repose-pieds et dans certains cas le carter de chaîne. Enfin il est particulièrement intéressant de signaler les échanges et reprises consentis par Pertuisot pour des boîtes de vitesses ou des moteurs usagés contre des appareils neufs à des conditions très intéressantes. Pertuisot fournit tous renseignements utiles.

Guidon Gazda

Les champions, aussi bien en vitesse qu'en tourisme, en arrivent à notre conception du guidon souple. La lutte a été dure entre le progrès et la routine, mais quel plaisir nous avons lorsque dans les épreuves, nous voyons les Bernard, Naas et Péan, les rois du tourisme, équipés d'un guidon souple Gazda. Les hommes de vitesse tels que Hommaire, Sourdot, Gaussorgues ont aussi acquis cet absorbeur de chocs de la route. C'est que le guidon Gazda supprime toute fatigue des poignets. Remarquez qu'il n'est flexible que dans le sens vertical, et quelle que soit la force de la moto, même lorsqu'elle est équipée d'un side-car, la conduite ne rencontre aucune critique. Nous vous dirons d'ailleurs que les Allemands ont depuis longtemps adopté le guidon souple en grande série. L'acier qui compose cet accessoire est en mangano de silicate, donc, on peut le considérer comme absolument incassable en cas de chute, ce qui n'est pas le cas des guidons classiques. Il augmente donc, non seulement le confort, mais aussi la sécurité. Allez comprendre pourquoi tant de motocyclistes conservent le vieux guidon rigide, et à l'achat d'une machine n'exigent pas du constructeur le guidon souple ? C'est absolument incompréhensible surtout que la différence de prix est des plus minimes.

Aux Ternes

Moto-Hall, avenue des Ternes, est agent de Saroléa, Gillet et Géco d'Herstal, Alcyon, Soyer, Motobécane, Motoconfort, Calthorpe etc...

Il y a, de plus, en magasin, un stock constant de motos d'occasions provenant de reprises. M. Habert a remis toutes ces machines d'occasions en état et les vend avec une garantie de 3 mois. On trouve également à Moto-Hall la meilleure sélection d'accessoires et les meilleures conditions de comptant et de crédit. Le magasin est ouvert le dimanche et les lecteurs de *Moto-Revue* y sont toujours bien accueillis.

Le Motocar Cerretti

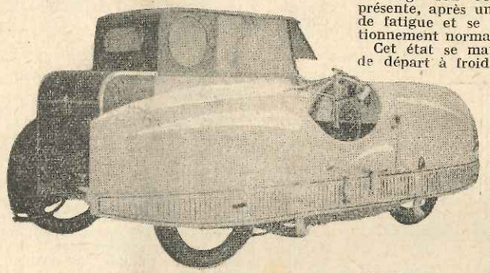
Tous les motocyclistes se souviennent du Motocar Cerretti de l'avant-dernier salon. M. Cerretti, dont l'esprit est un perpétuel bouillonnement d'idées neuves vient de mettre au point un motocar nouveau modèle dont voici la description :

Le châssis est entièrement en tube profilé, le même que l'on emploie pour les avions.

Il est composé de trois parties essentiellement séparées : fourche avant, fourche arrière et corps du châssis en berceau.

Ces trois éléments se terminent du côté d'assemblage par deux grands flasques d'acier qui ont au milieu un disque de bois très dur, lequel forme amortisseur sur l'articulation des fourches.

La suspension est assurée par deux ressorts à lames du type cantilever montés sur deux pontets dans l'axe du corps du châssis en berceau. Le moteur, la boîte de vitesses, la batterie d'accus, la dynamo et autres organes lourds sont placés au-dessous du centre de



gravité, de manière à rendre la stabilité de l'appareil plus que parfaite.

Un train de deux petites roues assure la stabilité de l'appareil à l'arrêt.

La direction se fait par guidon et agit sur le moyeu de la roue avant au moyen d'une barre de connexion articulée sur rotules. La transmission se fait par chaîne, ou cardan et chaîne.

Le poids total du véhicule est de 195 kilos environ, sa longueur totale est de 2 m. 65, la voie du train des petites roues pour la stabilité à l'arrêt est de 90 centimètres. La hauteur est de 90 centimètres, la largeur de la carrosserie est de 60 centimètres.

Deux freins sur la roue arrière motrice dont un à la main qui agit à l'extérieur d'un tambour solidaire au moyeu de la roue et l'autre au pied à l'intérieur du même tambour.

Le véhicule se fait monoplace et biplace en tandem et peut recevoir un sidecar. La jonction de ce dernier est faite par un châssis composé de deux tubes de fort diamètre et entretoisés. Son attache au motocar est assurée sur l'axe des quatre points d'articulation des fourches avant et arrière ; de ce fait la sécurité est complète, l'équilibrage parfait et le niveau indiscutablement régulier. Pour ainsi dire le châssis du sidecar fait partie intégrante du châssis du motocar.

Sa suspension est assurée par deux ressorts à lames semi-cantilever fixés sur le tube arrière et un ressort à lames entières transversal fixé sur le tube avant.

La roue du sidecar est aussi suspendue par un ressort à lames semi-cantilever ; ce dernier est fixé sur la tête de fourche de la roue qui est articulée sur le prolongement du tube arrière du châssis de sorte que le mouvement oscillatoire est rendu très rationnel.

Pour éviter le ballant provoqué par la force d'inertie en cas de freinage brutal, le frein au pied du motocar agit simultanément sur la roue arrière du motocar et sur la roue du sidecar d'une manière absolument égale et sans aucun réglage spécial à faire. La carrosserie du sidecar est en conduite intérieure deux places très confortables. Une grande porte facilite l'accès sans faire aucune acrobatie. Un grand coffre à l'arrière, imitation malle, donne l'agrément de pouvoir transporter deux grandes valises. Deux glaces de côté articulées ainsi que le pare-brise permettent une aération agréable. Un tableau de bord facilite le contrôle de tous les organes essentiels du motocar.

Carboxydez vos bougies

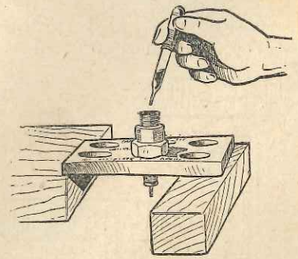
Bien avant que l'usure de ses électrodes exige son remplacement, une bougie présente, après un certain usage, des traces de fatigue et se montre rétive à un fonctionnement normal.

Cet état se manifeste par des difficultés de départ à froid, des ratés persistants au ralenti, des signes d'auto-allumage aux régimes élevés ; les conséquences de ces défauts de fonctionnement sont un encrassement rapide du moteur et une consommation d'essence plus grande.

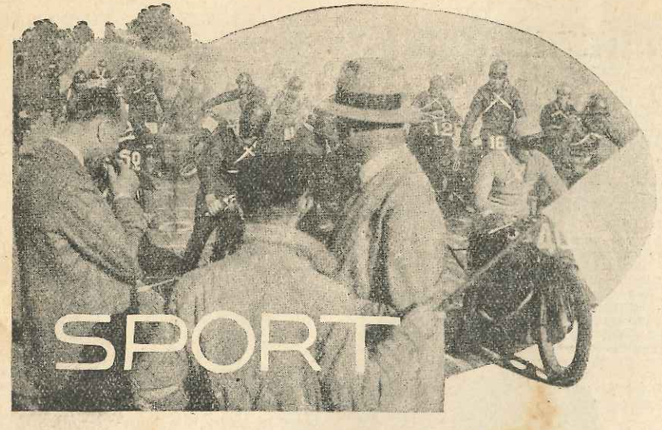
Ces perturbations sont causées par l'enduit de carbone et d'huile cuite qui enrobe la porcelaine, s'incruste dans ses porosités et tend, en diminuant l'isolement de l'électrode centrale, à supprimer l'étincelle. D'autre part, la calamine qui recouvre les parois de la chambre de la bougie s'oppose au refroidissement normal des électrodes.

Il existe un moyen de régénérer les bougies sans même qu'il soit besoin de les démonter et de les remettre à neuf, mieux qu'avec le grattage le plus complet. Ce moyen nous est fourni par le Carboxyde qui opère en quelques minutes pour une somme minime.

Le Carboxyde est présenté sous forme de liquide contenu dans des ampoules comme celles employées pour les sérums ; il ne peut donc ainsi se décomposer, même après un



long magasinage. Pour l'utiliser, il suffit de placer la bougie, porcelaine en bas, et d'y faire couler le carboxyde comme avec un compte-gouttes. Laisser ensuite agir le produit jusqu'au moment où le carbone déposé sur les bords de la bougie, est complètement soulevé ; laver ensuite la bougie à l'eau courante pour en chasser tous les débris de calamine et la laisser sécher avant remontage.



Le départ du Grand Prix du Comminges. On reconnaît (n° 40) Gaussorgues qui vient d'être victime de l'accident que nous savons.

La course de côte de Gugger

Le T. Torna Club de Budapest a organisé le 23 août, la course du mont Gugger, sur une distance de 2 kilomètres. Voici les résultats.

175 cmc. — 1. Zborai (D.K.W.), 2 m. 4 s.
250 cmc. — 1. Kiss (Puch), 2 m. 0 s. 53/100
350 cmc. — 1. Zameconik (Vélocette), 1 m. 51 s. 1/100.
500 cmc. — 1. Kozma (A.J.S.), 1 m. 45 s. 12/100 (record, meilleur temps des motos);
Sidecars 350 cmc. — 1. Wittenberg (Velocette), 2 m. 20 s. 54/100 (record).
Sidecars 500 cmc. — 1. Bauer (Norton), 2 m. 1 s. 20/100 (record) ; 2. Kukavec (Standard) ; 3. Batza (F. N.).

Les championnats de France motocyclistes

A l'Autodrome de Montlhéry, le 20 septembre.

On sait que le 20 septembre est la date que l'U. M. F. a retenu pour l'organisation des championnats de France motocyclistes qui se dérouleront sur le petit circuit routier de 3 km. 333. Déjà, en vue de l'épreuve nationale, l'entraînement bat son plein.

La lutte, cette année encore, sera chaude entre les compétiteurs des différentes marques pour s'attribuer le titre national.

Déjà les maisons Monet-Goyon et Kœhler Escoffier ont répondu à l'appel des organisateurs, et bientôt d'autres marques suivront l'exemple de la grande firme mâconnaise, nous en sommes certains.

En 350 cmc. particulièrement, on peut s'attendre à une course magnifique car ce sera probablement la catégorie la plus fournie en concurrents.

Le Cross-Country Motocycliste de l'A.M.C d'Aubagne

Contrairement à ce qui a été tout d'abord indiqué, le Cross-Country Motocycliste de l'Auto-Moto-Club d'Aubagne ne se courra pas le 20 septembre. La course de côte de Gordes ayant lieu ce jour là, les dirigeants aubagnais ont cru sage de reporter au 27 courant leur originale épreuve et nous ne pouvons que les féliciter de leur geste courtois envers l'A. M. C. Cavaillonnais.

Rappelons que cette manifestation qui obtint l'an dernier un beau succès, se courra sous la même formule que précédemment. Le circuit sera absolument le même et pivotera autour de l'Huveaune, qu'il traversera deux fois, gare aux baignades si l'eau monte. Le circuit sera à boucler cinq fois.

L'épreuve est ouverte aux motos 175, 250, 350 et 500 cmc. Le règlement sera publié sous peu.

Indiquons en terminant que le premier Cross-Country de l'A. M. C. Aubagnais fut gagné par Jean Braccini sur moto 350 cmc. en 11' 54", le meilleur temps des motos légères étant l'apanage de Pierre Barbier sur 175 cmc.

Une coupe Inter-Clubs sera cette année mise en compétition.

La Course de côte de La Valette Debaisieux bat le record des motos

La course de côte de La Valette, que le Moto-Club de la Seine-Inférieure et l'Automobile Club de l'Ouest organisaient dimanche dernier, sous le patronage de l'*Auto* et de la *Dépêche de Rouen*, a été favorisée par un temps que l'on peut considérer comme beau, et a obtenu un réel succès. Plusieurs centaines de spectateurs se pressaient le long de la côte.

L'organisation fut impeccable, et tous les records furent battus.

Debaisieux est l'homme de la saison, il fait une ample moisson de victoires. Il vient encore de battre, sur sa Monet-Goyon, le record des motos dans la course de côte de La Valette, avec une 350 cmc.

La course de côte au ralenti de Montmartre

Dimanche s'est disputée la neuvième course de côte au ralenti, organisée par l'Automobile-Club de l'Ile-de-France, avec le concours de la Commune Libre du Vieux Montmartre.

Sur les 40 concurrents qui prirent le départ, 18 seulement purent terminer sans caler leur moteur. Le record de l'an dernier, déjà très bas, fut cependant battu par Sterny sur San-Sou-Pap. Résultats techniques :

Sidecars : 1. Peusant, 15' 43".

Motocyclettes : 1. Sterny (San-Sou-Pap), 28' 54" 1/5 (record battu) ; 2. Dolle (Magnat-Debon). 13' 33" ; 3. Poltz 11' 37" 1/5 ; 4. Hermet, 10' 17" 4/5 ; 5. Mlle Bouchoux (Monet-Goyon), 7 minutes 42" 1/5.

La course de côte de la Porte Gayolle

Cette épreuve de côte, organisée en pleine ville de Boulogne, par la Section boulonnaise de l'Automobile-Club du Nord de la France, s'est disputée le 6 septembre. Elle offre la particularité de se courir sur trois cent mètres seulement, dans une rampe à pourcentage extrêmement élevé. Signalons les belles performances de Henger gagnant de la catégorie 500 cmc., et de Sourdot qui, sur sa Monet-Goyon, gagna les catégories 250 et 350 cmc.

En 175 Monet-Goyon remporte encore une victoire avec son agent boulonnais Collet.

Les classements :

Motos 175 *cmc.* — 1. Collet (Monet-Goyon), en 19" 2/5. Moyenne : 55 km. 670.

Motos 250 *cmc.* — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 16" 3/5. Moyenne : 65 km. 060.

Motos 350 *cmc.* — 1. Sourdot (Monet-Goyon), 14" 1/5. Moyenne : 76 km. 050 ; 2. Vuillaume (Norton), 16" 2/5. Moyenne : 65 km. 853.

Motos 500 *cmc.* — 1. Henger (Norton), 13" 4/5. Moyenne : 78 km. 260 (meilleur temps des motos) ; 2. Richardson (ind.), 15". Moyenne : 77 km. 142 ; 3. Lhirondelle (Gillet-Herstal), 17". Moyenne : 63 km. 529.

Sidecars 600 *cmc.* — 1. Calman (Gillet-Herstal), 18" 3/5. Moyenne : 58 km. 064.

Sourdot qui a gagné les catégories 250 et 350 cmc. dans la course de côte de la porte Gayolle.

Le deuxième circuit Gascon a remporté un beau succès

Résultats :

1. Tartas, 15 pts ; 2. Castara, 18 pts ; 3. Chiarodina, 20 pts ; 4. Duclos, 23 pts.

Classement par catégories :

175 cmc. — 1. Nadal (M. C. St-Cyprien).
250 cmc. — 1. Dournac (M. C. Gimontois).
350 cmc. — 1. Tartas ; 2. Castara ; 3. Duclos ; 4. Sempe.
500 cmc. — 1. Chiarodina.

Sterny a fait dans la course au ralenti de la rue Lepic une belle démonstration de la souplesse des motos modernes, mettant 28' 54" 1/5 pour gravir les 600 mètres.

Les Six Jours internationaux

La deuxième étape

Cette étape se déroulait sur un circuit de 372 kilomètres ayant Mérano pour point de départ et d'arrivée.

Au cours de cette seconde étape il apparut encore plus nettement que pendant la première, combien les coureurs étrangers étaient handicapés par rapport aux coureurs italiens qui ont une grande habitude de ces régions et connaissaient admirablement le parcours.

Pouponneau, qui pilotait un sidecar Magnat-Debon, fit une chute dans un ravin aux environs de Costulani. Pouponneau n'eût que de légères blessures, mais sa machine fut complètement mise hors d'usage.

Les coureurs qui abandonnèrent au cours de cette étape furent : Welch et Littlemann (Angleterre), Piana (Italie), Colette et Nuchel (Belgique), Pouponneau (France).

Voici les classements à l'issue de la deuxième étape :

Trophée International. — 1. *ex æquo* : Italie et Allemagne, sans pénalisation ; 3. France (Coulon, Fraichard), 105 points de pénalisation ; 4. Angleterre, 203 p., Belgique, abandonné.

Vase d'Argent. — 1. *ex æquo* : Italie (B) et Hollande (A), sans pénalisation ; 3. *ex æquo* : Angleterre (B), Allemagne, 1 point de pénalisation ; 5. Hollande (B), 23 p. ; 6. Angleterre (A), 100 p. ; 7. France, 105 p. ; 8. Italie (A), 200 p. ; 9. Tchécoslovaquie, 270 points.

Classement intermarques. — 175 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Mas, Bianchi (B), sans pénalisation ; 3. Bianchi (A), 4 points de pénalisation.

350 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Terrot (Coulon, Fraichard, Ruspa), Calthorpe, 6 points de pénalisation.

500 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Ariel, Rudge, Triumph, Gilera (B), sans pénalisation ; 5. Guzzi, 200 points de pénalisation.

750 *cmc.* — B.M.W., sans pénalisation.

La troisième étape

La troisième étape ne donna lieu à aucun événement sensationnel. Aucun abandon à signaler, et les 75 concurrents qui restaient en course à l'issue de la seconde sont encore qualifiés après l'arrivée de la troisième.

Un seul changement notable : l'équipe allemande passe en seconde position dans le Trophée International par suite d'un retard de 6 minutes de Von Krohn au contrôle d'arrivée, retard causé par un accident.

Six concurrents furent pénalisés :

Dell' Oro (It.), Clark (Angl.), 2 points ; Von Krohn (All.), 3 p. ; Sybrandy (Holl.), 34 p. ; Eigelsen (Holl.), 40 p. ; Pannella (It.), 41 points.

Classement du Trophée International. — 1. Italie, sans pénalisation ; 2. Allemagne, 3 p. de pénalisation ; 3. France, 203 p. ; 4. Angleterre, 300 p.

Classement pour le Vase d'Argent. — 1. *ex æquo* : Italie (B), Angleterre (B), Hollande (A), sans pénalisation ; 4. Allemagne, 1 point de pénalisation ; 5. Hollande (B), 52 p. ; 6. Angleterre (1), 200 p. ; 7. France, 203 p. ; 8. Italie (1), 241 p. ; 9. Tchécoslovaquie, 395 p.

Classement intermarques. — 175 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Mas, Bianchi (B), sans pénalisation ; 3. Bianchi (A), 4 points.

350 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Terrot, Calthorpe, 6 points de pénalisation.

500 *cmc.* — 1. *ex æquo* : Rudge, Gilera, Triumph, sans pénalisation ; 4. Ariel, 2 points.

750 *cmc.* — 1. B.M.W., sans pénalisation.

La quatrième étape
Abandon de Coulon

Sur les 75 concurrents qui prirent le matin le départ à Merano pour accomplir les 332 kilomètres du parcours, 7 terminèrent dans les délais, Coulon, le champion de Terrot, ayant abandonné.

Il y eut 7 pénalisés. Ce sont : Mortimer (Angl.), 1 point, Clarke (Angl.), 1 point, Van Krohn (All.), 3 points, Miss Herbert (Angl.), 15 points ; Sibraudy (Holl.), 17 points; Deville (Angl.), 22 points ; Shepperd (Angl.), 24 points.

A l'issue de la quatrième étape, les classements s'établissent comme suit :

Trophée International. — 1. Italie, sans pénalisation ; 2. Allemagne, 6 points de pénalisation ; 3. Angleterre, 400 points ; 4. France, 403 points.

Vase d'argent. — 1. *ex-æquo*, Italie (B) ; Angleterre (B) ; Hollande (A), sans pénalisation ; 4. Allemagne, 4 points de pénalisation ; 5. Hollande (B), 63 points ; Angleterre (A), 300 points ; 4. France, 403 points ; 7. Italie (A), 441 points.

Classement intermarques :

175 *cmc.* — 1. (*ex-æquo*) Mas, Bianchi (B), sans pénalisation ; 3. Bianchi (A), 4 points.

350 *cmc.* — 1. Calthorpe, 21 points ; 2. Terrot, 106 points.

500 *cmc.* — 1. (*ex-æquo*) Rudge, Gilera' (B), Triumph, sans pénalisation ; 4. Ariel, 4 points.

Lowinfosse, qui fit grosse impression sur sa 350 bloc Motobécane lors de l'épreuve de vitesse. à Monza.

La cinquième étape

Au départ de Gardone, les coureurs étaient au nombre de 74. A l'arrivée, ils n'étaient plus que 71. Ceux qui abandonnèrent furent les trois Anglais : Clarke, Bradley et Shepperd.

En outre, cinq concurrents furent pénalisés :

Miss Herbert (Angl.), 1 point ; Mittens wei (All.), 1 point ; Fyma (Jap. Holl.), 1 point ; Stockuc et Martinek (Tchéc.), 2 points.

A l'issue de la cinquième étape, les classements s'établissaient comme suit :

Trophée International. — 1. Italie sans pénalisation ; 2. Allemagne 6 points de pénalisation ; 3. Angleterre 300 points ; 4. France 603 points.

Vase d'argent. — 1. (*ex-æquo*) Italie (B), Hollande (A), sans pénalisation ; 3. Allemagne, 35 points ; 4. Hollande (B), 67 points ; 5. Angleterre (B), 100 points ; 6. Angleterre (A) 400 points ; 7. Italie (A), 541 points ; 8. Tchécoslovaquie, 562 points ; 9. France, 603 points.

Classement intermarques :

175 *cmc.* — 1. *ex-æquo* : Mas, Bianchi, (B), sans pénalisation ; 3. Bianchi (A), 4 points.

350 *cmc.* — 1. Calthorpe, 47 points ; 2. Terrot, 206 points.

500 *cmc.* — 1. *ex-æquo* : Triumph, Rudge, Gilera (B), sans pénalisation ; 4. Ariel, 2 points.

La dernière

Soixante-huit concurrents prirent le départ de la sixième étape, quarante-deux terminèrent sans pénalisation. Quand on songe au nombre de partants qui participèrent à cette épreuve et que l'on considère le déchet, on se rend compte combien elle fut dure !

A l'issue de cette étape, les coureurs prirent part à l'épreuve de vitesse avec moyennes accélérées, à l'autodrome de Monza.

L'épreuve de vitesse

Sur la piste routière de Monza, on divisa les concurrents en deux groupes.

Au cours de cette épreuve, deux concurrents seulement furent pénalisés pour moyenne insuffisante. Le moteur de Neill serra, alors qu'il avait entamé son dernier tour. Henné fit une grosse impression, ainsi que nos représentants Fraichard, sur sa Terrot et Lowinfosse qui, avec sa Motobécane, domina toutes les autres 350.

Le soir un banquet réunit concurrents et officiels dans un grand jardin couvert.

Classement général

Premier groupe, motos jusqu'à 250 cmc. — 1. ex æquo : Bonatti Lino (Mas 175), Picozzi Egidio (Mas 175), Boneschi Natale (Mas 175), Fieschi Virginio (Bianchi 175), Macchi Luigi (Bianchi 175), Martelli Bruno (Bianchi 175), Moretti Amilcare (Bianchi 175), Bonatti Licinio (Bianchi 175), tous sans pénalisation ; médaille d'or de la F.I.C.M.

Deuxième groupe : motos et sidecars au-dessus de 250 cmc. — 1. ex æquo : Henné Ernest (B.M.W. 750), Mauermayer Josef (B.M.W. 750 side), Perrigo A. E. (A.J.S. 500), Rowley C. E. (A.J.S. 350), Gilera Luigi (Gilera 600 side), Maffeis Miro (Gilera 500), Grana Rosolino (Gilera 500), Fraichard Fernand (Terrot 350), Rindler Victor (Rudge 500), Stelzer Joseph (B.M.W. 750), Brittain I. N. (Sunbeam 500), Thacker F. E. (Ariel 500), Williams J. (Rudge 500), Eysink D. H. (Eysink 500), Bakker Schut (Rudge 500), von Hammersveld (Rudge 500), Fumagalli Angelo (Guzzi 500), Lermitte B. (Rudge 500), Mac Gregor R. (Rudge 500), Bruttini Amato (Gilera 500), Gariglio Giovanni (Gilera 500), Vola Mario (Gilera 500), Smith A. J. (Calthorpe 350), Opessi Pierino (Triumph 500), Marin Antonio (Triumph 500), Berardo Pietro (Triumph 500), Acerboni Mario (P.M. side 600), Bellavita Anacleto (Ariel 500), Tiffen W. T. (Velocette 350), Robbins T. (New Hudson 500), Miss Marjorie Cottle (B.S.A. 500), Miss Poley Edith (Gilera 500), Viola Giuseppe (Guzzi 500), Lovinfosse M. (Motobécane 350), tous sans pénalisation ; médaille d'or de la F.I.C.M.

Mortimer J. W. (P.M. 500, 1 pt ; Kershaw H. S. (Calthorpe 350), 2 pts ; Fiorini Primo (Guzzi side 500), 2 pts ; Tommasi Renato (Mas 350), 2 pts ; Asciamprener Felice (Ariel 500), 2 pts ; Alberti Raffaele (M.M. 350), 2 pts ; Hjeronimus Hans (Zundapp 350), 6 pts ; Krohn Julius (Zundapp 350), 6 pts ; Ruspa Luigi (Terrot 500), 6 pts, médaille d'argent de la F.I.C.M.

Martinek Etienne (Rex Acme), 14 pts ; Grana Valentino (Gilera 500), 14 pts ; Nortier J. P. (Ariel 500), 18 pts ; Fyma J. E. (Ariel 500), 21 pts ; Deville L. M. (P.M. 500), 22 pts ; Garattini Giuseppe (Ariel 500), 23 pts, médaille de bronze de la F.I.C.M.

Trophée International

1. Italie (Gilera), sans pénalisation ; 2. Allemagne, 6 points ; 3. Angleterre, 600 points ; 4. France, 803 points.

Coupe Internationale (Silver Vase)

1. Hollande, équipe A, sans pénalisation ; 2. Italie, équipe B.

Médaille d'or (constructeurs)

Mas, Bianchi (B), Gilera, Rudge, Triumph.

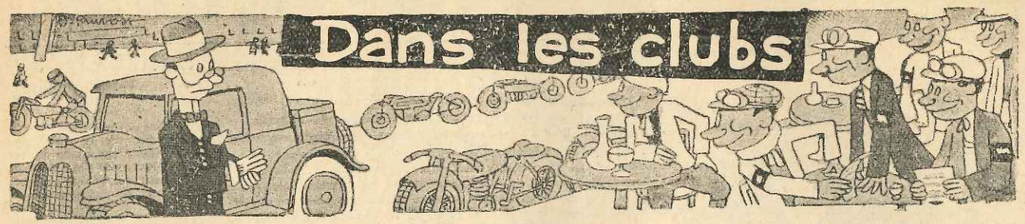
Vase d'argent. — 1. Hollande (A.), sans pénalisation, ayant réalisé la plus grande vitesse sur une heure, sur l'autodrome de Monza ; 2. Italie (B.), sans pénalisation ; 3. Allemagne, 35 pts ; 4. Hollande (B.), 94 pts ; 5. Angleterre (B.), 300 pts ; 6. Angleterre (A.), 600 pts ; 7. Italie (A.), 741 pts ; 8. Tchécoslovaquie, 762 pts ; 9. France, 1.003 pts.

Classement intermarques :

175 *cmc.* — 1. (ex æquo) : Mas, Bianchi (B), sans pénalisation ; 3. Bianchi (A), 4 points.

350 *cmc.* — 1. Calthorpe, 47 pts ; 2. Terrot, 406 points.

500 *cmc.* — 1. (ex æquo) : Rudge, Gilera (B), Triumph, sans pénalisation ; 4. Ariel, 25 points.



Une lettre

Le Moto-Club Dyonisien nous fait parvenir la lettre que nous publions ci-dessous à propos du circuit de Paris Motocycliste :

Monsieur le Directeur,

A la suite de communiqués parus dans certaine revue motocycliste, en ce qui concerne le « Circuit de Paris Motocycliste », nous avons l'avantage de vous confirmer les règlements de cette épreuve qui vous ont été remis par moi-même.

Nous sommes très surpris de voir publier, au sujet de cette épreuve, le nom de Revue Sport *organisateur du circuit, alors que celui-ci est né au sein du Moto-Club Dyonisien. A ce sujet, je vous rappelle que le Moto-Club Dyonisien est* seul *organisateur de ce grand concours de tourisme, sur un parcours de 333 kilomètres, organisé avec le concours de* l'Echo des Sports, Moto Revue, la Tribune de Seine-et-Oise, *etc., et vous garantis que l'épreuve qui puisse être organisée éventuellement par l'inconnu précité en même date,* n'a aucun rapport avec notre Circuit de Paris Motocycliste (*puisse-t-il s'agir d'une revue motocycliste inconnue dans notre milieu et assoiffée de publicité gratuite*).

Le Circuit de Paris Motocycliste, organisé par le Moto-Club Dyonisien, *se disputera donc le dimanche 27 septembre* 1931, *avec nos concours assurés par les plus importantes organisations journalistes citées plus haut, et non par la* Revue Sport.

Je vous prierai d'ajouter aux règlements que je vous ai remis, deux coupes, savoir : Coupe Moto Revue *et Challenge du Moto-Club Dyonisien.*

Assuré de votre appui moral, et confiant en votre sportivité, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, avec nos plus vifs remerciements, l'assurance de notre haute considération.

Georges Allain, *secrétaire,*
Commission Sportive
du Moto-Club Dyonisien.

Le Challenge de Montparnasse

Le 20 septembre, la Section de Montparnasse du Moto Club Dyonisien organise une coupe intersections, dite Challenge d'Encouragement Montparnasse.

L'épreuve est ouverte à tous les membres des différentes sections du M. C. D. Les moyennes seront de 32 à 40 kilomètres à l'heure suivant les cylindrées.

Le challenge sera attribué pour un an à la section ou à l'équipe de trois coureurs ayant totalisé le moins de points.

Renseignements et engagements au siège du M. C. D., section de Montparnasse, 84, rue Daguerre, Paris (14e).

Le Championnat du M. C. F.

La première épreuve comptant pour le Championnat du M. C. F., épreuve réservée aux membres de ce club, aura lieu le 20 septembre sur le circuit de Linas-Montlhéry, compris entre le petit pont (virage des Quatre Bornes) et le virage des Biscornes (7.545 m. 77). Les concurrents auront à effectuer 7 tours de ce circuit, soit 52 km. 820.

Autres épreuves prévues pour le Championnat : Côte de Clachaloze, 18 octobre ; Coupe de l'Armistice.

Tous renseignements au M. C. F., 13, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17e).

La course de côte de Ratisbonne.

Le 30 août s'est disputée la course de côte de Ratisbonne, comptant pour le championnat allemand de la montagne, sur une distance de 4 kilomètres. Résultats :

250 *cmc.* — 1. Guielch (D.K.W.), 2 m. 35" 8/10e.

350 *cmc.* — 1. Willbraudt (Victoria), 2' 58" 6/10e.

500 *cmc.* — 1. Willbraudt (Rudge), 2' 20".

1.000 cmc. — 1. Rehais (N.S.U.), 2' 19" 2/5e

Sidecars 600 *cmc.* — 1. Hauser (Victoria), 2' 49".

1.200 *cmc.* — 1. Babl (Douglas), 2' 33".

Le Rallye du Jeu de l'Oie

Le M.C.F. organisera le 27 septembre son deuxième rallye du Jeu de l'Oie sur le grand circuit routier de l'autodrome de Linas-Montlhéry.

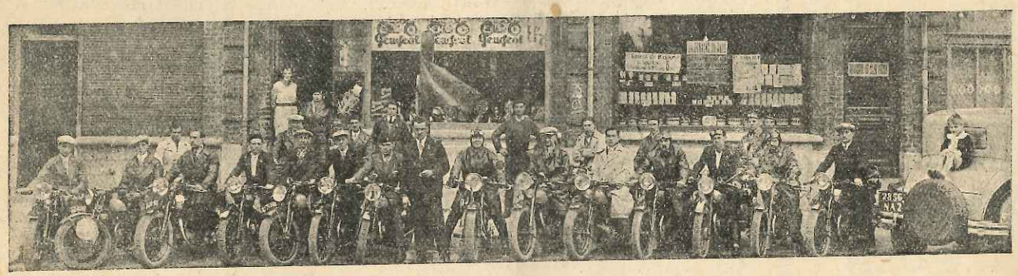
Ce rallye est ouvert à tous les sociétaires du M. C. F., et sa formule très amusante, ne manquera de les intéresser vivement.

Les Six Heures d'Argenteuil

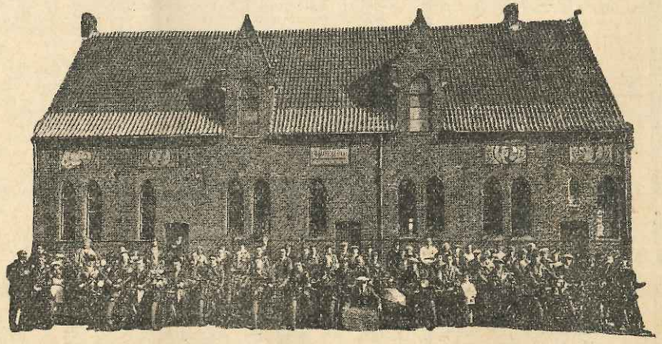
A l'occasion de la belle épreuve que le Motocycle Club d'Argenteuil organise sous le patronage de *Moto Revue* et de *la Tribune de Seine-et-Oise*, ce Club tiendra une permanence à son Siège social tous les samedis de 21 à 22 heures.

Nous rappelons aux intéressés que les Six Heures d'Argenteuil, épreuve de régularité ouverte à tous se disputeront le 4 octobre.

Pour tous renseignements, s'adresser au Motocycle Club d'Argenteuil.



La sortie Peugeot, extrêmement réussie, qu'organisa récemment M. Enrico, agent de la marque à Liévin.



La France est le pays qui recèle le plus grand nombre de richesses artistiques et de monuments historiques. La moto nous permet de les visiter à peu de frais. Mais rouler seul n'est pas toujours très drôle, même pour un fervent. C'est pourquoi les sorties qu'organisent les clubs groupent chaque dimanche un plus grand nombre de participants. Elles permettent de prendre de belles photos de groupes que l'on aime à revoir par la suite.

tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonciers sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % 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.

Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.

Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs

Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

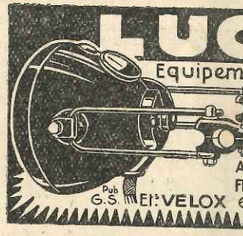
SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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.

PISTONS
SEGMENTS
AXES
SOUPAPES
adaptables à toutes motos
MOTOS-PISTONS
RÉALÉSAGES
avec fournitures
1, Rue Faraday, 1
Téléphone : ÉTOILE 50-79

Asnières-Motoriste
Agence spéciale de la Moto
Spécialiste de la
F.N.
GILLET HERSTAL
BMW
PUCH
GNOME TERROT
SAROLÉA
CRÉDIT UNIQUE MÊME PRIX qu'au COMPTANT
COMPTANT : conditions spéciales
60 Motos neuves et d'occasion
RÉPARATIONS
réparables en 2 fois après essai
PIÈCES DÉTACHÉES
ACHÈTE et ÉCHANGE
LATSCHA 16, Rue Auguste Dailly ASNIÈRES
(Pne les lecteurs de Moto Revue de ne pas se méprendre sur son adresse :
ITINÉRAIRE LE PLUS COURT
PORTE CHAMPERRET, RUE ANATOLE FRANCE AU BOUT, TRAVERSER LE PONT, PRENDRE 8e S. DENIS A DROITE JUSQU'AU 272
OUVERT DIMANCHES ET FÊTES JUSQU'A 20h
Tél. Gresillons : 17-95

LUCAS
Equipement électrique pour motocyclettes par
MAGDYNO
(magnéto-dynamo)
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE & SERVICE RÉPARATIONS,
Ets VELOX 65, Rue de Paris, Bagnolet
Pub G.S.



BMW
MAGNIFIQUE OCCASION
750 Tourisme type R. 62
parfait état, peu roulé
équipement Bosch complet
PRIX 8.500
vendue avec garantie
BASTIDE
56, Ave de Clichy — PARIS

FIREZONE OIL
LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR
Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.
Facilite les départs - Conserve la compression - Evite le grippage - Diminue les résistances - Supprime la calamine - Abaisse la température - Augmente le kilométrage.
FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif
CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE
TH. LEQUIME
7 Rue Labrouse - PARIS-15e
— Tél. : Vaugirard 20-57 —

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1931 et d'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Picpus PARIS (12e)

ACHAT VENTE-ÉCHANGE
Motos - Sidecars - Cyclecars

Silencieux neufs pour motos	25 f.
Carburos nfs double manettes	75 f.
Pompes à huile mécaniques nvs	30 f
Moyeux AV avec frein neufs	90 f.
Moteurs 2 cyl. 2 tps compl. nfs	650 f.
Boites de vitesses neuves	360 f.
Accus neufs 6 volts 50 amp	120 f.

STOCK DE CHAINES DUCKWORTH
BEAUSOLEIL 9, rue St-Sabin, Paris

MOTOS A VENDRE

Dollar 350 cmc., 2 tbs, tte équip., ét. nf. Px int. Gare, 91, r. Pixéricourt (20e).

F. N. 350 cmc., surb., rlé 2.500 km., ét. nf, équip. élect. pr accus, t.-sad F. N., ass. 1 an payée. Palette, 8, rue du Plateau (19e). Prix 3.800 fr.

Gillet Herstal 350 cmc., T. D. M., tte éq., rev. à nf. 2.000 fr. Vis. de 7 h. à 12 h. Bauchard, 295, rue de Bouchain, Denain.

Gnome 500 cmc, av. ou sans side, tr. b. ét. Chebroux, 46, bd de la Gare, Chelles.

Magnat-Debon 350 cmc. 1930, écl. élect., t.-sad. 3.000 fr. Vis. le soir 6 à 8 h. Chevrin, 9, rue de Paris, Gentilly (Seine).

Motosacoche 250 cmc., écl., t.-sad, tr. b. ét., rév. 1.800 fr. Lévy, 7, rue Gaillard, 9e.

Moto Stella 175 en b. ét. av. compt., t.-sad. 700 fr. Dubert, 2, rue Faisanderie, Poissy (S.-et-O.).

Peugeot 3 CV, 28, éq. ex. ét. 1.000 fr., urg. Lottman, 26, av. Rude, Sartrouville (Seine-et-Oise).

Peugeot P. 105, 350 cmc. ou P. 108, 250. cmc., éq., t.-sad, sac., acces. 2.700 fr. Barclay, 9, r. Nouvelle-du-Théâtre, Paris (15e).

Peugeot P. 107, 1930, 350 cmc., p. rlé, écl Marchal. 3.500 fr. Victor, 3, rue Georges-Ville, Versailles (S.-et-O.).

Rudge 500 cmc., culb., ét. nf, écl. élect., acces. 5.500 fr. Golaz, 4, r. Barye (17e). Wagram 16-99.

Styl'son 250, culb. Jap, burm, éq., cse dép. mil. Ecr. P. Ridoux, 153, rue Etienne-Marcel, Montreuil-sous-Bois.

Terrot 350 lat., parf. ét. écl. élect., t.-sad pns nfs, p.-j., sac., cav., nomb. acces. 2.500 fr. Dechaume, 9, r. des Fleurs, Champigny (Seine).

Terrot 250 cmc., soup. lat., type O. S., parf. ét., compl., rév., éq., écl. élect. Magl., cède Marchal, cyclop., siège AR, compt. Jaeger bitot., chamb. rech. af. conf. Pichot, 1, r. Marcelin-Berthelot, Vanves (Seine), sam. ap.-mid. et dim. mat. ou écr. pr r.-vs.

Terrot, 3 CV, ét. nf, b. équip. 2.000 fr. Fossier, 30, r. Castagnary, Paris (15e).

Triumph, 500 cmc., p. ét., pns nfs. t.-sad, nomb. acces. 1.200 fr. Tiphagne, 5, rue Sauvageot, Paris (14e).

Au garage Renouvier les plus belles motocyclettes d'occasion aux meilleurs prix :

B. M. W. complètement équipée	6.500
René Gillet 750, suspension AR..	5.500
Gnome-Rhône D. 4, écl. élect....	4.500
Vélocette 350, A.C.T.....	4.500
Dollar 500 cmc., 2 tubes.....	4.500
Terrot 500 cmc., sidecar carrosserie bi-place Bernardet.....	3.800
Motocoufort 350, Blackburne side Faurne	3.600
Clément Gladiator 500, Jap, latér.	3.500
Clément Gladiator "Berceuse" 350, Jap, culbuteurs	3.000
Alcyon 350, modèle 1931.....	3.000
F. N. 350, type M 60.....	2.800
Motobécane 350, Blackburne.....	2.500
Motobécane 250, modèle 1931....	1.800

Toutes machines sont munies de l'éclairage électrique, équipées de pneus impeccables. Le Garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20e).

Dollar 350 cmc., équip. élect., c. nve, à tous essais, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15e).

A vendre ou à échanger contre cabriolet 5 CV, Dresch 500, 2 cylindres, parfait état, pare-jambes, tansad E. N. Ecr. : Barrot, 59, rue Sarrette, Paris (14e).

F. N. 500 cmc., écl. March., méc. impec., équip. compl, ayant p. roulé, px à débat. 40, rue des Postes, Aubervilliers.

A vendre motos d'occasions : Gnome-Rhône, 49, av. de la Grande-Armée, Paris ; 175 cmc., 250 cmc., 306 cmc., 500 cmc., modèles 1928, 1929, 1930, 1931, en très bon état : prix variant de 1.000 à 4.000 fr.

Gnome-Rhône 4 CV, tout dern. mod., roul. 2.500 k., ét. nf, ess. à vol., 3.000 fr. visib. gar. 170, r. de-la-Chapelle, au fond de l'impasse.

Monet-Goyon 350 cmc., mag. Burman, parfait état, au plus offrant. Bourdin, 26, r. de Frémicourt (15e).

Monotrace 3 pl., complète, prix à débat. Bounel, 106, Grande-Rue, Créteil.

Motocomfort 100 cmc., 1930, équip. compl., parf. ét., soir 7 h., 13, r. Vintimille.

Norton 5 CV, gd sport 1931, c. nve, tte équip., occ. unique. Imbernotte, 3, rue des Acacias, Paris.

BORGO Les Pistons des RECORDS
1, R. Parmentier. NEUILLY-sur-SEINE
TOUS MODÈLES - - - RECTIFICATION CYLINDRES

ECOLE DE MOTOS — AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)
G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS (12e)
(Face Métro Nation)

Gillet Herstal, Terrot F. N. B. M. W., Saroléa, Soyer, Gnome, Motoconfort, Rémy, Agence Officielle, 21, rue Tlemcen, Paris (20e). Occasions : B. S. A. 500 cmc., deux tub., 30, compt., mont., sacoche, tansad., chrome : 5.500 fr. ; Saroléa 500 cmc., avril 31, deux tub., équip. : 5.500 fr. ; New-Map 350 cmc., éclair., 31, équip., deux tub., très belle : 3.850 fr. ; Dollar 350 cmc., bloc-chaise, 30, équip. : 2.500 fr. ; Gillet Herstal 350 cmc., T.D.M., avril 31, éclair. : 3.500 fr. ; Terrot 350 cmc., équip., deux tub., 31, superb. : 4.500 fr. F. N. 350 cmc. et 500 cmc., etc... Ouvert le dimanche.

Occasion unique motos 350, 500 cmc., à vendre : avec garantie bon prix. S'adr. 23, rue des Acacias.

Peugeot roul. 50 k., pas déclarée aux mines, à prof. av. 500 fr., rest. à créd., perd plus 1.000 fr. sur achat. Goiffon, 89, r. de Tocqueville, Paris (17e).

Merveilleuse P. 109, abs. nve, 2 cl., 2.200 fr. net. Conc., 12, rue Richelieu.

René Gillet 6 CV, pn. bal. et ttes pièc. détac., sid. susp. et sid. , p. 250 à 350 fr. comp., av. carr. 500 fr. ; motos ttes forces, éch. 119, r. Flandre, Paris.

Rhony'x 500 lat., 1931, compétition, écl. élec., acc., dyn., klax., jam., roulé 6 mois garantie 3.500 fr. Girond, 54, rue de la Villette, Pré-Saint-Gervais.

Soyer 500 cmc., équip., 1931....	2.900
Dollard 500 cmc., équipée 1931..	3.400
Motobécane bloc, dernier modèle, équip.....	2.400
F. N. latérale, 1931, équipée.....	2.700

Agence Peugeot crédit qui fournit toute sa gamme avec 400 fr. comptant, solde 12 mois sans intérêt. Vélomoteur : 1er vers. 200 fr., etc. 178, route de la Révolte, Levallois (Paris).

Terrot 350 cmc., lat., équip., comp., tr. b. état. Grilliat, 15, r. Parmentier, Houilles.

Terrot 250 cmc., 2 tps, tansad E. N., pn. 27×4, neufs, excel. état, sup. occas., à sais. de suite, 1.000 fr. Café, 34, r. Jouffroy.

Terrot 350 cmc., lat., sport, luxe, chromé et bleu, écl. marc. parf. ét., acces. 4.500 fr. ; urgent cse ach. voit. Malette, 93, bd St-Germain, après 6 h., métro Odéon.

Terrot 4 CV, latérale, luxe, écl. élect., klaxon, compt., prix très intéress., de confiance. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.

Terrotistes ! pour acheter, vendre ou faire répar. au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, bd de Charonne.

Terrot Jap, culb., écl. élec., équip. nve, prix : 4.000 fr. ; vente p. cause maladie. S'adr. à M. Guillot, 121, av. d'Orléans, samedi et dimanche tte la journée.

Terrot 500 cmc., latérale, neuve, 3.600 fr., 8, rue de la Vanne (Montrouge), à 200 m. Pte d'Orléans.

15 000 Triumph 5 CV, Albert, 30, rue Tan, à Meaux.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar C. G. S., torpédo grand sport 7 CV, 3 pl., entièrem. révisée, impeccable : 7.000 fr. Rochard, Montendre (Ch.-Inf.).

Amilcar d'occasion, 6 CV, cabri. C. 4. Spider, pn. nfs : 6.500 fr. ; C. G. S. 2 et 3 pl., type L. M. et M., 2 dép. : 6.000 fr. ; toujours 20 Amilcar prêts à partir. L. Couyat, spécialisé depuis 1922, 115, r. des Entrepreneurs (15e). Tél. Vaug. 59-12.

Amilcar C. G. S., gd sp., écl. code, dém., fr. AV, sort rév., équip. comp l. 7.000 fr. Urgent, Ducrey, 7, villa Ermitage (20e).

Citroën 5 CV et 6 Renault, torpédo commercial à vendre très bas prix, reprend. motos en compte. S'adr. Agence Motos Peugeot, 178, rte Révolte, Levallois, Paris (17e).

Darmont spécial, com. neuf, 1930, écl. élec., équip. comp. Le Borgne, 41, r. Stendhal, Paris ; le samedi après-midi.

Torpédo commercial Donnet, 7 CV, 1927, très bon état, essai à volonté : 7.500 fr. Grimm, 7, rue Léonie Jaouen, Drancy (Seine).

Mathis 6 cyl., 7 CV, écl., dém. élec., compl. revisée, torp. 4 pl. : 3.650 fr. Girond, 54, r. de la Villette, Pré-St-Gervais.

Belle Occas. vendre Morgan à eau, surbais., pneus, chamb., chaînes rechange, outil. comp., éclair. S'adr. Maison Chatelot, 21, r. Victor-Hugo, Alfortville (Seine).

Occasion Cabriolet Peugeot 172 B. S., tte revisée, pneus, batterie neuve, phare code, parf. ét. de marche, tél. : Odéon 43-80, après 19 h. ; écl., dém. élect. : 5.200fr.

Renault 6 CV, pns nfs, ball. état c. nve, b. prix ou éch. c. moto récente 30 ou 31. Angel, 24, rue Riquet, Paris (19e).

Joli Salmson sp., conf., écl., dém. Roques, 31 *bis*, r. Vallier, Levallois-Perret.

Sport 1.100 cmc., culb. parf. état, peint. nve, cotés en prise, vis. ts les jours prix à débattre. Murat, 9, Grande-Rue à Bellevue (Seine-et-Oise).

Au garage Renouvier vous trouverez les plus belles voiturettes sport et tourisme aux prix les plus bas.

4 Sandford, 1.100 cmc., depuis...	3.200
Bugatti Brescia, caisse de Viscaya	8.500
Bugatti type 40, Cabriolet.....	10.000
Amilcar Bordino, C 4, confort....	4.800
Amilcar cond. int., mot. nf.....	9.500
Amilcar C. G. S. Roadster.....	10.500
Peugeot 5 CV, cabriolet, depuis..	2.600
Darmont spécial, depuis.....	6.500
Darmont Morgan, standad, depuis	2.500
Sima-Violet depuis	1.500
Hispano châssis	1.500

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). Tél. Roq. : 07-67.

Amilcar 6 CV, démar. éclair. à tous essais : 4.600 fr. Bourdin, 26, r. Frémicourt (15e).

Morgan sport, parfait état, à céder bas prix ou échange c. moto. Bourdin, 26, r. Frémicourt, Paris (15e).

Besoin argent : 2.800 fr. S. A. R. A. 7 CV, sport, 2 pl. Blois, 2, rue Ledru-Rollin, Malakoff.

Cycl. Benjamin, 5 CV, 4 cyl., 4 tps dém., écl. élect., 4 pns nfs, r. rech., forme cabr., mque pl. ou déb. ou éch. c. moto 500. Faulet, 4, rue Drouot.

B. N. C. Monza 29, ass., acces. 12.000 fr Ecr. Jenvrin, 24, r. Saintonge, Paris (3e).

Ech. 7 CV Bugatti torp. 3 pl., Bordino b. ét. méc. ou 9 CV Morgan à eau c. mot 350 moderne. Px à déb. Largeot, 4, Grande Rue, St-Maurice (S.). Tél. Entrepôt 20-59

Citroën 5 CV, 4 pl., torp. ferm., ex. ét 25.000 km., imp., ass. pay. Vis. sam. ap.-midi. 6.000 fr. Bloch, 23, r. Morère, Paris (14e).

Cyclecar gd sport, surb. d'Yrsan, mot. Ruby. 7.000 fr. et moto Terrot 500 cmc. Jap culb. 3.900 fr. av. écl. Maglum, record. Bouteille Péhu et gd ph. 100 fr. Durand, 17 *bis*, r. de l'Union, Nanterre (Seine).

5 CV Licorne, fx cab., 2 pl. 10.800 fr. et Amilcar C. G. S. gd sport fx cab., 2 pl. 9.300 fr. Toner, 30, r. Chevert, Paris (7e).

Morgan spéc, fin 30, écl., accus. 8.500 fr.

SI VOUS AVEZ DES ENNUIS.... ....avec votre COURROIE d'éclairage
ESSAYEZ DONC....
LA COURROIE-CHAINE CUIR "WHITTLE"
à maillons détachables
PLUS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE
SÉCURITÉ ABSOLUE LA NUIT
en vente chez tous les AGENTS et GARAGISTES pour tous renseignements
ÉTAB^ts ROLLET et Cie
représentants exclusifs pour la FRANCE
64 rue de la Folie-Méricourt PARIS

ACCU Huitric
26, rue des Graviers
NEUILLY-sur-SEINE

Les Boites 2 et 3 vitesses
STAUB
de 95 cmc à 1000 cmc. s'adaptent facilement sur toutes les marques de motos
Modèle spécial pour cyclecars à 3 vitesses et marche AR
LES MOTEURS ET LES BLOCS MOTEURS
STAUB
sont les plus avantageux
Demandez notice SR
26 à 30 rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

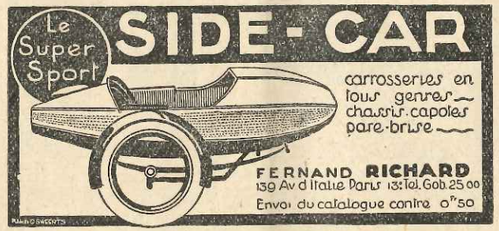
Pour l'AUTO l'ATELIER
Nos Spécialités
Arrache-pignon Universel

Type . . .	A	B	C
Ouverture .	650	200	450 m/m
Prix . . .	400 f	90 f	265 f

Porte-fillère « Embout DB » :
Cage 39.6.34 » Ca. 26.4.28.40
Cric fonte 1.200 kgs. . 24 »
Tout l'Outillage, Catalogue à SOMIA, 46, r. Amelot, Paris-11e

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20e)
Achète, Vend, Répare, Échange
F.N., Terrot, Peugeot, Motoconfort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et occasion
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

PIÈCES INDIAN ET HARLEY
FILLIAT 22, Rue Victor-Hugo - LEVALLOIS
— Téléphone : PEREIRE 06-27 —
OUVERT DIMANCHE MATIN



PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES
HARLEY-DAVIDSON
NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK
HARLEY-DAVIDSON Repairs. 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s/-SEINE
Tél. : Maillot 05-21 et 14-31

NOVI 12 à 16 CHEMIN des VIGNES PANTIN (SEINE)
SES ALTERNOVI DYNOVI NOVILUX
ONT VAINCU LA NUIT ET ASSURENT LA SÉCURITÉ DES MOTOCYCLISTES

ÉQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE SAGA
ABSOLUMENT COMPLET
(conforme au code et garanti 6 mois)
565 Fr
71, rue du Moulin-Vert PARIS (14e)
CHEZ VOTRE AGENT
DYNAMO 2 DÉBITS FACULTATIFS, CONJONCTEUR SÉPARÉ, COMMUTATEUR ET CANALISATIONS FORT ISOLEMENT, BATTERIE 14 AH, KLAXON, PHARE 200 % AVEC AMPÈREMÈTRE, COURROIES, POULIES ET SUPPORTS. PRIX SPÉCIAL D'ÉCHANGE CONTRE ALTERNATEUR.

DEPREZ
Visitez son Stand
24, Rue Meslay
PARIS (3e)
(Métro: République) - Tél. Archives 04-28
SA SUCCURSALE :
34, *Avenue de la Marne*
— ASNIÈRES —
à la descente du train près du pont
(Téléphone : DÉFENSE 07-02)
FN - TERROT
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
MOTOCONFORT - DOLLAR
ET TOUTES LES MARQUES
CRÉDIT
même prix qu'au comptant
ACHAT — ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois
Pour donner toutes garanties
RÉPARATIONS
payables à crédit
Pièces de toutes Marques
N'OUBLIEZ PAS...
J'apprends, donne permis de conduire gratuit et garage pendant UN an.
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
USINE :
187 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)
F.N. visible à PARIS

Grande-Armée Motos
AGENCE DES MARQUES
DOLLAR - F.-N.
GILLET-HERSTAL
MONET - GOYON
MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT
Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE
Pièces pour Boîtes ALBION - GM
PICARD - STAUB - BURMAN
Pièces pour Carburateurs
AMAC - GURNERT
Chaînes RENOLD - BRAMPTON
Huiles CASTROL - KERVOLINE
Éclairage Électrique NOVI
Tous les montages disponibles et toutes les pièces en stock
Pneumatiques DUNLOP
HUTCHINSON - MICHELIN
A. PRÉVOST 26, Av. Grande-Armée, PARIS 17e
Métro. Obligado — *Tél.* Wag. 54-81

Bayle, 236, av. Pt-Wilson, La Plaine-Saint-Denis (Seine).

Morgan à air, out. pns nfs, px. mod. Vis. t. l. j. à part. 18 h. Augey, 160, r. de la Porte-Jaune, Saint-Cloud.

Peugeot 5 CV, sport sp., méc. parf., im. nomb. ac. Px dérisoire. Houdelin, 46, Villa Faucheur (20e).

Plusieurs cabts Peugeot, quadril, ptes voit. et motos réc., prov. de rep. Grandchamp, agce dir. Peugeot, 35, r. Delescluze, Le Kremlin-Bicêtre (S.), Italie 05-80.

Cabriolet 5 CV Peugeot, 190 S., fr. AV, parf. ét. 5.800 fr. Caillet, Vineuil (Oise).

Renault 6 CV NN, 1927, cond. int. noire, 4 pl., 2 prtes, fr. Babel, ph. code, t. b. ét., créd. Ecr. Hamon, 37, bd St-Michel, Paris (5e).

Salmson gd spt, 7 CV, 3 pl., écl., dém., cap., parf. ét., peint. nve. 4.000 fr. Dupraz, 143, r. des Vignes, Cachan (Seine).

SIDECARS

Sidecar René Gillet 1.000 cmc., tt émail et chr., susp. AR., pns 715×115, side, châs. susp., car. bi.-pl., gd luxe, cap., housse, p.-br., r. de sec., écl. Marchal, gd luxe compt., mont., t.-sad E. N. Vis. stand auto. Palais de la Nouveauté, 24, r. de Clignancourt, Paris. Compt. ou crédit.

René Gillet, type G., side b.-pl. L. V., av. écrans de côté, cap., r. de sec., écl. élect., à prof. 6.000 fr. Vigne, 34, bd de la Villette, Paris (19e).

René Gillet, side b.-pl. Vannod, écl. élect. Marchal, r. de sec., ét. de marc. 2.500 fr., le s. à 8 h. Valiquet, 107, rte de de Montrouge, Malakoff.

René Gillet 6 CV, side L. V. 3.600 fr., éch. c. side 500 ou 350 ou rep. moto 500 ou 350 cmc., en cpte, sam. ap.-m. Café, 27, r. de Cantagrel prolongée, Paris (13e).

Suite dép., rég. Gnome et Rhône 500 cc., 2 cyl., av. sid., cme nf, pres. 1.500 fr, Lebon, 36, bd d'Aulnay, Villemonble.

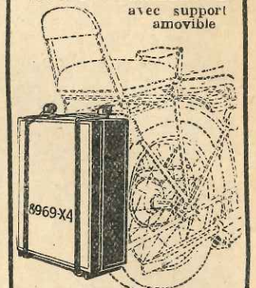
Sidecaristes attention ! dans la construction de luxe, où avant tout, on recherche la solidité et la légèreté, mais où le prix de revient n'intervient pas, l'aviation par exemple, on se sert de tube. Dans la construction automobile, la tôle emboutie plus lourde est admise pour les châssis car elle permet des prix de revient très bas, les pièces vitales d'une voiture, tube de direction, pièces de pont AR, sont toujours en tubes.

Bufflier, Faurne, Tellep, V. et W., New-Map, Richard construisent de splendides side-cars **quatre attaches** en tubes.

Et venez voir **au garage Renouvier**, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). le stock permanent de dix marques différentes de châssis en tubes à quatre attaches.

Sid Belgian grd, tourisme, neuf, à profiter : 1.700 fr. Georges, 89, rue de Tocqueville, Paris (17e).

Moto F. N. side 1 CV 1/2 Vannod 500 cmc., culb. acheté fin juin 31, roulé 2.000 km., sous garantie, pneus 715×115, tableau bord, éclair. Marchal, compt., montre, klaxon à vendre prix réel rétro

Pour votre Confort exigez :
LE SUPER MOTO-STRAP
LA MOTO-MALLETTE
avec support amovible


Ces 2 accessoires sont indépendants l'un de l'autre
Notice franco, BÉRARD Neuilly-sur-Seine
20, *Rue d'Armenonville*

PIÈCES D'ORIGINE ET PIÈCES ADAPTABLES AUX
Moteurs JAP
STOCK DES PIÈCES
STAUB
Réalésage de cylindres avec — piston, axes et segments — Pièces mécaniques d'après modèles et d'après dessins. — Fournitures de carburateurs, magnétos, silencieux, chaînes. — — — etc., etc. — —
PERTUISOT 23, rue des Acacias PARIS - XVIIe

DRESCH
tout le Stock de
PIÈCES DÉTACHÉES
est maintenant, 174, rue de Courcelles PARIS, Tél. : Carnot 80-87

MOTO-SPORT
119, Fg. S.-Martin - PARIS (Xe)
Tél. : Nord 81-07
J. d'HERVÉ Succr
LA MOTO RAPIDE
Jonghi
350 cmc. 130 km à l'heure
LONG CRÉDIT

pour 24,45 frs
Wam
Pour 24 Fr. 45
rendez ce soir la jeunesse à votre moto en la passant à l'émail Robbialac.
Laissez passer la nuit, et vous repartirez demain matin sur une machine toute neuve.
A 441
ROBBIALAC

MOTO-HALL
78, Av. des Ternes, PARIS
Galvani 09-45
Gillet d'Herstal
Saroléa - Soyer - Alcyon
Motobécane - Motoconfort
TOUS ACCESSOIRES
Éclairages NOVI
Silencieux WILMANN
Poignées MAGURA
Réparations, Dépannages
Crédit, Échanges
OUVERT LE DIMANCHE

occasion. Deleuil, 17, rue du Moulin-des-Prés, Paris (13e).

Side c. neuf, torpille surb., ressorts entiers, bas prix. Garage, 68, av. Edouard-Vaillant, Pantin.

Side 500 cmc. Ultima, bon état, prix int. ou échange. 31, rue Defresne-Bast, Argenteuil.

ECHANGE

Side B. S. A., parf. état, contre solo 4×8 CV arqué. Ciné Majestic, Lourdes.

Durandal 4 CV, culb. parf. état, contre 2 ou 3 CV, bon état. Brotter, 74, r. des Martyrs (18e).

Indian side contre T. S. F. ou utilités. Dutreix, rue Claire, Dinan (C.-du-N.).

Echange 201 c., g. luxe cond. 4 pl., roulé 2.000 km. c. Darmont spécial ou voiture vite. Allain, chez M. Chenel, 178, route Révolte, Levallois-Paris (17e).

Bonne affaire 7 CV Salmson, gd sport, très b. état, c. cabri. Rosengart ou cabri. 6 CV Amilcar. Repr. Terrot O. S. Arrangement fac. Girard Camille, Echire (D.-S.).

F. N. Briquet échange à des conditions toutes spéciales contre les nouveaux modèles 1931. 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20e).

F. N. suis acheteur de suite 350 ou 500 cmc. surbaissée. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20e).

Vend ou éch. une moto Norton 500 cmc., mod., compt. dans un parf. ét. méc., c. cycl. ou voit. crse. Vis. t. l. soirs, 7 à 9 h., sam. dim., tte l. journ. Latreille, 91, r. Pixéricourt.

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur Amilcar, Salmson ou Bugatti, cond. intér. Faire offre, Enders Jach, 9, rue Charcot, Neuilly-sur-Seine.

Ach. side sp. Bernardet réc. pr 350 fr. Isnard, 19, r. des Bains, Antibes (A.-M.).

Suis achet. bâc. pr sidec. Marchand, Julien, 57, r. de Choisy, Villeneuve-le-Roi (Seine-et-Oise).

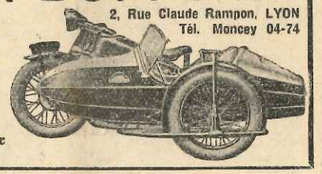
Achat cher et comptant, voiturettes, motos modernes. Ag. Peugeot, route de la Révolte, Levallois, Paris (17e).

Achat comptant au maximum, motos et voitures modernes. Verchère, garage, 21, r. Tlemcen, Paris (20e). Ménil. : 76-39.

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS sont réparés d'une façon définitive par le PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR sans changer ni piston, ni segment.

Envoyer le cylindre et le piston aux
ÉTABLISSEMENTS BARIMAR
3, Rue Foucault, Clichy (Seine)

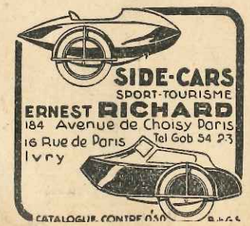
LA MOTO DE L'ÉLITE SPORTIVE...
Jonghi
Vitesses
Garanties :
130 Kms : CULBUTEURS
105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES
LES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES - *Jonghi*
CHOISY-LE-ROI (Seine)
MOTEURS. MOTOS. BREVETÉS

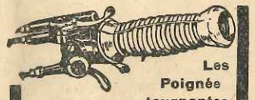
SIDE-CAR BUFFLIER
2, Rue Claude Rampon, LYON
Tél. Moncey 04-74
Dépôts :
Brissonet, à Paris.
Vaché, à Marseille.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger.
CATALOGUE GRATUIT
Conditions spéciales aux Agents de motos


Adressez-vous
au SPÉCIALISTE DU PNEU
TOUTES Marques Dimensions en magasin
Marchandises Garanties
TRÈS GROS STOCK
DEMANDEZ TARIF
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard. PARIS-XVe
Tél. : Vaugirard 41-42

MANTEAUX DE CUIR
NETTERCUIR
Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1er choix et tanné au pur chrome, donc INUSABLES et IMPERMÉABLES
Prix de 425 fr et 475 fr
TARIF sur DEMANDE
Nettercuir 17, r. de Constantinople PARIS. Laborde 26-85

"HALL DE LA VOITURETTE"
Établissements EDGAR-BINET
99, AVENUE D'ORLÉANS, 99 - PARIS-XIV
TÉL. : GOB. 50-41
LE PLUS GRAND CHOIX de VOITURETTES DE PARIS
OCCASIONS RÉVISÉES EN TOUTES MARQUES
CHOIX UNIQUE


SIDE-CARS
SPORT-TOURISME
ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy Paris
16 Rue de Paris Ivry Tél Gob 54 23
CATALOGUE CONTRE 0f50


Les Poignées tournantes
MAGURA
sont complètes et mécaniques
Edmond KAHN
9, rue Bélidor, Paris

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, *Rue du Bac*, 7
— SURESNES —

JEANJEAN MOTOS
133, *Av. d'Argenteuil*, ASNIÈRES
AGENCE des GRANDES MARQUES
ÉCHANGE - OCCASION - RÉPARATION
Crédit - Permis de conduire

Achète cher comptant, motos recon. mont-piété, vente, échange. 47, avenue de la République, Paris.

Terrot 3 CV, type OT ou OS. Envoyer détails et dernier prix : Girard Camille, Echire (Deux-Sèvres).

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

DIVERS

3 magnétos, 4 cyl. Saga et Ducellier en parf. ét. de m. Val. 650 fr., céd. 300 fr. S'adr. à *Moto Revue*.

Cse rgt., vend T. S. F., 3 lamp. av. amp., ph. accu 80 et 4 volts, nf, val. 1.000 fr., à 500. Breteau, 15, Grande-Rue, Juvisy.

Pneus nfs gar. pr. r. de 600×55 et 650×50 à 18 fr., pns 650×55, renf. à 35 fr., cour. de 16, 19 et 22 mm, à 15 fr. le m. Moers, 56, fg St-Antoine, Paris (12e).

Pneus imperf. Menjou, sect. cour., cond. spéc. aux abonnés et lecteurs. S'adr. à *Moto Revue*.

Pneus motobécane, renforcés.. 35 fr
25×3 ..... 85 26×3,5..... 35
27×4 ..... 110 Chambres ... 20
700×80 .... 90 650×65..... 70
Talons 25×3,85, 700×100, etc., courroie motobécane, le m. : 18 fr. 50 ; 14 millim., le m. : 14 fr. En 19 millim., les 1 m. 70: 25 fr. 1, r. des Jardins, Saint-Paul, Paris (4e)

Tansad Leda, état neuf, val. 110 fr. : 70 fr. ; 1 p. leggins noirs, taille 38, val. 55 fr. 30 fr. Herzog, 72 *bis*, av. Victor-Hugo, Choisy-le-Roi.

Chaines Brampton, Yellow Renold, 1, rue Jardins-Saint-Paul, Paris (4e).

Pneus neufs, garantis pour roues de 600×55 et 650×50 à 18 fr. ; pneus 650×55, renforcés, à 35 fr. ; courroie de 16, 19 et millim. à 15 fr. le mètre. Moers, 56 fbg St-Antoine, Paris (12e).

Pièces pr B. S. A. et Triump "armée", 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4e).

Equipez vos véhicules chez Pierre qui vend les divers accessoires : tans., phares, dyn., équip., électr. complets, huiles, graisses à des prix imbattables.

Équipements élect. complets..... 600
Dynamos double débit..... 150
Pneus 27×4..... 120
Phares code..... 60
Pneus 26×3,5..... 105
Chambres 27×4,18, 26×3,5..... 16
700×80 18

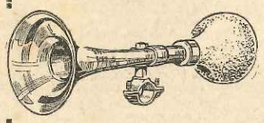
Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). Tél. Roq. : 07-67.

Ouvert de 8 h. à 20 h. dimanche matin
PIÈCES DÉTACHÉES DRESCH
Vente Échange Réparations immédiates
EXPÉDITION — Province —
6, Bd Richard-Lenoir (Bastille)

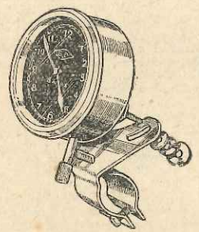
HATEZ-VOUS !

Car notre stock est limité! Comme il est facile de s'en rendre compte l'économie sur le prix d'achat de ces différents articles a tôt fait de vous faire récupérer le montant de votre abonnement, et pour certains objets même, il est regagné d'un seul coup.

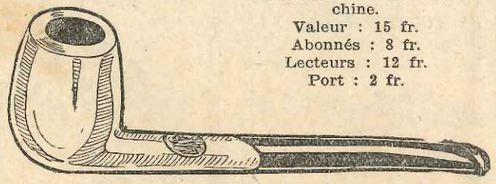
Trousse en boîte métallique émaillée noire, contenant 6 clés parfaitement calibrées, un manche et une broche.
Valeur : 40 fr.
Abonnés: 25 fr.
Lecteurs : 35 fr.
Port : 6 fr.



Cornet avertisseur, émail et nickel, son très puissant, article très robuste.
Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr.
Lecteurs : 23 fr.
Port : 2 fr. 50

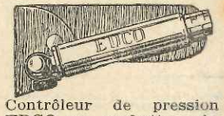


Montre de guidon E. D. marchant huit jours sans remontage. Cet accessoire est très pratique et permet de connaître l'heure sans être obligé de s'arrêter pour sortir une montre de la poche.
Valeur : 165 fr.
Abonnés : 100 fr.
Lecteurs : 140 fr.
Port en sus : 5 fr. 50



Nos pipes en racine de bruyère sont parmi les meilleures.
Valeur : 35 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs 30 fr.
Port : 2 fr.

Entonnoir portatif **Entomos**, pouvant être logé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.

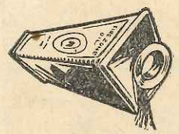


Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.
Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr.
Lecteurs : 22 fr.
Port : 2 fr.

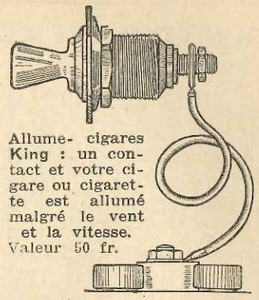
Miroito, produit d'entretien idéal et rapide pour les émaux de votre machine.
Valeur : 15 fr.
Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 2 fr.

Jeu de 5 clés plates Verjoux, nickelées et guillochées, dimensions de 8 à 26, maintenues par une pince acier.
Valeur : 25 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 20 fr.
Port : 5 fr.

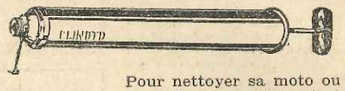
Après une réparation, pour vous nettoyer les mains, employez le savon sans eau S. D. A.
Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.



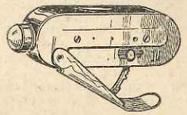
Super huile **Firezone** pour le graissage des parties hautes du moteur.
Valeur : 9 fr. 50
Abonnés : 6 fr. 50
Lecteurs : 8 fr. 50
Port : 2 fr.



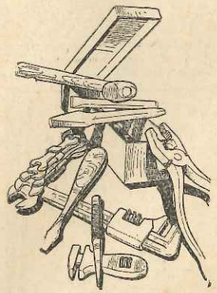
Allume-cigares **King** : un contact et votre cigare ou cigarette est allumé malgré le vent et la vitesse.
Valeur 50 fr.
Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr. 50



Pour nettoyer sa moto ou son sidecar rapidement et sans mal, prenez un **Clinoto**.
Valeur : 37 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 28 fr.
Port : 2 fr.



Lampe électrique de poche, sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique.
Valeur : 55 fr.
Abonnés : 35 fr.
Lecteurs : 50 fr.
Port : 2 fr. 50



Coffret à outils en tôle émaillée, comprenant marteau, ciseau, à froid, bédane, jeu de clés plates, tournevis, 2 clés anglaises
Valeur : 65 fr.
Abonnés : 40 fr.
Lecteurs : 55 fr.
Port : 5 fr. 75.

Tiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de *Moto Revue*, 10, rue du Poteau, Paris (18e) *Le Gérant* C. LACOME.
Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris.

AU REVOIR et merci !

Cette moto qui précède la vôtre vous empoisonne avec son ricin. Dépassez-là, ce sera un jeu pour votre "Supersport" lubrifiée avec Mobiloil "Aéro D" ; vous pouvez le faire sans remords, car lorsque vous l'aurez doublée, vous n'empesterez personne.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

1er's MONET GOYON

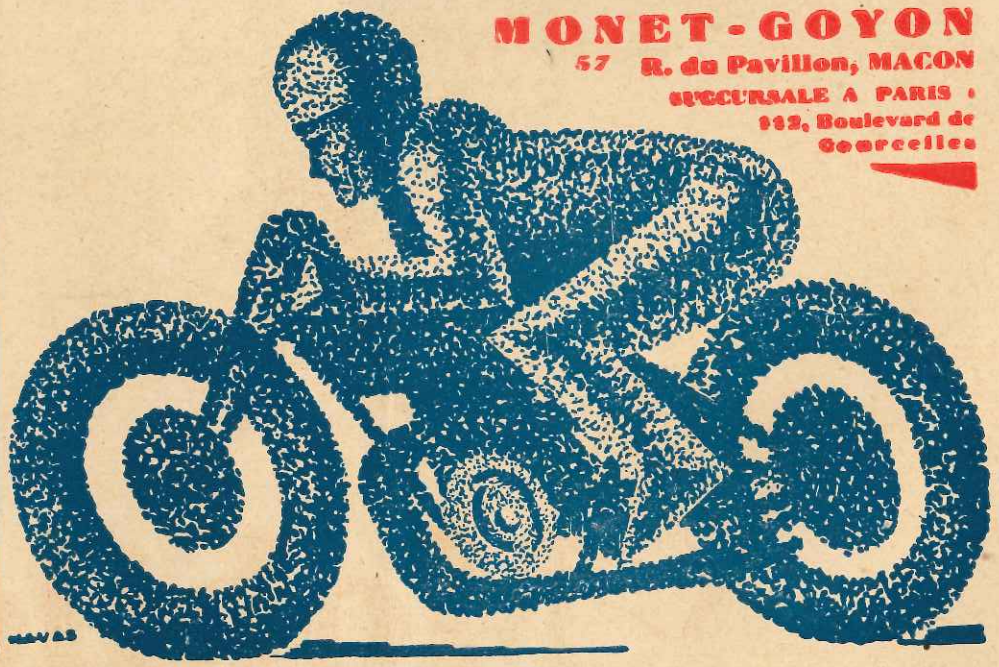
Côte du Mont-Ventoux

Cat. 250 cmc. 1er BARNAVOL
Cat. 175 cmc. 1er BRACCINI (record battu), 2e Audemar
2me *meilleur temps des motos toutes catégories*

Côte d'Yffiniac (Saint-Brieuc)

Cat. 350, 250 et 175 cmc. 1er SOURDOT

Graissage KERVOLINE

Catalogue franco
Demander nos conditions de Vente à crédit

MONET-GOYON
57 R. du Pavillon, MACON
SUCCURSALE A PARIS :
142, Boulevard de Courcelles