

La Conduite du Sidecar...

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

19^e ANNÉE — N° 447

3 Octobre 1931

et
Motocyclisme
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : OS 81
— ON-24
C.C. POSTAL 29.737

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

Un bon sidecar est, pour le grand tourisme en montagne, comparable en tous points, au point de vue confort et rapidité, aux plus luxueuses voitures ; c'est ce qui explique sa vogue toujours croissante.

11

NOUVELLES VICTOIRES

AU PALMARÈS DES

NOUVELLES KERVOLINE

Meeting des Routes Pavées

1 ^{er}	Cat. 175 cmc.	SOURDOT	MONET-GOYON
1 ^{er}	Cat. 350 cmc.	DEBAISIEUX	MONET-GOYON
1 ^{er}	Cat. 350 cmc. Sidecars	CHÉRET	WHITE-STAR
1 ^{er}	Cat. 1100 cmc.	VERNET	CABAN-SALMSON
2 ^e	Cat. 1100 cmc.	LABRIC	CABAN-SALMSON
2 ^e	Cat. 5 litres	GRUSON	FORD

Championnats de France

1 ^{er}	Cat. 500 cmc. Cyclecars	CHÉRET	WHITE-STAR
1 ^{er}	Cat. 750 cmc. Cyclecars	BINOCHÉ	DARMONT

Course de Côte de Gordes

1 ^{er}	Cat. 100 cmc.	BARNAVOL	ROVIN <i>Record battu</i>
1 ^{er}	Cat. 175 cmc.	BRACCINI	MONET-GOYON <i>Record battu</i>
1 ^{er}	Cat. 1000 cmc. Sidecars	AMORT	STYL'SON <i>Record battu</i>

TOUS RÉSULTATS ACQUIS

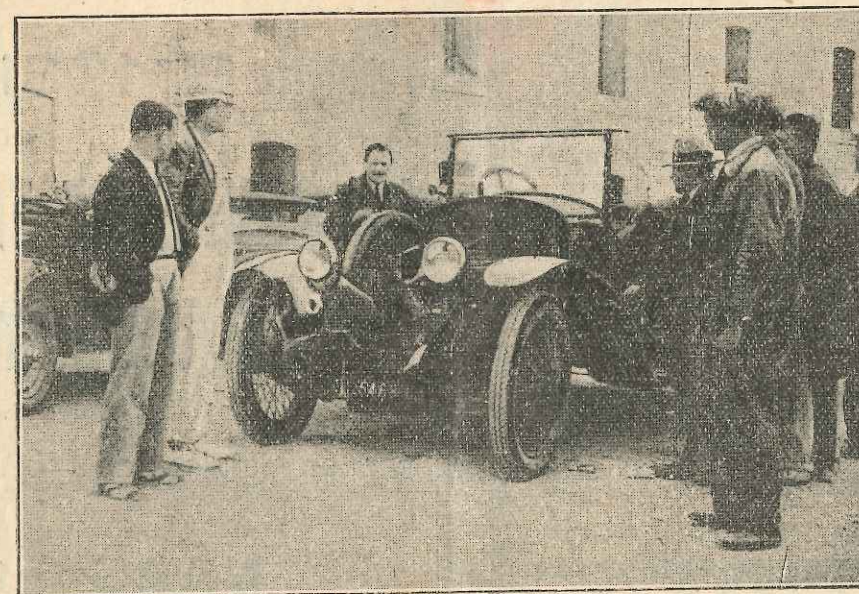
avec les **NOUVELLES KERVOLINE**

Types: **TT - BB - Aéro - Course**

les mêmes que vous trouvez partout...

FIREZONE OIL

au MONT VENTOUX -- Un nouvel exploit de Firezone



LA photographie que nous reproduisons ci-dessus a été prise au mont Ventoux, lors de l'ascension de la célèbre côte par une voiture sans radiateur employant le mélange essence Firezone Oil. Vous pourrez remarquer que le ventilateur attaché à la pipe d'eau ne pouvait fonctionner et n'aidait, par conséquent, en aucune façon le refroidissement.

Pendant tout le trajet du Ventoux, soit 21 km. 600, la voiture avait quatre personnes à bord. Cette expérience prouve donc, une fois de plus, l'efficacité de Firezone Oil dans l'essence, qui lubrifie à très haute température et empêche ainsi les pistons de gripper.

Vous noterez également, qu'en mettant un mélange de 10 0/0 d'huile ordinaire dans l'essence, vous avez des ennuis d'encrassement aux bougies et de la calamine en trop grande quantité. Intentionnellement, nous avons mis, à cette occasion, 15 0/0 pour montrer que Firezone n'encrasse jamais et lubrifie toujours.

On nous reprochait naguère d'avoir fait l'expérience, il y a deux ans, avec une Ford. Depuis, nous avons eu l'occasion de marcher sans radiateur avec une Chenard, une Clément-Bayard et un de nos clients a marché avec une Delaunay-Belleville. De plus, M. Lequime a fait 37 kilomètre sans eau avec sa « 201 » Peugeot qui a trois mois de service, à titre d'essai.

La voiture était conduite par M. TOUQUET, 381-383, Boulevard National à Marseille, réalisateur de l'expérience.

GARAGISTES... adressez-vous à vos commissionnaires ou à

M. TH. LEQUIME

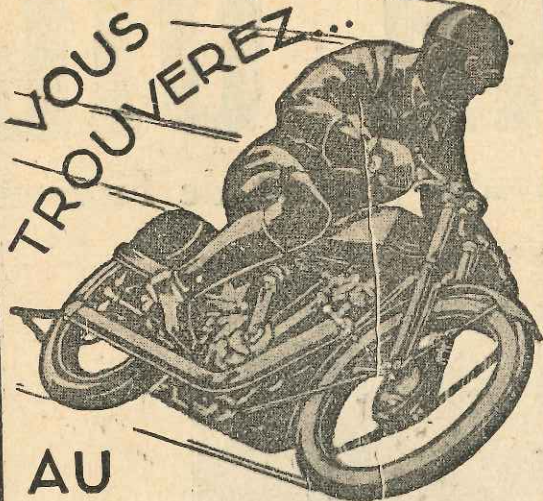
Concessionnaire pour la France, 7, rue Labrouste, PARIS (15^e) — Téléphone : Vaugirard 20-07

Agent pour l'Algérie : M. GUASTAVINO, 45, rue Mogador — ALGER

Agent pour le MAROC : AUTO-TOURISME, 21-27, route de Médiouna, 21-27 — CASABLANCA

Motocyclistes!

VOUS
TROUVEREZ...



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

GNOME RHONE

Catégorie 500 cmc.

remporte pour 1931

**LA COUPE DE FRANCE
— DE TOURISME —**

par les victoires de

**NAAS et
BERNARD**

SEULE ÉQUIPE

de toutes les catégories

**N'AYANT AUCUN
POINT DE PÉNALISATION**

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

MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage. me s
...La transmission par chaîne donne satisfac- les a
tion à tous points de vue... ...pourvu que... Le
LA CHAÎNE SOIT UNE devier
RENOLD "MARK 10" guère
référé... En e
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir souve

RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton. Levallois-Perret (Seine)
TÉL. WAGRAM 75-97

DOLLAR

DRESCH

GNOME

F.N. —

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

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

LA MOTO POUR TOUS

PEUGEOT

TERROT

HARLEY

ETC....

MOTOS NEUVES

137, Avenue de Choisy

PARIS (13^e)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

MOTOS D'OCCASION

GARANTIE 6 MOIS

3, Rue Aumont - PARIS (13^e)

Téléph. GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

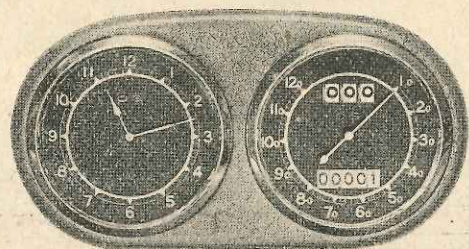
DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX
PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIEGE
 (Belgique)
 4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
 LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC

La 350 ccm. - 1932. La 500 ccm. - Tourista-Live 1932.

Faites monter
 le nouveau **O.S.**
 TABLEAU



NOUVEAUX MODÈLES 70^{m/m}

TRÈS BELLE PRÉSENTATION
 MONTAGE FACILE

ATELIERS SEIGNOL

12, Avenue de Madrid, 12
 NEUILLY-sur-SEINE

AG. LEBREUF 082

Surveillez votre compression!

1° Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC
 2° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX

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

L'Hermetic

L'HERMETIC, 19, rue Lucie, 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 : _____ Ville : _____
 Rue : _____

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

L'ECOLE DE MOTOS
 AGENCE DES GRANDES MARQUES

AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION)

Les Occasions sont Garanties comme les neuves
 (REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHÉTEUR)

G. AUGOYAT
 Maison fondée en 1884
 8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
 FACE MÉTRO NATION

Ouvert le Dimanche
 Fermé le Mardi

RENÉ GILLET

complète la gamme de
 ses modèles par une

500 CMC.

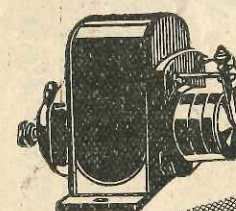
avec ou sans suspension arrière élastique

brevetée en France et à l'Étranger

DEMANDEZ LES CATALOGUES AUX

Ets René GILLET & C^{ie} 128, Route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE MOTOS



Magnéto d'allumage

Magnéto France

Usines et Bureaux
 93 route d'Orléans
 LYON

sa magnéto-dynamo
 sa dynamo
 son "Alternor"
 son appareillage conforme
 au Code de la Route

Rendement
 inégalé jusqu'ici
 Montage facile

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Ténor CICCA Junior pour Moto

**LE TÉNOR
L'AVERTISSEUR A GRANDE PUISSANCE
POUR
MOTOCYCLETTES**

Possède les qualités bien connues du célèbre
Ténor Électrique CICCA

**HARMONIEUX,
VIBRANT,
CLAIR,**

C'est l'avertisseur attendu par tous les
motocyclistes.
Il fonctionne par friction sur la roue
et se pose avec la plus grande faci-
lité.

Sa portée dépasse 1 kilomètre

QUI L'ENTEND L'ACHÈTE

Prix complet : Frs 249.80
VOTRE SÉCURITÉ L'EXIGE



114 AVENUE DES CHAMPS - ÉLYSÉES - PARIS

SALON DE L'AUTOMOBILE - BALCON U - STAND 59

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ:

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

TELEPHONE:

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 (2^e)

Fondée en 1913

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

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

LES HUILES SONT-ELLES TROP CHÈRES ?

BON nombre de motocyclistes s'étonnent que les prix des huiles restent sensiblement stationnaires alors que l'essence est, si on ne tient pas compte des lourdes taxes qui la grèvent, bon marché. D'autres savent que des entreprises automobiles utilisent des huiles à un prix beaucoup plus bas que celui des huiles qu'on achète au détail, dans les garages. Ils sont persuadés que les producteurs d'huile de graissage réalisent des bénéfices anormaux. C'est là une grosse erreur contre laquelle il faut s'élever.

Une bonne huile, convenant à nos moteurs à grand rendement ne peut en effet être bon marché.

La qualité des huiles n'a cessé de s'améliorer d'année en année et il y a loin des huiles dont nous submergions jadis nos moteurs insatiables à celles d'aujourd'hui. Elles sont capables de résister sans perdre leur viscosité et sans se décomposer, à des températures de fonctionnement beaucoup plus élevées. Elles ne forment plus de goudrons et de coques, ou bien plus lentement, à l'intérieur des chambres d'explosion. Leurs qualités sont telles que les grippages sont devenus extrêmement rares, alors qu'autrefois ils étaient très fréquents. Aux progrès dans la construction des moteurs ont correspondu des progrès aussi importants dans la fabrication des huiles. Et sans ces progrès nous ne pourrions tirer de nos moteurs les résultats que nous obtenons. Si dans bien des cas la consommation d'huile n'est que le cinquième de ce qu'elle était autrefois, cela n'est pas dû seulement à l'amélioration des systèmes de graissage, mais encore à la meilleure qualité des huiles et à l'adaptation de leurs caractéristiques à chaque cas particulier.

Tout cela ne s'obtient pas sans mal et sans dépenses. Visitez pour vous en convaincre les laboratoires de nos grandes marques d'huile, voyez toutes les recherches qui permettent de déterminer avec une rigoureuse exactitude les qualités que doit présenter une huile pour être employée dans tel ou tel moteur. Suivez tous les essais pratiques qui permettent de confirmer les résultats des expériences de laboratoire. Constatez avec quel soin on s'assure que

l'huile livrée à la clientèle correspond exactement aux échantillons. Quand vous achetez une huile d'une marque et d'un type donnés vous êtes sûrs que jamais il n'y aura la moindre variation dans ses qualités. Toutes ces recherches, toutes ces expériences, toutes ces vérifications nécessitent un personnel d'élite, un matériel onéreux et des frais énormes. C'est pour vous la garantie que vous n'aurez jamais d'ennuis de graissage, et un mauvais graissage serait cause de la mise hors d'usage de votre moteur. Qu'économiseriez-vous si vous serviez d'huile à 5 francs le litre ?

Vingt sous aux cent kilomètres. En payant votre huile dix francs, vous contractez une véritable assurance contre les ennuis mécaniques. Est-ce trop cher ? Ce franc représente les dépenses que font les producteurs d'huile pour vous fournir un lubrifiant parfait et non une huile de qualité douteuse bonne à graisser les brouettes.

Mais, dira-t-on, les marques d'huile font de la publicité et cela grève lourdement le prix de l'huile. Quelle bonne histoire. Comparez les chiffres de cette publicité avec les énormes quantités d'huile vendues et vous verrez que cette dépense est à peu près sans effet sur le prix de l'huile.

Il y a évidemment quelque chose qui coûte cher : c'est la manutention. Presque tous nous achetons notre huile en bidons de deux litres, parfois d'un litre. Représentons-nous la manutention que tout cela exige, le prix des bidons, etc. Si nous achetions l'huile

par tonnelets nous réaliserions de sérieuses économies. En voyage nous préférons acheter l'huile en bidon parce qu'ainsi nous avons toute garantie ! Nous craignons les fraudes quand l'huile est tirée au tonneau. Et cette crainte s'explique, sans doute beaucoup de motoristes sont consciencieux et ne nous tromperont pas, mais nous estimons que si une fraude sur la qualité de l'essence n'a pas de conséquences graves, au contraire une fraude sur la qualité de l'huile peut causer la ruine de notre moteur. D'autre part s'il fallait que chaque motoriste ait chez lui des tonneaux de cinq ou six types d'huile de chaque marque, se représente-t-on les difficultés de magasinage et l'immobi-

SOMMAIRE

N^o 447
du 3 Octobre 1931

Assurances obligatoires.....	846
Par-ci, par-là.....	847
Femme et moto.....	848
Une dynamo.....	849
La moto et le train, par DORIGNAC.....	850
Il ne faut pas médire les soupapes latérales, par H.-P. BORESTROKE.....	852
Le sens de la route s'acquiert à motocyclette, par RAVISSE.....	853
Informations.....	854
La conduite du sidecar, par Robert PASCAL.....	856
Bougies miniature, par H. P. BORESTROKE.....	858
La moto, la pêche, la chasse, par I. TOLOU.....	859
Nos moteurs ont à la cylindrée, un rendement supérieur aux moteurs de voitures.....	860
Clubs.....	862
Le Sport.....	863
Consultations techniques.....	864

lisation de capitaux que cela entraînerait ? C'est pourquoi le ravitaillement par bidons ou par bouteilles scellées est en somme préférable. Le bidon d'un litre, est, en ce qui concerne les motocyclistes, plus pratique.

Il n'y a aucun rapport entre l'essence et l'huile bien qu'elles aient la même origine. Mais l'essence produite en une qualité unique et en énormes quantités par des procédés relativement simples, manutentionnée et emmagasinée par grosses quantités, ne présente avec le prix du pétrole qu'un écart minimum. Le prix du produit brut

n'entre par contre que pour une faible part dans le prix de l'huile, le reste étant représenté par les recherches de laboratoire, les essais, les opérations multiples de raffinage et la manutention plus coûteuse et plus compliquée. Les variations du prix du produit brut n'ont donc qu'une répercussion insignifiante sur le prix de l'huile.

N'accusons donc nullement les producteurs d'huile d'être des profiteurs. Soyons-leur au contraire reconnaissants de mettre à notre disposition des lubrifiants qui assurent le bon fonctionnement de nos moteurs et prolongent leur durée.

Assurances Obligatoires

L'assurance obligatoire est une épée de Damoclès toujours suspendue sur nos têtes. Il existe chez les parlementaires un souci particulier de l'électeur qui va à pied, non certes par un sentiment d'humanité, mais parce que les piétons représentent la majorité des électeurs. Certes, il est juste quand on est vraiment responsable d'un accident qu'on en paie les conséquences, mais à la condition essentielle que la faute de l'auteur soit nettement établie et que les indemnités allouées à la victime correspondent exactement au dommage qu'elle a subi. Le principe de l'assurance obligatoire ne peut être admis que si cette condition est remplie.

Or, dans quelle condition légale sommes-nous placés ? Le trop fameux article 1384 nous a mis hors la loi. Il constitue quelque chose de monstrueux et d'exceptionnel. Quand on arrête l'auteur présumé d'un meurtre, le guillotine-t-on ou l'envoie-t-on au bagne s'il ne peut faire la preuve de son innocence ? Ne doit-on pas, au contraire, faire la preuve de sa culpabilité ? Nous suffit-il de prétendre qu'on nous a fait tort, pour faire condamner quelqu'un ? Il faut que ce soit nous qui prouvions qu'il nous a lésés, ce n'est pas à lui à prouver qu'il est innocent. L'article 1384 aboutit à nous condamner d'office. La plupart du temps, il est impossible de trouver des témoins qui permettent de reconstituer l'accident et d'établir les responsabilités. Nous connaissons le cas d'un brave homme d'automobiliste qui voit sur la route un blessé étendu et, pris de pitié le recueille et le conduit à l'hôpital. Le blessé, une crapule, prétend reconnaître dans le bon Samaritain, celui qui l'a écrasé. Le résultat ! Bien qu'une enquête établisse que le blessé est de réputation douteuse, le pauvre automobiliste se voit octroyer de la prison avec sursis et est condamné à verser à la pseudo-victime une telle somme que celle-ci pourra désormais vivre de ses rentes. A qui pourrait venir, après un tel exemple, l'idée de recueillir un blessé et de s'acquitter d'un devoir d'humanité ? En pratique l'automobiliste ou le motocycliste, même innocent, est toujours condamné.

Quant au chiffre d'indemnité alloué par les tribunaux, il est dans bien des cas ridicule. Ecrasez un ivrogne qui laisse sa famille dans la misère ; le tribunal s'empresse d'octroyer à cette famille une somme que peu de gens ayant une belle situation pourraient mettre de côté après toute une vie d'économie et de labeur. Les tribunaux aiment à se montrer généreux et beaucoup de juges ont, nous ne savons pourquoi, une haine farouche des assurances, et celles-ci, en justice, ont toujours tort. C'est l'article 1384 qui fait de tout automobiliste impliqué dans un accident, un coupable, et de l'exagération des indemnités allouées que résulte la hausse des primes d'assurances. Dans ces conditions, l'assurance obligatoire est un complément d'iniquité.

Il y a plus. L'automobiliste (et dans ce terme général nous comprenons le motocycliste) est-il, parmi les usagers de la route, le seul capable de provoquer des accidents ? Il y a quelques jours, nous roulions, à 35 à l'heure, en voiture, sur une route des Pyrénées,

lorsque d'un champ voisin un cheval sauta sur la route. Un freinage énergique évita la collision. Nul doute que si elle se fût produite, c'est nous, en notre assurance qui eussions payé la casse. Le charretier ivre qui traverse inopinément la route, le cycliste qui tient sa gauche, se rabat subitement sur sa droite et vous oblige à faire une embardée qui vous envoie dans un platane, le chien qui, d'une ferme, se jette sur vous, le piéton qui, d'une ferme, se jette sur vous, le piéton même que vous évitez au péril de votre vie, tous ces usagers qui en gênant la circulation provoquent des accidents, ne devraient-ils pas au même titre que vous, être capables de réparer les dommages qu'ils causent. L'assurance obligatoire devrait leur être appliquée au même titre.

Nous concevons d'autres conditions encore. Pour que l'assurance obligatoire soit faite à des tarifs assez modérés, il faut réduire le nombre des accidents. Dans la plupart des cas, l'accident est le résultat d'une imprudence, et on constate qu'en fait, certains conducteurs semblent avoir le monopole des accidents. Il faut donc éliminer de la route les mauvais conducteurs, et les mauvais usagers de la route. C'est dire que l'organisation d'une police routière efficace, vigilante et compétente, sévère à l'égard de tous ceux qui commettent des fautes graves, doit précéder l'application de l'assurance obligatoire. Et si on a raison de supprimer à titre provisoire ou définitif, le permis des automobilistes inaptes ou imprudents, des sanctions analogues doivent être prévues à l'égard des conducteurs de voitures hippomobiles, des cyclistes qui ne se conforment pas aux règles de la circulation. Quand cela n'est pas possible, qu'une amende sévère sanctionne les fautes commises.

Ce n'est qu'à ces conditions que nous pouvons admettre l'assurance obligatoire : abolition de l'article 1384, proportion exacte des indemnités aux dommages subis, création d'une police routière impartiale, active, punition des infractions graves commises par tous les usagers de la route.

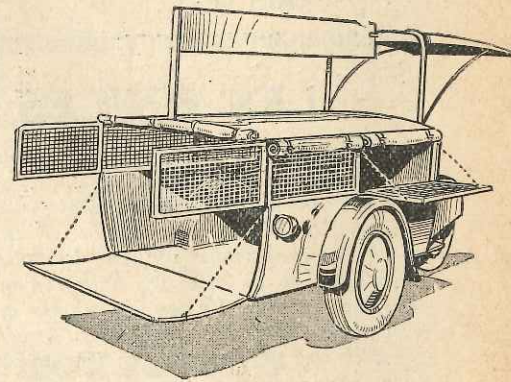
L. A. C.



Le moto-tricycle devient populaire au Japon

Les passages étroits et congestionnés qui constituent la majorité des rues des villes et villages du Japon et les étroites routes tortueuses de la province, ont toujours entravé le développement des transports par automobiles et camions-automobiles au Japon. Bien que l'on élargisse dans toute la mesure du possible les voies de communication et construise des ponts plus solides, il reste encore beaucoup à faire pour élargir et améliorer les 949.310 kilomètres de rues et routes de ce pays, et il est encore difficile, sinon impossible, d'atteindre par automobile les portes de la plupart des homes japonais.

Dans le but de parer à cette difficulté, des Américains, aussi bien que des Européens, essayèrent de construire au Japon ou d'im-



porter des autos légères ; mais, pour une raison ou pour une autre, ces tentatives n'eurent pas de succès.

Le nouveau moto-tricycle

Il ne restait plus alors qu'aux Japonais eux-mêmes à trouver un véhicule à moteur répondant à leurs besoins. Celui qui a été adopté consiste en un tricycle ayant une roue à l'avant et deux roues à l'arrière, mais qui n'a été jusqu'ici utilisé que pour le transport des marchandises.

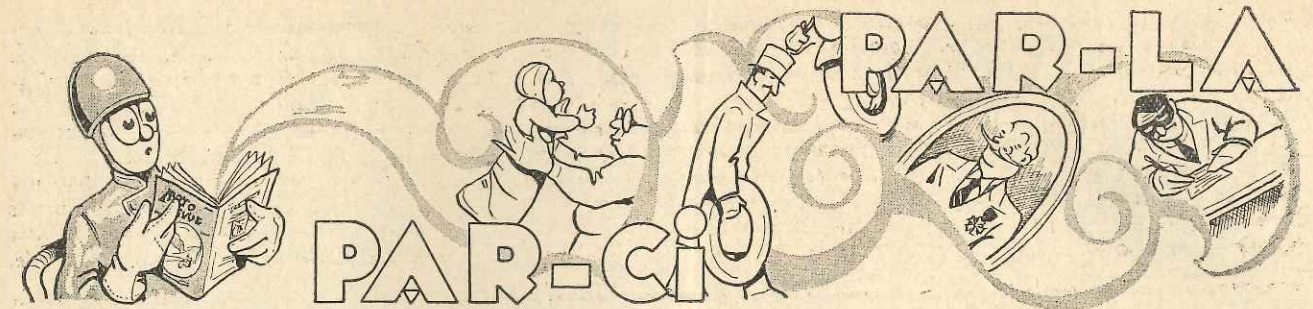
Ces moto-tricycles sont très pratiques et économiques. Ils peuvent porter un chargement de 453 kilos et aller à une vitesse de 56 km. 315 à l'heure. Ils peuvent monter des collines escarpées et revenir en arrière, etc., aussi bien que des autos. On peut les garer à l'entrée d'un magasin, sous un hangar, ou sous un toit bas le long d'un bâtiment. Les licences sont peu coûteuses en comparaison de celles pour la conduite d'automobiles, savoir : 23 yen par an à Osaka, 27 yen à Kobe, et 50 yen à Kioto. Aucune licence n'est exigée pour les tricycles de 5 H. P. ou au-dessous.

La production se développe rapidement

Les premiers tricycles de ce genre fabriqués à Osaka étaient bruyants, difficiles à conduire et fragiles ; les nouveaux sont silencieux, d'une conduite facile, et malgré la dépression qui a régné au Japon, la production s'est rapidement développée l'année dernière. Bien que l'on ne possède pas de chiffres exacts, un industriel évalue à 300 machines par mois la production actuelle du district de Kobe-Osaka, ce qui, avec celle du district de Tokio, porterait la production totale pour tout le Japon à plus de 400 machines par mois. La Société « Welby Motor Ltd » produit à elle seule 150 machines par mois.

Bien que les tricycles soient construits au Japon, on importe beaucoup de pièces détachées.

Les fabricants japonais utilisent généralement le moteur anglais « Jap ». On fabrique toutefois maintenant dans ce pays des moteurs similaires à un prix inférieur, qui sont achetés par quelques petits fabricants, mais ils passent pour ne pas donner la même satisfaction.



UN FOU

Ceci se passe un jour de pluie (fait remarquable, n'est-ce pas) ? de la semaine dernière. Un de nos collaborateurs, se trouvant place Saint-Sulpice, dans un autobus — quelle honte ! — entendit tout à coup un caractère bruit de deux-temps. En bon « motard », il se retourna et vit le spectacle suivant. Sur l'asphalte luisant comme un miroir, un motocycliste, monté sur une 175 à petits pneus, doublait à toute allure l'autobus, à droite. Naturellement, l'inévitable arriva ; un obstacle surgit sous la forme d'une voiture à chevaux, notre motocycliste freina, et... alla apprécier de près la solidité du revêtement de la place.

Ce sont des fous de ce genre qui font dire aux profanes que la moto est dangereuse.

ET QUOI ENCORE ?

Ci-dessous, un passage d'un entrefilet paru dans le numéro 349 de « La revue de Madame », que nous publions sans commentaires pour que nos lecteurs puissent en apprécier toute la saveur et rire tout à leur aise de Maurice Duval, qui en est l'auteur... et le plaindre aussi.

Voici le joyau :
« Je ne parle que pour mémoire de l'odieux et barbare appareil que l'on dénomme « motocyclette. Cette affreuse machine puante, pétaradante et trépidante n'est toujours apparue comme un instrument de suicide à l'usage des individus détraqués. S'il m'arrivait jamais d'être Ministre de l'Intérieur, mon premier geste serait de prendre un arrêté interdisant la circulation tant en France que parmi les peuples civilisés de notre empire colonial, de ces abominables véhicules, aussi laids à regarder qu'insupportables à entendre et dangereux à employer. »
N. D. L. R. — L'Asile de Charenton n'existe plus, mais Sainte-Anne l'a remplacé.

PETITS CURES

DÉCIDÉMENT, la motocyclette de très petite cylindrée est bien partie en Angleterre. Cela se voit à l'intérêt que lui portent les différents constructeurs en créant chaque jour un nouvel accessoire qui lui est spécialement destiné.

Nous annonçons, d'autre part, la création d'un nouveau J. A. P. 148 cmc. Voici une autre nouveauté. Amal, le spécialiste du carburateur, vient d'établir un Amal petit modèle spécialement destiné à ces petites machines.

Le nouveau carburateur ne comporte pas de manette d'air, mais il a un volet de départ.

AMORTISSEUR

TOUTES les machines comportent actuellement des amortisseurs de fourche, beaucoup de ceux-ci sont réglables en marche... ou prétendus tels. Nous disons : « Ou prétendus tels », car les molettes ou les papillons de réglage sont, même sur les meilleures machines, la plupart du temps montés sur la fourche elle-même, donc sur une pièce qui remue continuellement.

Il serait pourtant simple de placer la molette en question à la partie arrière des biellettes, sur l'axe solide du cadre, sur la partie suspendue.

A notre connaissance, une seule machine possède ce perfectionnement cependant bien simple.

NOTRE NUMÉRO ALBUM

Malgré que le Salon de la Moto n'ait pas lieu cette année, nous éditerons un Numéro Album. Ce Numéro Album correspondra à notre numéro habituel dit du Salon. Il paraîtra au courant de cette semaine.

Il est composé des meilleurs articles de tous nos collaborateurs. H. P. Borestroke s'est surpassé, Max End a fait des étincelles, Tolou, Regairaz, Ravisse, Pascal y ont traité du technique clair et compréhensible, Gardemat de la jurisprudence pratique, nos nouvellistes : Goumard, Max End, etc... ont « travaillé » leur humour, nos dessinateurs photographes, tous ont voulu que notre Album soit mieux que tous ceux édités jusqu'à ce jour.

Il sera édité en deux éditions :

Une édition de luxe à 15 fr. (10 fr. pour nos abonnés), comprenant : hors texte sur papier couché, couverture métallique, illustration deux couleurs.

Une édition populaire à 6 fr. (abonnés 4 fr.), comprenant tous les textes rédactionnels et toute la publicité de l'édition de luxe, mais tiré sur papier habituel Moto Revue.

Les numéros seront servis au fur et à mesure des demandes à partir du 8. Pour justifier de la qualité d'abonné, joindre à la commande une bande d'abonnement, ou l'apporter avec soi et la présenter si l'on préfère venir chercher son numéro à nos bureaux.

Ceux qui désireront recevoir notre Numéro Album à domicile sont priés de joindre à son prix la somme de 0 fr. 75 pour envoi recommandé (pour l'étranger, ajouter 3 francs pour le port).

Ne pas envoyer de timbres ou de billets ou enveloppe non recommandée.

LE VACK N'EST PLUS !

L'ANCIEN coureur motocycliste anglais Herbert Le Vack, qui fut plusieurs fois recordman du monde de vitesse, vient de trouver la mort dans des circonstances encore inconnues. Il était parti de Genève pour se rendre à Zurich, procédant à des essais. Le lendemain, un agent du Touring Club de Suisse téléphonait à la maison Motosacoche, lui disant qu'il venait de trouver le corps de Le Vack dans un champ en bordure de la route de Berne à Olten, près de Huldelsbank, à 16 kilomètres de Berne. Tous les fervents du sport motocycliste connaissent Le Vack, il avait souventes fois participé à la journée des records, à Arpajon, et il venait fréquemment à Montlhéry pour effectuer des essais.

Il était entré le 1^{er} janvier 1930 au service de la Firme Motosacoche en qualité d'ingénieur. Herbert Le Vack était encore détenteur du record du Monde des 10 kilomètres à 190, 230 de moyenne. Il avait établi ce record à Montlhéry, il y a plus de deux ans.

Le Vack laisse une veuve et un enfant.

Nous prions sa famille et les dirigeants de la maison Motosacoche de trouver ici l'expression de nos sincères condoléances.

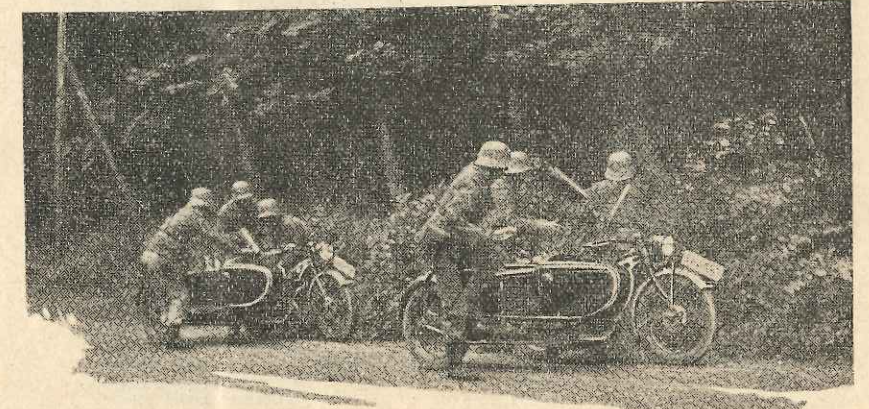
LES BOSTON'S VOYAGENT

Les réputés acrobates motocyclistes de l'équipe Boston's donnent actuellement leurs exhibitions fort réussies dans l'Ouest de la France où ils sont très appréciés et remportent de beaux succès.

Les Boston's sont spécialistes des acrobaties en motos et des courses de vitesse. Ils organisent des courses sur herbe, sur cendrée et des matches de vitesse pure sur piste avec le concours des meilleurs spécialistes.

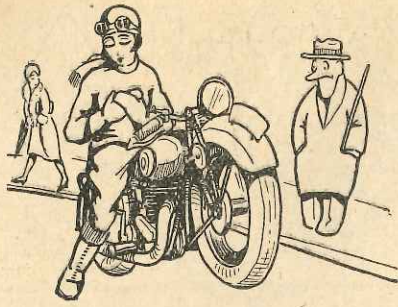
Demain, 4 octobre, ils seront à la Rochelle, le 11 à Romans et le 1^{er} novembre à Pertuis, dans le Vaucluse.

Ils pensent passer l'hiver en Algérie, au Maroc et en Egypte.



L'armée allemande est motorisée sur une grande échelle. Notre cliché représente des sidcaristes militaires pendant les manœuvres. Bien des motocyclistes pourraient les envier ; ils ont des machines rapides, silencieuses, souples, et modernes.

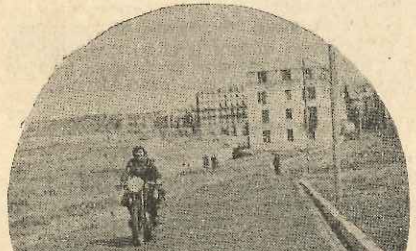
FEMME & MOTO



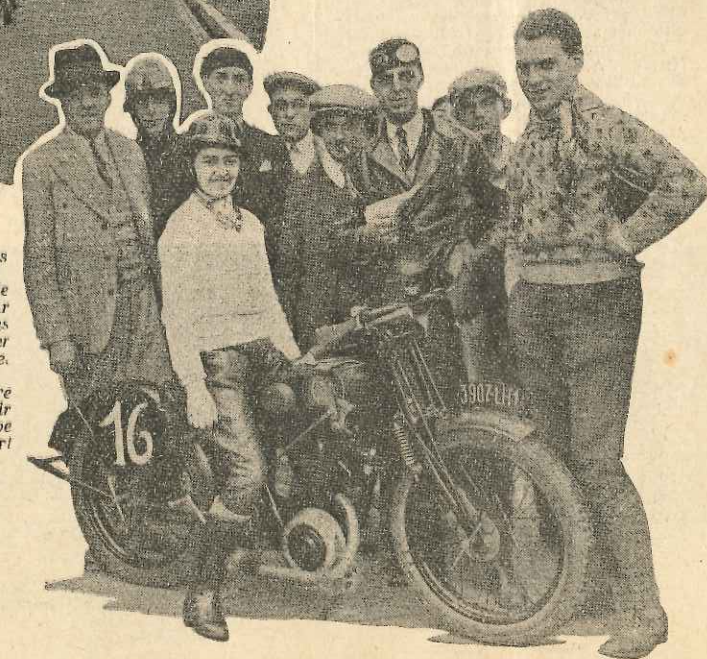
Nous nous faisons un plaisir de publier la communication ci-dessous, qui émane d'une motocycliste suisse, nouvelle venue au sport qui nous est cher. Il est inutile de souligner l'enthousiasme qu'elle éprouve, et qui n'est pas fait pour nous étonner.

Pourquoi le motocyclisme est-il encore de nos jours un sport presque exclusivement masculin ? Pourtant, faciles à conduire les motos sont telles que l'on a vite fait de se familiariser avec ce qu'il y a d'essentiel dans leur mécanisme. Accessibles à toutes les bourses, les frais d'entretien en sont minimes.

Bravant les préjugés de famille sur l'incongrunité d'un sport qui attire l'attention, faisant fi de l'interminable litanie des accidents multiples qui ne guettent tout le long des chemins, j'ai fait l'acquisition d'une moto, satisfaisant ainsi un rêve longtemps caressé. Une machine toute noire et argent, une belle « Panther », longue et souple comme l'animal dont elle porte si bien le nom.



Pas de femmes motocyclistes ? en haut, cette jeune fille sur sa 350 n'a pas l'air de trembler et au contraire, son sourire joyeux montre tout le plaisir qu'elle éprouve pour son sport favori.



Mademoiselle Paulette Barthéley, membre du M. C. Moselle photographiée après la journée du kilomètre lancé de Metz qui eut lieu le 23 août 1931. Derrière, en chapeau mou, M. A. Barthéley, président du M. C. M. et de la F. M. E.

Je n'ai goûté la joie d'aller en moto que le jour où j'ai possédé la mienne. A vrai dire, la moto mise à ma disposition pour mon « apprentissage » était une machine un tantinet vieillotte, que les côtes essoufflaient et qui avait déjà fait maintes fois connaissance avec les ornières, les fossés, tout ce qui en un mot est susceptible de devenir un obstacle aux « envolées » du néophyte. Au démarrage, comme une mule rétive, elle résistait et mettait mes nerfs à rude épreuve ! Dire qu'après être théoriquement une parfaite motocycliste, on n'éprouve pas une certaine angoisse la première fois qu'on sent la machine vibrer sous soi, et que seule on va faire ses premiers pas, serait mentir. Sentiment difficile à définir, angoisse si l'on veut, mais où la joie et l'orgueil ont une large part : à nous la route, les vastes horizons.

Petit à petit, le ronflement sourd du moteur devient pour celui qui roule une musique composée d'harmoniques diverses, où le klaxon lui-même a sa place. On m'objectera les dangers que présente ce sport. Mais il fait bon les frôler, sentir qu'il ne suffirait pas de beaucoup pour prendre connaissance, d'une façon peut-être un peu rude, avec la route dont le ruban blanc nous fascine. D'abord on roule avec une prudence qui fait sourire les habitués... On s'enhardit les premiers jours à faire du 15, du 20 à l'heure seulement, avec le prétexte, fort plausible d'ailleurs, d'admirer la nature à son gré. Mais on a vite assez d'être l'escargot de la route, on met alors les gaz et avec un petit air de triomphe, on voit l'aiguille du compteur de vitesse osciller, elle monte, monte, le compteur enregistre 25, 40, 50 km., vitesse que raisonnablement on ne dépassera pas, si ce n'est de temps à autre, quand on est en veine de dévorer les kilomètres.

Comment décrire cette sorte d'ivresse qui s'empare de vous à rouler ? L'air frais, parfois embaumé des foins coupés, la senteur forte du sous-bois, même la poussière dont on se rit, tout cela grise un peu. Comme l'oiseau on se sent libre ; docile, la machine nous obéit ; elle devient chère à l'instar d'un ami. Où l'auto aurait peine à passer, la moto passera sûrement. On peut, si on le veut, délaïsser les chemins battus, prendre les sentiers qui serpentent à travers bois, un étroit sillon lui suffit. Il est loisible d'admirer tant de merveilles auxquelles autrefois on n'eût pas prêté attention ou qu'il ne nous eût pas été donné de voir.

Pour les week-end, tous les rêves sont possibles. Le fait de ne pas savoir où j'irai dérouté les personnes pondérées et raisonnables, mais il me serait pourtant bien difficile de le dire, ne le sachant moi-même pas. D'innombrables routes s'ouvrent à mon vagabondage et quelque diable aussi parfois me poussant, je devore kilomètres sur kilomètres. Notre pays est si beau et mon désir de voir si grand.

La femme, tout comme l'homme, puisqu'elle est en somme sa collaboratrice dans bien des domaines, ressent ce besoin, vraie maladie du siècle, d'élargir son horizon, de se renouveler. Pourquoi ne répondrait-elle pas, elle aussi, à l'appel de la route ? Si les femmes motocyclistes en Suisse ne forment encore qu'une phalange bien modeste, leur nombre grossira rapidement, j'en suis persuadée.

L'Angleterre, notre devancière dans le domaine des sports, ne compte plus les femmes motocyclistes, des professionnelles même, qui se montrent dans les épreuves de régularité et de vitesse aussi tenaces et aussi fortes que les hommes.

Jeanne BLANC.

échappement libre



???

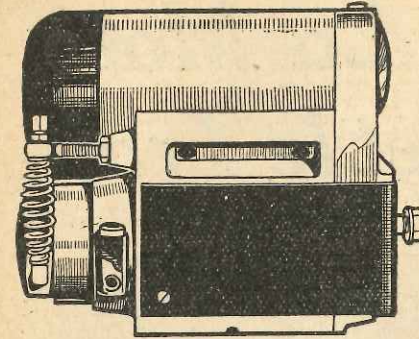
MALGRÉ la campagne contre le bruit en général, et les bruits d'échappements des véhicules à moteur à explosion en particulier qu'ont engagés les pouvoirs publics, de nombreux motocyclistes s'entêtent à circuler sans aucune espèce de silencieux ou avec des silencieux qui n'ont plus rien dedans, ce qui revient à peu près au même.

En agissant ainsi, nous nous demandons à quel mobile obéissent ces « motards » ? Le premier souci de ceux qui aiment la moto doit être de faire aimer et apprécier le sport qu'ils pratiquent. Or le bruit de l'échappement d'une machine n'est pas fait pour lui attirer la sympathie des masses profanes. Le son d'un échappement libre peut tout juste plaire à quelques initiés qui, évidemment, n'ont plus besoin d'être convaincus. Et encore ce « raffut » infernal est-il lassant à la longue. D'autant plus que si l'on a quel qu'un en tansad ou un camarade avec qui l'on roule côte à côte il est presque impossible d'échanger la moindre parole. Il n'est pas très agréable de parcourir plusieurs centaines de kilomètres sur la route sans dire un mot.

Et de plus nous ajouterons qu'un échappement bruyant est dangereux. Il est dangereux parce qu'il empêche d'entendre les signaux sonores des véhicules qui veulent vous dépasser, ou qui arrivent par des voies adjacentes.

D'aucuns se figurent qu'ils augmentent leur rendement dans de notables proportions en enlevant leur silencieux. Cela n'est vrai qu'aux hauts régimes, mais n'est pas sensible aux allures moyennes. Comme avec les machines de sport actuelles on a rarement la possibilité de donner toute la puissance du moteur, on a donc pas d'excuse à ne pas avoir un échappement raisonnablement silencieux.

Une dynamo



Dynamo-magnéto : cette combinaison est excellente et d'un encombrement relativement réduit.

BIEN rares sont les machines qui sont livrées sans équipement électrique. On constate de plus en plus une tendance à employer l'allumage par batterie et bobine. Aussi nos installations électriques ressemblent-elles à celles des voitures, au démarreur près. Dans la plupart des équipements électriques qui comportent une batterie, la dynamo employée est tout à fait semblable à celle des voitures. Elle est invariablement du type à trois balais.

Dans une dynamo, le champ magnétique n'est pas fourni par des aimants permanents comme c'est le cas dans les magnétos, mais par des électro-aimants. Ceux-ci comportent un noyau de fer doux autour duquel du fil recouvert d'un vernis isolant est embobiné. Quand on fait passer du courant dans le fil, le noyau attire les objets comme le fait un aimant. Nous disposerons dans la carcasse de la dynamo un certain nombre de ces électro-aimants, en général quatre. Quant au courant nécessaire à leur excitation, il sera prélevé sur celui fourni par la dynamo au moyen d'un balai spécial. L'induit est également d'un type différent de celui que nous trouvons dans les magnétos. Il est du type Gramme (du nom d'un mécanicien belge qui en a été l'inventeur). Le principe en est le suivant. Supposons une couronne de fer doux tournant entre les pôles d'un aimant, et autour de cette couronne une spire de fil de cuivre. Faisons passer la spire en face du pôle nord de l'aimant. Elle sera parcourue par un courant se dirigeant de gauche à droite, par exemple. Aménons-la, en faisant tourner la couronne, en présence du pôle sud, elle sera parcourue par un courant de sens contraire, mais comme par suite de la révolution de la couronne, la spire se trouve dans une position renversée, le courant parcourra la spire dans le même sens que le premier. Nous aurons donc un courant continu utilisable pour la charge de l'accumulateur. En fait, pour avoir un courant suffisamment intense, nous aurons, non une spire, mais une bobine, et pour avoir un courant d'intensité constante, nous disposerons une série de bobines autour de la couronne, chaque bobine étant isolée des autres. Une extrémité de chaque bobine sera soudée à une lame de cuivre. Les lames seront isolées, elles aussi, les unes des autres, seront montées sur un tambour sur lequel frotteront les balais qui recueilleront le courant. Le fil employé pour les électro-aimants de l'inducteur est beaucoup plus fin que celui des bobines montées sur la couronne de l'induit.

Démontons une dynamo. Cela ne présente aucune sorte de difficulté. Pour cela, nous enlèverons les écrous des trois ou quatre longs boulons qui maintiennent les couvercles. Quelques petits coups de maillet dégageront ceux-ci. Nous pourrions alors sortir l'induit du côté opposé au collecteur. Les roulements à billes sur lesquels tourne l'axe de l'induit sont fixés sur les couvercles. L'induit est constitué par un tambour sur lequel alternent des barres d'acier doux et les bobines. Sur le côté, nous trouvons le commutateur, les barres de cuivre sont encastrées et séparées par des lames de mica. Les balais sont au nombre de trois ; ils sont constitués par de petits blocs de charbon maintenus par des gâchettes. Des ressorts les appliquent sur le commutateur. Un des balais, celui auquel est fixé le fil qui va au joncteur disjonne-

teur et à la batterie, est isolé. L'autre qui sert au retour du courant est à la masse. Au troisième balai isolé de la masse vient monter le fil des inducteurs. Ceux-ci sont montés sur la carcasse. L'air étant un isolant, l'induit doit passer aussi près que possible des inducteurs.

Régulation

Si la dynamo était ainsi montée, l'intensité du courant serait telle au-delà d'un certain régime que le bobinage des inducteurs, le

plus fragile, ne pourrait résister. Il faut donc remédier à cela. On y parvient de la manière suivante. Le troisième balai est relié à la borne négative, c'est-à-dire au balai qui est à la masse, une partie de l'armature est ainsi mise en court-circuit. Cela a pour effet de déplacer les lignes de force et de réduire l'intensité du courant engendré par l'armature quand elle passe dans le champ des lignes de force. Plus le régime de la dynamo augmente, plus grande est la quantité de courant qui passe par la partie de l'armature mise en court-circuit, et cela au détriment du courant envoyé dans les inducteurs. Le champ magnétique devient ainsi plus faible et cela compense la tendance de l'induit à engendrer un courant plus abondant par suite de sa rotation plus rapide. On constate souvent que le débit diminue au-delà d'un certain régime et cela est parfaitement normal.

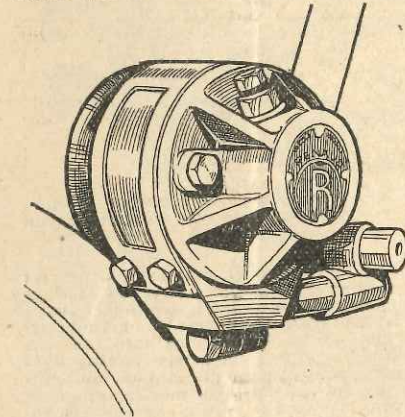
Par suite de la faible capacité des batteries de moto, le débit doit être réduit lorsque les phares ne sont pas allumés, sinon il y a surcharge et l'électrolyte décomposé baisse rapidement de niveau. Nous trouvons donc dans le commutateur une résistance qui réduit, pendant la marche diurne, le courant passant par les inducteurs et par conséquent le débit de la dynamo.

Entretien de la dynamo

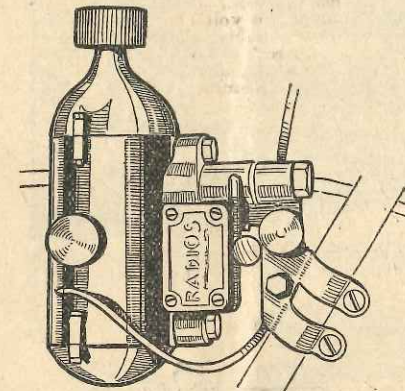
La dynamo ne demande que peu de soins. Une ou deux gouttes d'huile tous les 1.000 kilomètres aux roulements à billes et c'est tout. Toutes les saisons, on la démontera pour s'assurer que les languettes de mica du commutateur ne débordent pas. Dans ce cas, on les abattra avec une petite lame de scie à métaux. On laverait aussi les balais à l'essence, de manière à ce qu'ils portent bien. Si le débit de la dynamo était insuffisant, on déplacerait le balai d'excitation en le rapprochant du balai négatif. On réduirait ainsi la partie de l'armature court-circuitée. Si le débit était trop fort, on éloignerait un peu le balai exciteur du balai négatif.

Bien qu'il y ait un fusible vissé sur la carcasse de la dynamo, il ne faut pas négliger de l'enlever quand on roule sans la batterie ou avec une batterie en mauvais état. Le courant d'excitation étant ainsi interrompu, la dynamo ne débite plus et on ne court aucun risque, sinon la totalité du courant passerait dans le circuit d'excitation et on courrait grand risque de claquer les bobinages des inducteurs.

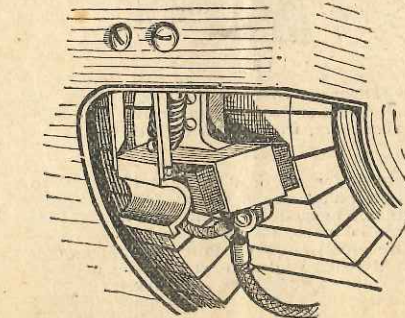
Quand le débit de la dynamo baisse et que les balais sont en bon état et portent bien, que les languettes de mica du commutateur ne dépassent pas le niveau des touches de cuivre, il faut soupçonner l'inducteur dont une bobine serait grillée. Si la dynamo cessait de débiter, on s'assurera que le fil du fusible n'a pas lâché. Certains fusibles comportent une réserve de fil d'argent et il est aisé de les remettre en état. Si le fusible lâchait à nouveau, il faudrait s'assurer que tous les circuits électriques sont en bon état. Surtout, sous aucun prétexte, il ne faut employer du fil plus gros et on doit s'abstenir de remplacer le fusible par du fil de cuivre. On risquerait de graves avaries de dynamo.



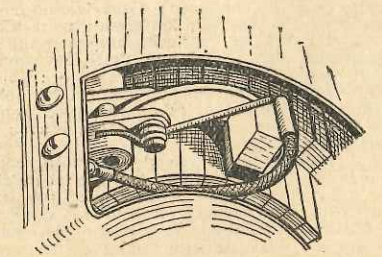
Alternateur entraîné par le volant du moteur. Son utilisation n'est possible qu'avec un moteur à volant extérieur.



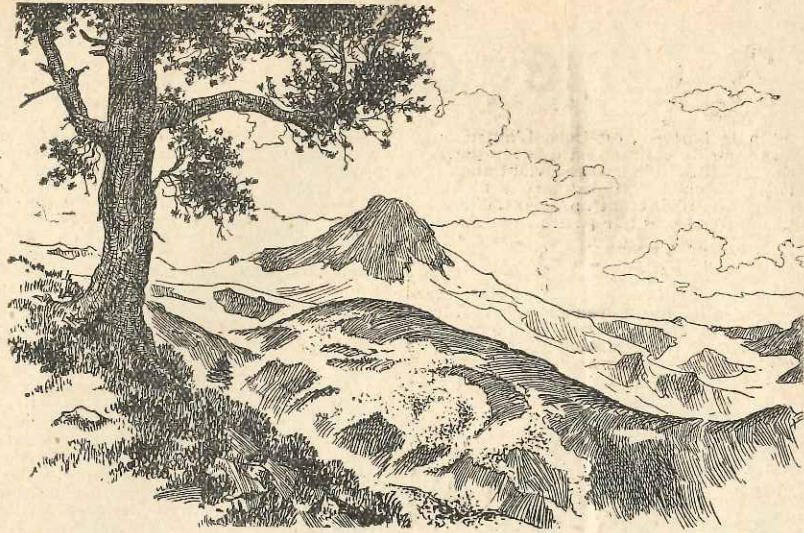
Autre type d'alternateur. Celui-ci est entraîné par friction sur le pneumatique.



Détail d'un collecteur : on voit les lamelles de cuivre, séparées entre elles par de l'isolant.

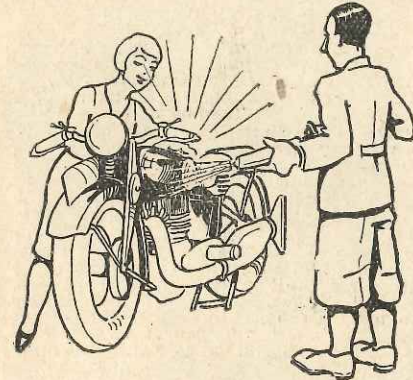


Le balai porte-charbon qui « capte » le courant sur le collecteur. On voit le détail de montage.



Les plus beaux paysages de France ne sont pas à la portée des voyageurs utilisant le train. La moto est là pour vous permettre d'aller au gré de votre fantaisie vers vos sites préférés.

Le train qui a remplacé depuis près d'un siècle les vieilles diligences de jadis, semble, malgré les perfectionnements considérables qui y ont été apportés et notamment l'électrification d'un grand nombre de lignes, entrer dans une phase stationnaire de son développement. La route, à qui il avait tout d'abord enlevé une grosse part de la circulation, reprend petit à petit son importance primitive; les transports par autos, camions et autobus aussi bien des voyageurs que des marchandises, paraissent devoir se substituer aux transports par voies ferrées qui sont plus longs et moins pratiques. La moto, ce modeste engin à deux roues a elle aussi, grâce à son développement considérable qui croît de jour en jour, contribué

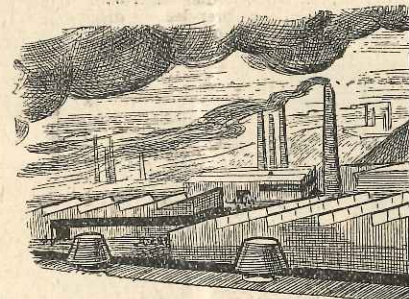


Aller enregistrer vos bagages, prendre vos billets? Non, un coup de chiffon à la moto, et en route!

à diminuer le nombre de voyageurs qui, autrefois, étaient obligés d'emprunter le train pour se déplacer: l'ouvrier pour se rendre à son travail, le paysan pour aller à la ville voisine, le jeune homme pour se promener ont abandonné l'austère wagon pour enfourcher une confortable et rapide moto qui leur permet de goûter des joies saines et agréables qu'aucun autre genre de véhicule ne peut leur prodiguer avec la même intensité.

Le premier avantage de la moto, celui qui la rend supérieure au train, c'est qu'elle est plus économique et plus pratique que lui. A l'époque actuelle où la vie est si chère, personne ne dédaigne de faire des économies toutes les fois que cela est possible, aussi beaucoup ont fait l'acquisition d'une moto pour pouvoir effectuer à meilleur marché les nombreux déplacements nécessités par

leur genre de travail. Tandis que le prix de revient kilométrique pour un voyage par chemin de fer s'élève approximativement à 0 fr. 20 il n'est que de 0 fr. 15 environ pour une moto de 2 CV, puissance suffisante pour le transport d'une seule personne même dans des régions assez accidentées. Pour un jeune ménage qui est obligé de se déplacer assez souvent, l'économie réalisée avec une moto est encore plus appréciable; dans un tel cas le prix du parcours par kilomètre en



Quoi de plus agréable que de fuir, du samedi au dimanche soir, l'air enfumé des usines?



L'instituteur de campagne, où les moyens de communications sont bien rares ou mal commodes, ira à son travail en moto.

chemin de fer est de 0 fr. 20 x 2 = 0 fr. 40 alors qu'il n'est que de 0 fr. 30 à 0 fr. 35 pour une bonne moto de 4 CV munie d'un tan-sad.

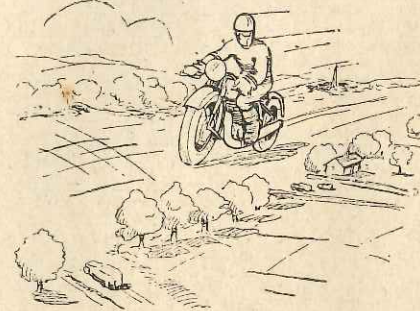
Avec la moto, on n'est pas l'esclave d'un horaire précis auquel il faut s'assujettir bien souvent malgré soi; on part quand on veut et on revient quand on veut. Avec elle plus de course éperdue vers une gare plus ou moins éloignée, plus de précipitation dans les préparatifs d'un voyage, plus de crainte d'arriver en retard. Quand on a devant sa

La Moto et le Train

porte une fidèle monture qui vous attend patiemment et qui partira quand vous le voudrez, pourquoi se dépêcher et s'énervier outre mesure. La moto permet de se rendre directement et sans fatigue de son foyer à son travail ou au but du voyage que l'on entreprend; pas de frais de taxi, pas de marches fatigantes, pas de pertes de temps; on monte chez soi pour descendre là où l'on veut aller.

On reproche à la moto de ne pas être aussi sûre que le train et de laisser parfois le voyageur en panne au bord de la route. Cela peut arriver, mais avec les machines actuelles sérieusement étudiées et solidement construites, il est fort rare que le motocycliste se trouve obligé d'abandonner sa machine dans quelque garage ou dans quelque ferme isolée et de rentrer par le train. La moto n'est naturellement pas à l'abri de certaines petites défaillances mais la plupart sont facilement réparables: une crevaillon, une chaîne qui casse, un câble qui lâche, un boulon qui se desserre sont de bien petits ennuis à condition d'avoir pris la précaution d'emporter l'outillage nécessaire pour remettre tout en état. Le train ignore la panne et en bon serviteur il vous porte plus ou moins monotonement à destination mais il n'est pas tout de même à l'abri du terrible accident, de l'effroyable catastrophe qui peuvent faire des morts et des blessés. Malgré la possibilité de la panne, il est donc préférable d'utiliser la moto qui, conduite prudemment et sans excès, ignorera le fatal accident. L'anxiété du départ, surtout pour une longue randonnée n'a guère sa raison d'être: le motocycliste qui a toujours soin de sa machine et qui la conduit intelligemment est presque certain de rentrer chez lui sans avoir le charme de son voyage rompu par des ennuis quelconques.

Lorsqu'on voyage par le train, il arrive un moment où l'on finit par s'ennuyer au milieu d'un monde indifférent, dans un wagon où l'on se sent presque prisonnier. Après avoir contemplé à travers les vitres plus ou moins propres le paysage mouvant qui défile sous ses yeux, ou avoir lu les journaux du jour jusqu'aux petites annonces, on se sent envahi par une sorte de lassitude rendue encore plus désagréable par les stridents coups de sifflet et le roulement énervant des roues sur les rails. En moto, rien de tout cela, la route offre toujours un certain attrait pour le motocycliste qui, se trouvant au milieu de la nature, apprécie davantage ses beautés et son pittoresque; il n'y a plus, entre lui et elle, cette cloison de verre qui l'isole de ce paysage sans cesse renouvelé et qui le prive de la caresse de cet air frais et vif qui fait palpiter les feuilles des arbres et stimule l'appétit en donnant à tout le



Sur la route, se sentir son maître, s'arrêter ou repartir à son gré, sans songer aux « terribles horaires » des trains, voilà le rêve du vrai touriste.

corps une ardeur nouvelle. La moto permet cette communion intime de l'être humain avec une nature dont les aspects changeants sont un régal pour les yeux et un puissant dérivatif pour l'esprit qui abandonne, momentanément du moins, les soucis et les tracés de l'existence quotidienne. De plus, les voyages en moto sur des routes où l'on passe pour la première fois, offrent l'attrait de l'inconnu qui augmente l'intérêt de la promenade et lui donne un certain charme beaucoup plus captivant que celui que peut offrir le train parcourant une région que l'on ne connaît pas.

Les voyages sur des routes désertes dépourvues presque entièrement de tout pittoresque, ont tout de même un agrément particulier que ne possède pas le train; cela semble dû à l'activité que l'on déploie quand on est au guidon d'une moto. Tranquille assis dans un coin de wagon, le voyageur reste passif, il se laisse mener plus ou moins rapidement et plus ou moins confortablement à sa destination sans que sa volonté soit jamais mise en jeu; il est pour ainsi dire « une chose » qui circule selon des règles fixes qu'il lui est impossible de modifier. Avec la moto, tout change: le



— Mais non, ma chère amie, ce n'est pas dangereux, ces enfants respireront l'air pur au lieu de la fumée des chemins de fer.

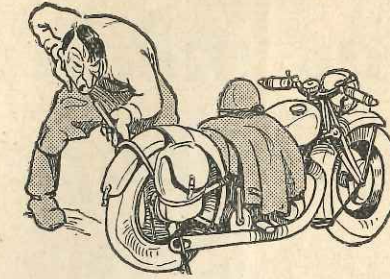


Pour le record du monde

Bien que recordman du monde de la vitesse, et d'une manière si brillante qu'aucune attaque n'a été faite depuis contre le record, Wright rêve mieux encore et avec Temple il vient d'établir un nouveau bolide chez Excelsior.

Le moteur est un J. A. P., bicylindrique de 80 mm. d'alésage et de 99 mm. de course, qui ne diffère pas, au moins en apparence, de celui dont Wright s'était précédemment servi, et même du moteur de série. Il a bien entendu subi une mise au point spéciale pour tirer le meilleur parti du compresseur Power-plus dont il est équipé. C'est ainsi que le réglage de la distribution est différent et que les pistons ont été renforcés. Bien entendu, tout a été poli et le montage effectué avec la plus minutieuse précision. A 5.400 tm., il doit développer la bagatelle de 100 CV, peut-être plus. Sa consommation est d'ailleurs fantastique puisqu'elle atteint 60 litres aux cent kilomètres, et près de 7 litres d'huile. Le compresseur absorbe une quinzaine de CV, en sorte que si on tient compte de ce facteur c'est 115 CV que le moteur doit développer pour une puissance utilisable de 100 CV. Le carburateur, un Amal de voiture, est logé sous le compresseur. Il y a quatre pompes à huile. Une pompe à deux corps envoie l'huile aux têtes de bielles et à l'arrière du cylindre A. V. Une autre pompe graisse l'avant de ce cylindre, une autre entraînée par l'arbre du compresseur graisse celui-ci. Le compresseur est entraîné par chaîne et tourne à la vitesse du moteur. Son pignon comporte un amortisseur.

La transmission primaire se fait par chaîne. La boîte de vitesses à commande au pied donne deux rapports. Boîte de vitesses et



Gonfler un pneu, après avoir crevé, n'est pas aussi agréable que de fumer un cigare en regardant défilé le paysage par la vitre d'une portière, mais quelle récompense lorsque, la machine en état, on repart sur nos belles routes.



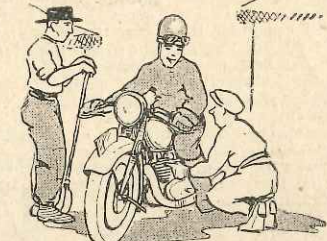
Le temps n'est plus où l'on devait emporter pour se dépanner un outillage dont un mécanicien se serait facilement contenté.

motocycliste est un voyageur actif qui a sa responsabilité, qui doit surveiller attentivement la route et prendre ses dispositions pour éviter l'accident qui pourrait survenir;

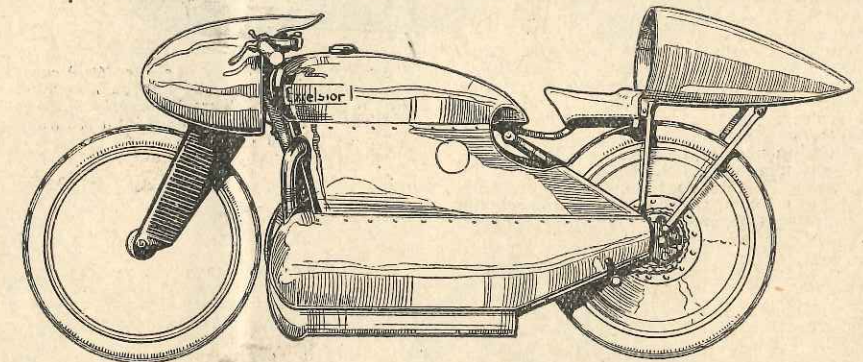
il n'a pas comme dans le train, un mécanicien qui veille sur la bonne marche du véhicule et qui le débarrasse de tout tracés. C'est à lui seul qu'incombent les préparatifs du voyage et l'accomplissement du trajet à effectuer; il est livré à lui-même et ne doit compter que sur ses propres moyens mais cela il le fait avec plaisir car, la randonnée terminée, il ressent cette joie intérieure que l'on éprouve quand on a fait soi-même, sans aucun étranger, une besogne présentant parfois certaines difficultés.

Que ce soit pour le travail ou pour la promenade il est donc beaucoup plus avantageux et beaucoup plus agréable de substituer les voyages en moto aux voyages par chemin de fer. Leur charme est beaucoup plus sensible et toujours plus profondément senti bien que les frais et les tracés soient réduits au minimum. Chacun tient à être libre, dans la plus large mesure possible; cette liberté de voyage, la moto l'offre au plus haut degré tandis que le train fait du voyageur l'esclave d'un horaire et d'une organisation auxquels il est obligé de se soumettre bien que, parfois, ils ne s'allient guère avec ses besoins ou ses intérêts.

DORDIGNAC.



Même à la campagne, dans les fermes, la moto est bien connue, et le dimanche, nombreux sont les ouvriers agricoles qui prennent leur machine pour aller à la ville se distraire des pénibles travaux des champs.



Pour une fois, les Anglais ont réussi un coup de maître. Instruits par l'expérience du prestigieux Henne, Temple a complètement profilé cette nouvelle machine qui a vraiment une splendide allure. On peut remarquer que seule, la roue arrière est flasquée, la roue avant ne l'est pas, à cause des remous d'air qui pourraient gêner la conduite. Un détail frappant est également le diamètre excessivement réduit des pneus

embrayage sont prévus pour une puissance de 120 CV. La transmission finale comporte une chaîne. Les roues sont équipées de pneus 27 x 2,75. En somme, la partie mécanique de cette machine est analogue à celle de la précédente.

Ce qui est très remarquable c'est le profilage. Il comprend à l'avant un coupe-vent en forme d'obus et derrière la selle une pointe en aluminium. Une carapace en aluminium recouvre tout le mécanisme. La roue arrière est flasquée.

Cette machine a été baptisée « Comète d'Argent » et on espère qu'elle pourra dépasser une vitesse de 275 kilomètres.

La mise au point se fera à Monthéry, et c'est près de Vienne que seront faites les tentatives.

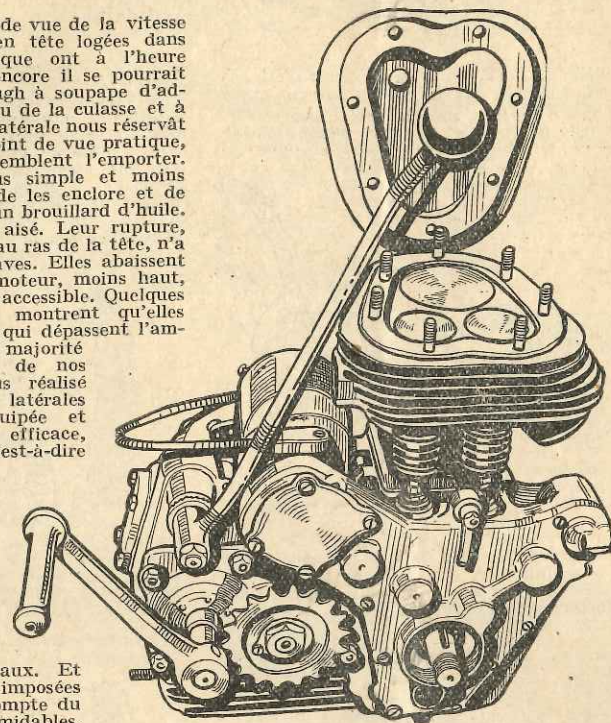
On dit que...

Se croyant à l'abri des regards indiscrets, un de nos importants constructeurs de cyclocars a été repéré, bien loin de son usine, pilotant un nouveau véhicule à traction avant de fort belle allure et pour des fins qu'on aurait pu croire uniquement touristiques si l'on en juge par la présence de sa femme à bord;

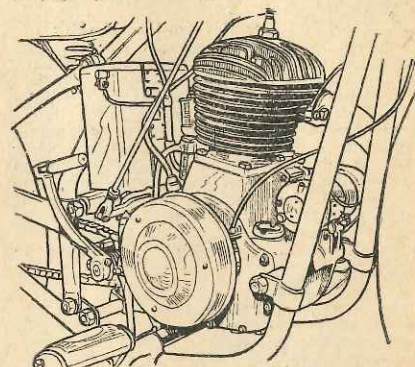
... que la promesse de nous faire, nous a permis l'examen de détails techniques et de solutions ingénieusement simples, laissant prévoir, pour ce nouveau type, désormais au point, un beau succès commercial, dès sa parution.

Il ne faut pas médire des Soupapes latérales

Si on se place au point de vue de la vitesse pure, les soupapes en tête logées dans une culasse hémisphérique ont à l'heure actuelle l'avantage, et encore il se pourrait que la culasse Whatmough à soupape d'admission en tête, au milieu de la culasse et à soupape d'échappement latérale nous réservât des surprises. Mais au point de vue pratique, les soupapes latérales semblent l'emporter. La distribution est plus simple et moins bruyante; il est facile de les enclore et de les faire travailler dans un brouillard d'huile. Leur remplacement est aisé. Leur rupture, si elle ne se produit pas au ras de la tête, n'a pas de conséquences graves. Elles abaissent le prix de revient. Le moteur, moins haut, est plus logeable et plus accessible. Quelques exemples récents nous montrent qu'elles permettent des exploits qui dépassent l'ambition de la grande majorité des motocyclistes. Un de nos constructeurs n'a-t-il pas réalisé une 350 cmc. à soupapes latérales qui, complètement équipée et munie d'un silencieux efficace, fait un vrai 110, c'est-à-dire plus que bon nombre de machines de la même cylindrée à soupapes en tête. Un de nos as, sur une flat twin à soupapes latérales, a exécuté un raid sensationnel. C'est enfin une équipe de trois motos 500 cmc. à soupapes latérales qui vient de remporter les Six Jours Internationaux. Et pourtant les moyennes imposées étaient, si on tient compte du parcours, vraiment formidables, et il fallait pour les maintenir pousser rudement les machines. Dans ces conditions, l'équipe victorieuse est parvenue à terminer sans un point de pénalisation. Les soupapes latérales permettent donc d'établir des machines non seulement sûres, mais encore suffisamment rapides pour tous les besoins. Nous n'entendons nullement déprécier les soupapes en tête dont nous avons toujours obtenu la plus grande satisfaction et qui permettront, pendant longtemps encore,



On préfère souvent les soupapes en tête à cause des reprises plus nerveuses qu'elles procurent. Mais il existe des moteurs à soupapes latérales qui n'ont rien à envier sur ce point à beaucoup de « culbutés ».

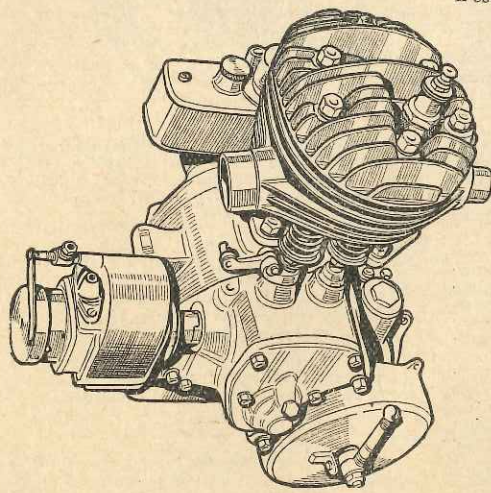


Un beau type de « latérales »

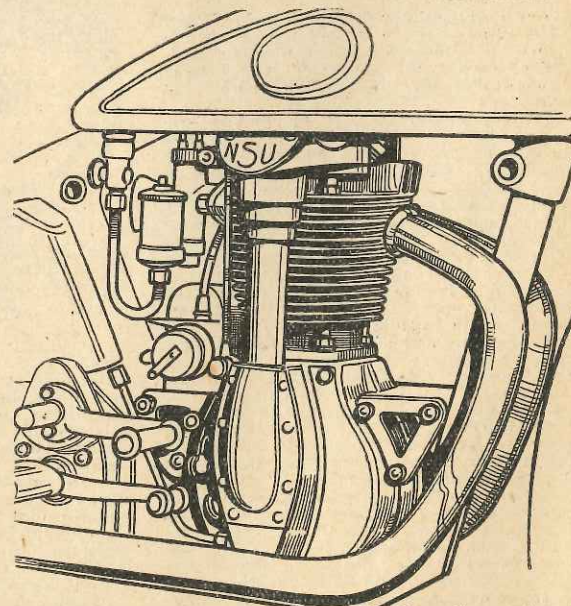
les soupapes latérales, coûtant sensiblement moins cher que les soupapes en tête, présentent un intérêt encore accru. Il faut également reconnaître qu'elles demandent beaucoup moins d'entretien, et c'est là encore un argument en leur faveur, puisque beaucoup de motocyclistes n'ont que des notions de mécanique assez imprécises. Certains d'entre nous n'ont ni le goût ni le temps d'entretenir avec soin leur machine. C'est donc encore un point en faveur des soupapes latérales. Sans aller jusqu'à dire qu'elles atteignent le rendement des soupapes en tête, on peut dire qu'une partie de ce handicap a été comblé. Une machine qui fait le cent à l'heure est beaucoup plus rapide qu'il n'est nécessaire, et rares sont les motocyclistes qui marchent à une allure de 80. La plupart se contentent, et nous ne saurions trop les approuver, de tenir le 60 ou le 65. C'est dire que les soupapes latérales conviennent à la majorité des motocyclistes.

BORESTROKE.

d'obtenir une puissance spécifique supérieure, mais à un moment où la motocyclette n'est plus réservée aux sportifs, mais est utilisée par tout le monde, nous devons saluer les progrès considérables effectués par les moteurs à soupapes latérales. Non seulement elles conviennent à la machine utilitaire, mais encore à l'amateur de grand tourisme et de sport. Si nous examinons le prix de machines de même cylindrée, l'une à soupapes latérales, l'autre à soupapes en tête, nous voyons qu'il y a un écart de 700 francs. Or, il n'y a aucun doute: le prix joue dans le développement du motocyclisme un rôle de première importance. Si nos constructeurs continuent leurs efforts pour améliorer leur modèles et même pour lancer des modèles nouveaux et originaux, en même temps ils ne négligent rien pour abaisser leurs prix, et

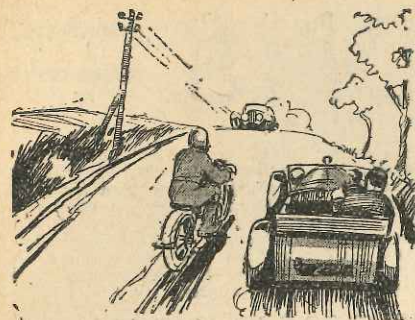


La principale qualité d'un moteur à soupapes latérales est l'accessibilité. Vous voulez démonter votre culasse? Desserrez six écrous et elle est dans le creux de votre main!



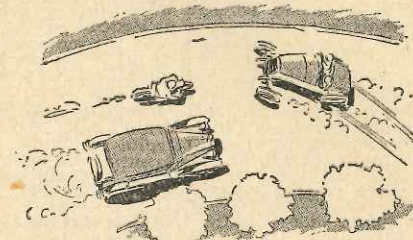
On est parfois obligé pour démonter la culasse d'un moteur à soupapes en tête de se livrer à un démontage assez long. Il est vrai, par contre, que ce genre de machines s'adresse surtout à une clientèle avertie, aimant avant tout la belle mécanique.

Le sens de la route s'acquiert à motocyclette



Dans un moment critique, la grande maniabilité et les accélérations joudroyantes de la motocyclette permettent de se mettre hors de danger, alors qu'avec une voiture il est rare qu'on puisse éviter l'accident.

haut degré, le sens de la route. L'automobiliste isolé de la route par la carrosserie de sa voiture, et même seulement par son pare-brise n'a pas une perception aussi nette de ce qui l'entoure. Le confort lui-même n'est pas sans émettre sa faculté d'attention. La stabilité propre d'une automobile ne l'oblige pas aux mouvements de faible amplitude, mais perpétuels, que fait le motocycliste pour tenir son équilibre. Le motocycliste, au contraire, est tenu en éveil par le vigoureux courant d'air qui le fouette (au grand avantage de sa santé), il est perpétuellement en alerte. Il y a une multitude de petits obstacles auxquels il doit faire attention. Un automobiliste écrasera un chien, il passera sur une grosse pierre, il laissera ses roues droites s'engager dans le sable ou la boue des bas côtés sans faire une embardée. Pour le motocycliste, ce sera très vraisemblablement la bûche. Avec un peu d'attention, il évitera tous ces obstacles, en sorte qu'il est ridicule de prétendre que la moto soit dangereuse. Mais on



Ce motocycliste se trouve dans un bien mauvais pas dont une voiture aurait grand mal à se tirer.

On apprend avec la moto à conduire, au sens plein du terme, et non pas seulement à sa laisser transporter. Un motocycliste n'aura pas de cesse qu'il ne passe correctement ses vitesses, car des engrenages qui grincent,

Il y a parmi nous des fous dont l'unique souci est d'aller toujours plus vite et de tout gratter. Le plus souvent, ce sont des débutants qui, grisés par la vitesse, foncent dans l'inconnu. Leur race tend à disparaître, et la plupart des motocyclistes qu'on rencontre sur la route sont à la fois adroits et prudents. On sent qu'ils ont le sens de la route, qu'ils sont dans leur élément, qu'ils ne seront jamais surpris par rien et que si un obstacle surgit, ils feront exactement les manœuvres qu'il faut. Mettez-les au volant d'une automobile, et ils feront preuve des mêmes qualités. Ce seront des conducteurs d'élite. Combien de coureurs motocyclistes deviennent des coureurs automobiles de grande classe mais, même en restant dans le domaine du tourisme, on peut admettre que les motocyclistes devenus automobilistes sont de meilleurs conducteurs que ceux venus directement à l'automobile.

Est-ce à dire que la motocyclette est d'une conduite plus difficile que l'automobile, et que le motocycliste habitué au maniement délicat d'une moto se sent immédiatement à l'aise quand il est au volant d'une automobile, plus docile? C'est, et ceux qui pratiquent couramment la conduite des deux genres de véhicules ne nous contrediront pas, exactement le contraire de la réalité. Les manettes ou les poignées tournantes nous donnent un contrôle beaucoup plus précis. Les vitesses d'une moto passent beaucoup plus aisément que celles d'une voiture. La direction elle-même obéit avec plus de rapidité et d'exactitude. Il suffit de voir les acrobaties qu'on peut exécuter avec une moto pour se rendre compte de l'extraordinaire maniabilité de ce véhicule. Ce n'est donc pas dans la maniabilité plus grande de la voiture qu'il faut chercher l'explication.

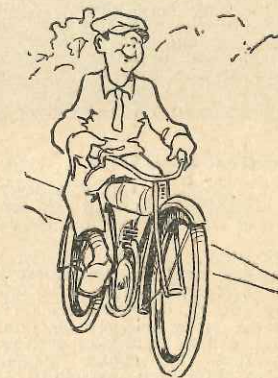
Il nous semble que la supériorité des automobilistes venus à l'auto en passant par la moto, vient de ce qu'ils possèdent à un plus



Même les moins doués au début, ont vite fait d'acquiescer, grâce à la moto, les réflexes qui leur font défaut.

est perpétuellement en éveil, on est toujours prêt à opérer la manœuvre nécessaire et on acquiert, à moto, des réflexes plus prompts. La vision plus nette qu'on a de la route et de tous les points de repère qu'elle présente apprend à estimer plus exactement les distances, ce qui est un des éléments essentiels de la sécurité. On observe mieux les habitudes des autres usagers de la route, on guette le mouvement imperceptible qui présage le mouvement qu'ils vont accomplir. Autre chose est de voir le monde extérieur à travers une vitre et de se trouver, pour ainsi dire, mêlé à lui. Cette acuité de perception, cette notion exacte de tout ce qui l'entoure cette vigilance qui ne doit pas se relâcher, cette expérience sans cesse renouvelée, développent chez le motocycliste les qualités d'attention, de précision et les réflexes rapides qui sont l'apanage du bon conducteur. Il les conservera quel que soit le véhicule qu'il conduise, il fera un bon aviateur aussi bien qu'un bon conducteur d'automobile.

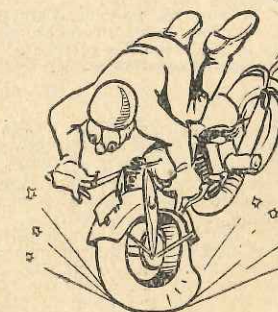
De plus, le motocycliste est, dans la majorité des cas, un passionné de mécanique. La simplicité de la motocyclette a facilité son initiation. La motocyclette est, par comparaison avec la plupart des voitures, un pur-sang. Elle répond au moindre geste. Si vous ouvrez subitement les gaz, elle bondit alors que la voiture n'accélère que lentement.



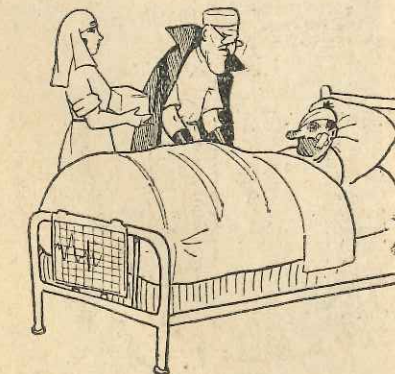
La meilleure école pour celui qui n'a jamais roulé, est de commencer par une machine de faible poids et de petite cylindrée.

font souffrir ses nerfs. Il ne laissera pas son moteur serrer. Il le ménagera. Averti de la nécessité d'un bon graissage, il attachera une grande importance au choix de l'huile et il la vidangera assez souvent. Il nous semble donc que la motocyclette est la meilleure initiation à l'automobile et qu'elle développe chez ses adeptes toutes les qualités qui font le bon conducteur.

RAVISSE.



Il n'est pas jusqu'aux accidents possibles qui ne vous confèrent par la suite une sagesse et une prudence qui sont, après tout, les meilleures qualités d'un bon pilote.



Ah, si cet automobiliste avait eu une machine à deux roues! Il est probable qu'en ce beau dimanche, il respirerait l'air pur, au lieu de se morfondre dans un lit d'hôpital!

INFORMATIONS

DEUX VÉTÉRANS

Les hasards du tourisme ont amené M. René Gillet, sur son sidecar, à Lyon, autre patrie et autre berceau du motocyclisme français; et le constructeur de Montrouge rencontra le pionnier lyonnais de la motocyclette. Est-il besoin de dire le plaisir que ces deux précurseurs éprouvèrent à se serrer la main, à échanger d'amicaux propos et à rappeler leurs débuts, leurs efforts et leurs luttes. La première René Gillet date d'avant 1900 et les premières Ultima construites par M. Billion datent à peu près de la même époque.

QU'EN PENSERAIT-IL ?

Il paraît que l'illustre ingénieur Birkight le créateur des Hispano-Suiza, fut l'autre jour invité par M. Dautry à faire le voyage de Deauville à Paris sur une locomotive et qu'il s'écria « Toutes ces bielles à l'air libre, avec un graissage primitif, sans un carter pour les protéger ! On n'a pas idée de ça ». Certes, sur une voie ferrée, il y a peu de poussière et les régimes atteints sont très inférieurs à ceux de nos moteurs. Mais tout de même, ces mécanismes délicats, en somme, fonctionnent dans des conditions défavorables. Redoute-t-on la complication, l'élévation du prix, le manque d'accessibilité ? Dirait-on qu'il y a des locomotives qui roulent depuis un demi-siècle, que la chaudière donne beaucoup plus d'ennuis et demande beaucoup plus d'entretien que le reste de la machine ? C'est bien possible.

Mais, de quel ciel, M. Birkight doit-il considérer nos chaînes de transmission non protégées !

DANGEREUSE, LA MOTO ?

NOMBREUX sont ceux qui considèrent la motocyclette comme un outil dangereux. Ils ont tort, et en voici, une fois de plus, la preuve.

A l'Exposition Coloniale, au Parc des attractions, des acrobates tournaient dans le « Mur de la Mort », en auto et en moto.

A la suite de graves accidents survenus aux accobates automobilistes, les Pouvoirs Publics ont cru bon d'interdire cet exercice avec les voitures. Par contre, se rendant compte qu'en moto, il ne présentait aucun danger, il est toujours autorisé.

Lequel est le plus dangereux ?

COMME LES TAUPES

NOTRE jeune confrère, dans une étude sur l'amélioration de la circulation parisienne, émet l'opinion qu'il reste une seule ressource pour l'améliorer, la création de boulevards souterrains. Eh bien, il ne manquait plus que cela !

Nous voyez-vous circulant comme des taupes sous la terre ? Et les pauvres agents qui seraient chargés de maintenir l'ordre dans ces galeries, y a-t-on pensé ? Quelles seraient leurs conditions de travail au point de vue sanitaire !

Non, il y a d'autres moyens d'améliorer encore la circulation parisienne, à commencer par l'éducation intensive des piétons et l'interdiction de la maraude des taxis.

NOUVEAUTÉ !

QUAND, il y a un peu plus d'un an, certains constructeurs d'outre-Atlantique annoncèrent qu'ils montaient sur leurs châssis des boîtes à deux multiplications silencieuses, le public automobile émerveillé, cria au miracle.

Dernièrement, un de nos confrères sportifs, pourtant bien informé, donne le principe de fonctionnement de ces boîtes, qui sont tout simplement des boîtes à clavots, et le cite comme une nouveauté d'un prix de revient assez élevé. Or, voici plus de dix ans que nos motos sont équipées de boîtes de ce type. Et la moto est cependant un instrument économique s'il en fut !

Et on viendra dire après, que ce n'est pas un véhicule dont les solutions sont mécaniques !

UNE MACHINE MYSTÉRIEUSE

EN ce moment circule sur les routes anglaises une moto mystérieuse. C'est une quatre-cylindres d'assez forte cylindrée, à soupapes latérales, à refroidissement par eau et à transmission acatène. Création d'un amateur enthousiaste, ou machine d'essai d'un constructeur ?

UNE INDUSTRIE PEU CONNUE

QUE deviennent les vieux pneumatiques lorsqu'ils sont hors d'état de servir ? Soyez tranquilles, ils ne sont pas perdus ! On emploie leur peu de caoutchouc à faire une multitude d'objets qui ne demandent pas à avoir une résistance très grande.

Cette industrie des vieux bandages en caoutchouc fait même vivre tout le village de Caleport, en Angleterre.

A Caleport cette industrie est née des vieux pneus qui y avaient été abandonnés au cours de la grande guerre en quantités astronomiques.

Rien ne se perd, rien ne se crée !

LA MOTO EST STABLE ET SURE !

CONTINUEMENT des arrêtés sont promulgués contre la motocyclette, cet « engin de mort ».

Et pourtant, le 20 septembre, se disputaient à l'autodrome de Linas Montlhéry les championnats de France motocyclistes. Les motos tournèrent pendant plus d'une heure à une allure dépassant le 150 à l'heure sans qu'on ait eu à déplorer le moindre accident.

Par contre, le Critérium des Comingmen, qui se disputait immédiatement après, n'était pas commencé depuis trois quarts d'heure, qu'on emmenait déjà deux coureurs à l'hôpital, sur une civière... et eux marchaient à 40 à l'heure !

ON REDRESSE

UNE grande firme de motos britanniques, après avoir été une des apôtres du cylindre incliné sur l'avant, présente une 500 cmc. à culbuteurs à cylindre vertical.

Cela semble pour le moins bizarre, au moment où le cylindre incliné jouit d'une si grande vogue.

Pourquoi cette maison en revient-elle à la solution classique ? Quels inconvénients a-t-elle découverts ? Pour notre part, nous n'en voyons aucun.

Alors, le mystère reste entier.

LES PRIX BAISSENT

EN Angleterre autant qu'ailleurs (et peut-être même plus) la crise économique se fait sentir terriblement. Aussi voyons-nous les constructeurs de motos se livrer une lutte acharnée pour obtenir le plus bas prix de vente. Qu'on en juge : Une grosse firme vient de sortir une 500 cmc. latérales, cylindre incliné, de fort belles lignes pour le prix de 35 livres. Ce qui est extraordinairement bon marché si l'on songe qu'en francs français cela nous donne une somme de moins de 4.000 francs. Vite achetons-en une ! allez-vous dire... Oui, mais il y a la douane !

UN TROIS CYLINDRES EN LIGNE

UN constructeur anglais connu expérimente actuellement un 3 cylindres en ligne. J. A. P. en étudia un jadis. Ce type de moteur est remarquable par son excellent équilibre et offre moins de difficultés au point de vue du refroidissement. Les temps sont régulièrement espacés et le rythme n'est nullement boîteux. Il y aurait également beaucoup à dire en faveur du fiat four comme celui réalisé par Foresti et comme le petit moteur d'aviation Vaslin qui était monté sur le cyclecar Bell.

PROPRETÉ

NOUS avons sous les yeux une photographie représentant Henné et sa B. M. W., à un contrôle des Six Jours Internationaux.

Homme et machine sont d'une propreté immaculée. Henné porte une combinaison blanche ! Cela constitue une bien meilleure propagande que les motos pleines de cambouis, les bottes d'égoutier et les couvre-chefs grotesques. Nous croyons qu'il y aurait lieu, dans les épreuves de tourisme, d'allouer un prix spécial important au coureur et à la machine les plus propres.

UN MOTORISTE... COMME ON VOUDRAIT EN VOIR BEAUCOUP

S'IL est fréquent que nous, pauvres motards, sommes plutôt mal reçus chez les mécaniciens à qui nous avons à faire accidentellement, en voici au moins un qui poussa la complaisance à l'extrême, lors d'un voyage d'un de nos collaborateurs. En effet, après un dérapage suivi de bûche, l'axe de kick se trouva faussé. Arrêt chez le motoriste en question, démontage par le pilote, aidé d'un mécanicien, redressage à chaud de l'axe recémentage, remontage, bref 5 à 6 heures de travail à l'établi. Et quand vient l'heure de la « douloureuse ».....

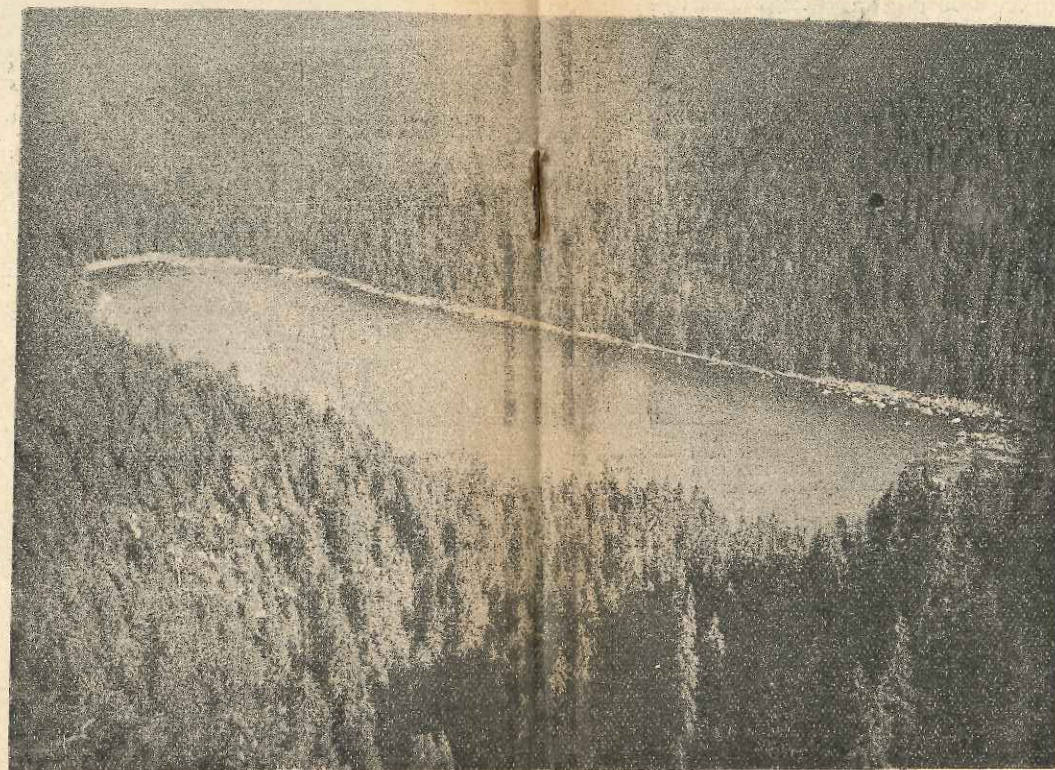
— « Mais rien du tout, Monsieur, c'est vous qui avez presque tout fait. »

Motards, mes frères, quand sur la route qui relie Forges-les-Eaux à Dieppe vous passerez à Neufchâtel-en-Bray, arrêtez-vous chez M. Flamard, place de l'Eglise, si vous cherchez un mécanicien consciencieux, et, ce qui ne gêne rien, aimable.

POUR LA CONSERVATION DES BATTERIES

PARMI les différents organes de la moto, celui qui souffre le plus des secousses est, sans nul doute, la batterie d'accus. Nos constructeurs s'attachent évidemment à la rendre la plus étanche et la plus robuste possible. Malgré tout, il serait souhaitable qu'elle fût suspendue.

C'est pourquoi un constructeur anglais



livre sur ses nouveaux modèles une batterie fixée sur une sorte de lame de ressort. Elle se trouve ainsi isolée des secousses de la route et ne s'en porte que mieux.

C'EN EST TROP

DÉCIDÉMENT ces pauvres Anglais ne sauront jamais ce que c'est qu'un sidecar.

Un constructeur vient de sortir dernièrement un sidecar dont la carrosserie est constituée par une espèce de bateau de pêche extra long et très étroit. Le tout est surmonté par une sorte de boîte aux coins arrondis, dont le toit et la partie avant sont formées d'une plaque de mica.

L'effet produit est déplorable.

Vraiment les productions françaises les moins esthétiques sont plus belles infiniment que cela !

NÉCROLOGIE

NOUS apprenons avec une douloureuse surprise, la mort de M. Apparcel, décédé à la suite d'une courte maladie.

M. Apparcel était directeur commercial

Quelques vues prises au cours du beau voyage que fit un de nos lecteurs.

En haut : L'ancien château du roi, sur les bords de la Vltava, à Prague.

En bas : Un lac dans une forêt au cœur de la Bohême. Notre lecteur est revenu enchanté de son voyage où il trouva des routes excellentes et des garagistes aimables.

de la Firme Magnat-Debon. Il laisse à tous ceux qui le connaissent, l'impression d'un homme affable et d'un organisateur né. La Firme Magnat-Debon lui doit beaucoup de sa prospérité actuelle.

Les obsèques de M. Apparcel ont eu lieu à Grenoble le 21 septembre.

Que sa famille veuille bien trouver ici l'expression de nos condoléances émues.

MORT DE RENÉ DAUSSY

NOUS apprenons la mort accidentelle du journaliste René Daussy, survenue le 21 septembre.

Tous les motocyclistes connaissent René Daussy, qui fut pour nous en maintes occasions, un collaborateur précieux.

Ses obsèques ont été célébrées le 25 à l'église de Houilles où Moto-Revue était représentée par son directeur.

Nous présentons à la famille du disparu nos plus vives condoléances.

LES ANGLAIS ET LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

ON ne peut contester l'esprit sportif des Anglais. Assurément, leur échec dans les Six Jours Internationaux ne leur a pas été agréable, mais ils ont, du moins, le rare mérite de ne pas chercher à accuser la malchance. Ils reconnaissent que leurs machines avaient des points faibles (en particulier, l'absence de roues arrière à démontage rapide, et l'insuffisance des freins). Ils considèrent que leur préparation a été insuffisante. Aussi, l'an prochain, ont-ils l'intention de faire un gros effort pour ne pas connaître une troisième défaite.

LE SALON DE L'OLYMPIA

UN seul hall suffira cette année à l'exposition motocycliste. Il y aura des abstentions, dont la plus importante est celle de B. S. A. La nouvelle Société O. E. C. reprend la fabrication de ses machines et exposera. Indian et Motosacoche seront sans doute les seuls représentants étrangers. Nous regrettons que d'autres grandes marques françaises et européennes n'exposent pas. Certes, on ne vend guère de motos étrangères en Angleterre, mais il y a une question de prestige

national. Il est, par contre, tout naturel qu'ayant supprimé le Salon de Paris par économie, on n'aille pas faire les frais élevés représentés par l'exposition des nouveaux modèles à Londres.

A PROPOS DU SALON DE L'AUTOMOBILE DE PRAGUE

SI les résolutions prises sont mises à exécution, les exposants seront peu nombreux au Salon de l'Automobile qui se tiendra à Prague en octobre. Les 54 firmes suivantes énumérées par ordre alphabétique, ont, en effet, décidé de ne pas y participer « si leurs réclamations justifiées, de nature commerciale, financière, technique ou administrative, ne sont pas prises en considération ».

Amilcar, Auburn, Austro-Daimler, Buick, Brennabor, Bugatti, B.M.W., Cadillac, Citroën, Cord, Dodge, De Soto, Delahaye, Hudson-Essex, Fargo, Ford, Fiat, Graf et Stift, Graham-Brothers, Gardner, G.M.C., Hanomag, Horch, Hotchkiss, Chrysler, Chevrolet, Kissel, La Salle, Lincoln, Minerva, Manchester, Mercedes-Benz, Mathis, Nash, Opel, Oldsmobile, Overland, Pontiac, Packard, Peugeot, Peerless, Perl, Renault, Ruby, Reo, Studebaker, Erskine, Stewart, Steyr, Stower, Tracta, Wanderer, Whippet, Willys-Knight.

LA PARTICIPATION ÉTRANGÈRE AU SALON AUTOMOBILE DE PARIS

IL y aura au Salon de Paris une quarantaine de marques étrangères.

Allemagne : Adler, Brennabor, Hoch, Maybach, Mercedes-Benz, Wanderer.

Angleterre : Armstrong-Siddeley, Austin, Bentley, Humber, Hillmann, Rolls-Royce.

Amérique : Auburn-Cord, Chrysler, Dodge, Duesenberg, Franklin, Graham-Paige, Ford, Hudson-Essex, Hupmobile, Lincoln, Nash, Pierce Arrow, Reo, de Soto, Studebaker, Willys, Willys-Knight.

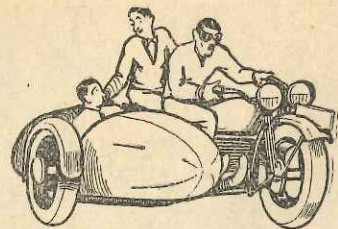
Belgique : F. N., Minerva.

Espagne : Pescara.

Italie : Alfa-Romeo, Bianchi, Fiat, Isotta-Fraschini, Lancia.

Tchécoslovaquie : Tatra.

Le Salon de Paris conserve son hégémonie



Nous avons suffisamment insisté dans ces colonnes sur le fait qu'un sidecar était un véhicule ayant son individualité propre, et par conséquent ses règles de conduite particulières, pour que les lignes qui vont suivre soient justifiées.

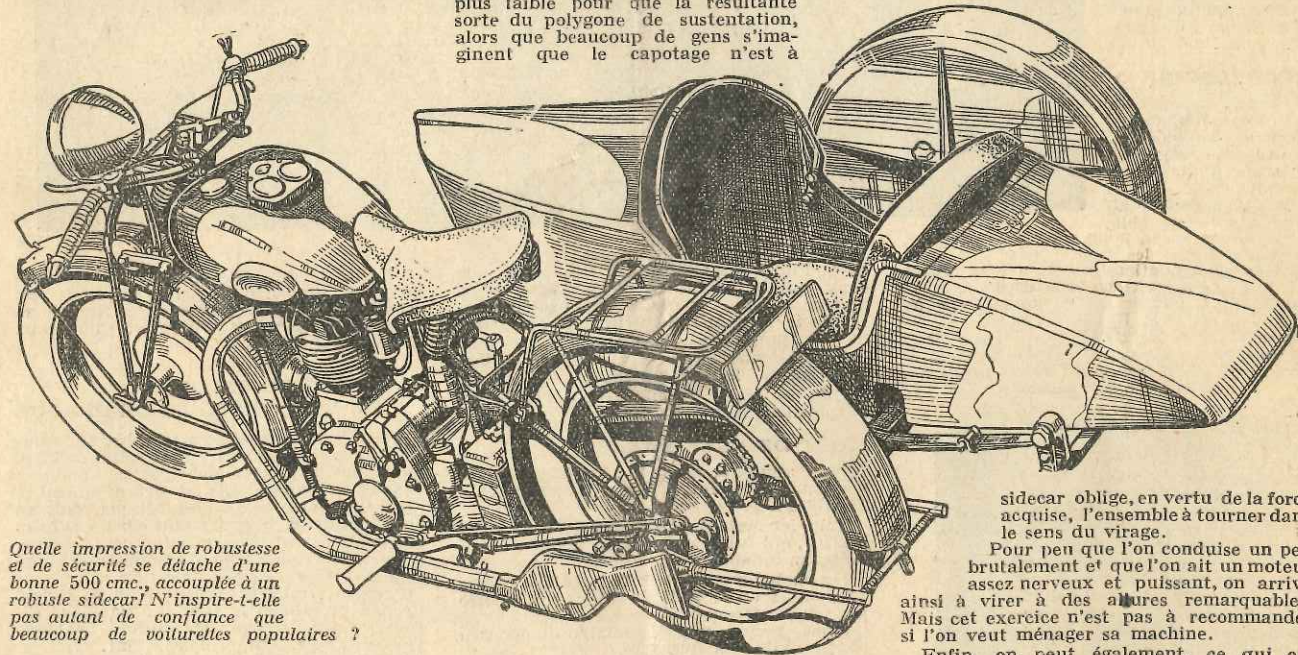
La Stabilité

Mais il nous faut tout d'abord faire (nous n'osons dire : définitivement) justice au préjugé tenace qui veut que le sidecar soit un véhicule naturellement instable menaçant de capoter à tous les virages. Ce qui est le plus désolant est d'ailleurs que cette idée est partagée par beaucoup de motocyclistes qui, n'ayant jamais roulé qu'en solo,

il faudra que la résultante de ces deux forces sorte de son polygone de sustentation.

Appliquons ces explications sommaires à un sidecar : le centre de gravité est très rapproché de la moto car son poids est fort supérieur à celui du sidecar. Donc, pour que la résultante de la force centrifuge et de la pesanteur sorte du polygone de sustentation (qui est déterminé par les 3 points d'appui avec le sol), il faudra une force beaucoup plus considérable lorsque le side est en dehors du virage que lorsqu'il est en dedans.

C'est ainsi que s'explique ce fait en apparence bizarre que l'on risque de capoter beaucoup plus facilement en virant du côté du sidecar que du côté de la moto, car dans ce cas, il suffit d'une force centrifuge beaucoup plus faible pour que la résultante sorte du polygone de sustentation, alors que beaucoup de gens s'imaginent que le capotage n'est à



Quelle impression de robustesse et de sécurité se détache d'une bonne 500 cmc., accouplée à un robuste sidecar! N'inspire-t-elle pas autant de confiance que beaucoup de voitures populaires ?

considérer le sidecar avec des idées préconçues et, disons-le, fausses.

Franchement, l'argument de l'instabilité revient trop souvent dans les diatribes des motophobes : tantôt c'est la moto que l'on taxe de véhicule instable et dangereux, tantôt c'est le sidecar que l'on accable de tous les péchés d'Israël, tantôt les deux à la fois. Évidemment, comme cela tombe sous le sens, un sidecar peut capoter, absolument comme peut le faire une voiture, mais de là à prouver que tout sidecar doit un jour ou l'autre terminer sa carrière dans un fossé, les trois roues en l'air, il y a, Dieu merci ! un peu loin.

Examinons, sans entrer dans de trop grandes considérations mathématiques, ce qui se passe lorsqu'un sidecar ou tout autre véhicule aborde un virage. Ce qui tend à le faire capoter tandis qu'il décrit une courbe, c'est l'action de la force centrifuge qui est d'autant plus forte que la vitesse du véhicule est elle-même plus considérable. Dirigée vers l'extérieur et s'appliquant au centre de gravité, elle ferait chavirer le véhicule si la pesanteur ne l'appliquait sur le sol. Or la pesanteur, c'est-à-dire le poids du véhicule, est constante tandis que la force centrifuge augmente avec la vitesse, et pour que le véhicule capote,

redouter que lorsque c'est le sidecar qui est à l'extérieur du virage, tandis que c'est exactement le contraire qui se produit.

Tous les sidecaristes ont d'ailleurs remarqué qu'on aborde beaucoup plus vite un virage côté moto qu'un virage de même courbure abordé côté side.

Il résulte enfin de tout cela que si l'on veut réduire au minimum les chances de capotage, il faut toujours rouler, au moins dans les débuts, avec le sidecar chargé, ce qui a pour effet de ramener le centre de gravité vers le sidecar et de faire par conséquent, que pour capoter dans un virage côté side, il faudra une force centrifuge plus considérable que lorsque le sidecar est vide.

Pour qu'un sidecar capote, il faudra donc commettre l'imprudence d'aborder trop vite un virage côté sidecar, ce dernier étant vide. Avec les sidecars actuels, très bas et d'une stabilité remarquable, il faut aborder un virage vraiment très vite pour lever, et encore très légèrement, la roue du side. L'appréciation de la vitesse à laquelle on peut prendre un virage est une question d'habitude et d'éducation de l'œil et des réflexes. On acquiert d'ailleurs rapidement ce sens de la route et on finit avec un peu de pratique par rouler indifféremment avec le sidecar

vide ou chargé sans que l'allure soit ralentie mais c'est pour les débutants une bonne précaution que de toujours rouler avec le sidecar bien chargé pendant leur temps d'apprentissage.

Quelques tuyaux

On peut d'ailleurs augmenter l'allure dans les virages en utilisant le procédé suivant : dans un virage côté sidecar, accélérer fortement dès que le virage est commencé en braquant franchement le guidon dans le sens du virage : l'accélération brusque fait pivoter la moto autour du sidecar.

Inversement, avant d'aborder un virage côté moto, couper franchement les gaz en braquant bien dans la direction voulue. Le

sidecar oblige, en vertu de la force acquise, l'ensemble à tourner dans le sens du virage.

Pour peu que l'on conduise un peu brutalement et que l'on ait un moteur assez nerveux et puissant, on arrive ainsi à virer à des allures remarquables. Mais cet exercice n'est pas à recommander si l'on veut ménager sa machine.

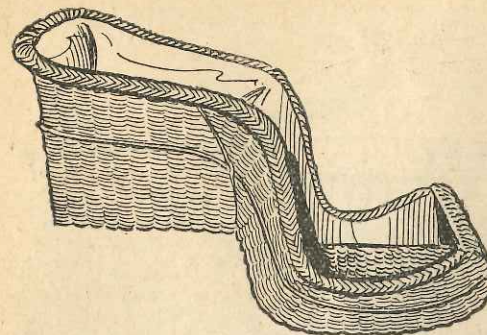
Enfin, on peut également, ce qui est encore moins recommandable, quoiqu'à l'occasion assez amusant, essayer si la route est assez poussiéreuse ou glissante de prendre les virages au frein avec un bon coup de guidon pour déplacer l'ensemble dans la bonne direction, mais à ce jeu-là, les pneus arrière ne durent pas longtemps.

Le rôle du passager

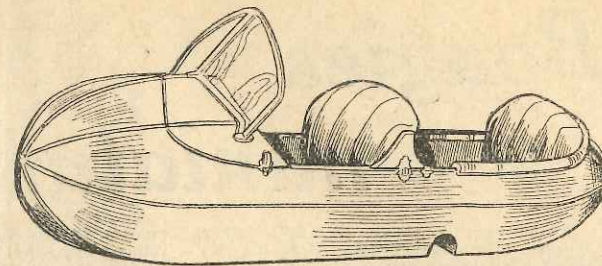
Le passager peut enfin participer à la conduite dans les virages et permettre ainsi de virer très vite. Mais ceci nous amène à parler du rôle du passager avec quelques détails.

Les courses de vitesse ont répandu dans le public cette idée que le passager d'un sidecar devait, obligatoirement, se livrer à toutes sortes d'acrobaties plus ou moins spectaculaires ou périlleuses.

Si l'on veut bien se reporter aux explications sommaires que nous avons données au début de cette étude, on comprendra facilement que, dans un virage, on pourra virer d'autant plus vite que le centre de gravité sera d'autant plus ramené vers l'intérieur de la courbe. On conçoit alors que le passager puisse, en portant le poids de son corps vers l'intérieur du virage et en déplaçant par ce fait même le centre de gravité dans cette



Antithèse : Un type des premiers sidecars en osier : pas de confort, aucune protection, et un moderne sidecar bi-place avec de confortables sièges et un pare-brise. On peut aussi y adapter une capote



direction, permettre à l'ensemble de virer plus vite.

Ainsi dans le cas d'un sidecar fixé à droite de la moto et d'un virage à droite, le passager devra se pencher vers la droite le plus en dehors du sidecar qu'il lui sera possible. Inversement dans un virage à gauche il se portera le plus qu'il le pourra vers la moto.

Mais si l'on peut, par ces procédés, améliorer quelque peu sa moyenne dans une course où l'unique préoccupation du conducteur est de gagner quelques dixièmes de seconde à chaque virage en le prenant à l'extrême limite permise, aux allures normales, ce rôle du passager perd toute utilité sans parler du léger ridicule qu'il entraîne pour ceux qui veulent épater la galerie en faisant de cette manière des démonstrations plus ou moins accompagnées de ricin et d'échappement libre et sans parler non plus du tort qu'il cause injustement au sidecar.

Ajoutons enfin, pour ceux qui veulent singer les coureurs et épater les populations, que ce rôle du passager est extrêmement fatigant.

Pour bien conduire

Deux difficultés, qui leur paraissent insurmontables, effarent dans leurs premiers essais tous les débutants sidecaristes.

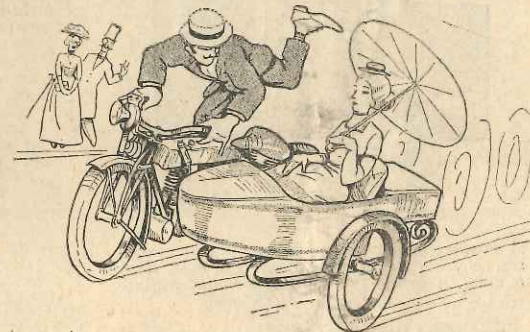
Un sidecar se conduit réellement avec le guidon, comme une voiture avec son volant, et non en déplaçant le poids du corps à droite ou à gauche, comme on le fait inconsciemment avec un vélo ou une moto solo.

Un sidecar occupe sur la route deux fois plus de place qu'une moto, et cela d'un seul côté du conducteur qui ne se trouve plus au milieu de son véhicule, comme y est habitué le motocycliste.

Les premiers kilomètres que l'on fait en sidecar sont toujours déconcertants, seulement parce que l'on est habitué à conduire une moto sans agir sur le guidon alors qu'au contraire pour faire virer un sidecar il faut exercer un certain effort de traction sur le guidon. On ressent d'autre part la sensation extrêmement désagréable que le sidecar occupe sur la route un espace si considérable qu'il vous semble qu'une nationale ne se-

ra jamais assez large pour contenir vos évolutions. On ne peut se faire à la largeur de son véhicule et l'on donne à tout instant du côté du sidecar des coups d'œil inquiets pour savoir si cette roue passe bien ou elle doit passer. On donne, pour virer, des coups de guidon brusques qui vous embarquent à droite ou à gauche, ce qui entraîne de nouveaux coups de guidon encore plus violents, qui vous embarquent encore plus sûrement.

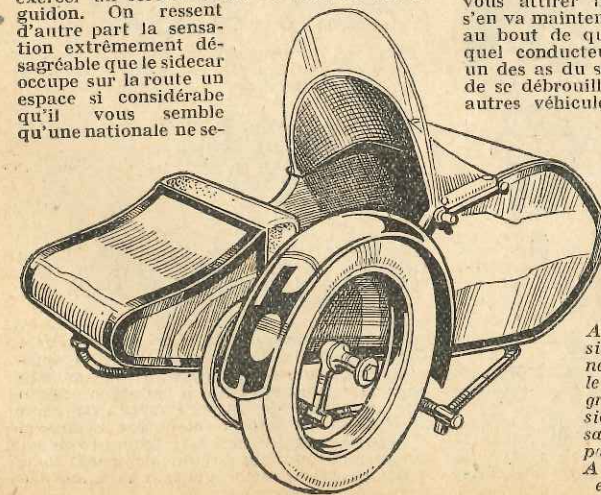
Au bout de quelques mètres, le seul sentiment très net que l'on ressent est d'avoir



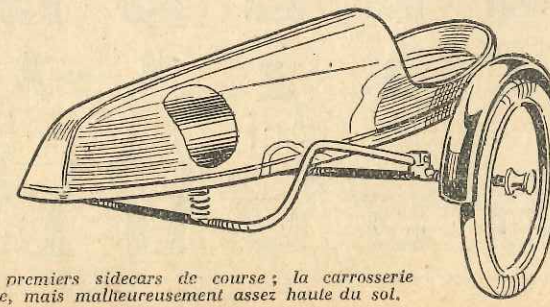
Les premiers sidecars nécessitent, au moment de la mise en marche une certaine valeur athlétique, et leur conduite n'était pas des plus aisées.

payé très cher un engin détestable dont on ne pourra jamais se servir.

Puis au bout de quelques évolutions, les mouvements se coordonnent. La brusquerie et la gaucherie disparaissent. Les réflexes se créent. L'effort nécessaire pour virer, qui semblait pénible au début, s'amointrit quelque peu et après quelques minutes on est capable de se lancer tout seul sur la grande route. Le sidecar qui, au début, semblait vous attirer irrésistiblement de son côté, s'en va maintenant tout droit, et en définitive, au bout de quelques kilomètres, n'importe quel conducteur moyen est devenu, sinon un des as du sidecar, du moins très capable de se débrouiller sur la route au milieu des autres véhicules. La pratique fera le reste et donnera ce sens de la route que l'on ne peut acquérir qu'en roulant.



A gauche : un sidecar moderne, bien étudié, le coffre est de grandes dimensions et le passager ne risque pas l'ankylose.



A droite : un des premiers sidecars de course ; la carrosserie est basse et étroite, mais malheureusement assez haute du sol.

Usage du frein de direction

Ce qui aidera beaucoup le débutant et rendra dans tous les cas la conduite du sidecar très douce et très peu fatigante, est de serrer convenablement le frein de direction. Sinon, il se produit un léger flottement de la roue avant, aussi fatigant que désagréable et qui disparaît fort heureusement dès que le frein de direction est suffisamment serré.

L'expérience est d'ailleurs facile à faire, de desserrer complètement son frein de direction. On pourra constater dans ces conditions que la fatigue à la fin d'une étape est beaucoup plus considérable que si l'on roule en utilisant le frein de direction.

Si certains sidecaristes se plaignent de fatigue dès qu'ils dépassent un certain kilométrage, il est probable que c'est pour ne pas avoir de frein de direction sur leur machine ou pour ne pas savoir l'utiliser. Tout ce qu'on peut dire est que la fatigue des bras et des épaules est peut-être un peu plus grande qu'en solo à cause du travail musculaire qu'entraîne la direction. Mais cependant cette fatigue n'est jamais bien grande et dans tous les cas il serait faux de prétendre qu'un sidecar est beaucoup plus fatigant à conduire qu'une moto solo.

Un sidecar va en ligne droite

Faut-il le répéter encore ? La conduite d'un sidecar bien monté n'est nullement une lutte perpétuelle entre un sidecar qui veut aller à droite ou à gauche et son conducteur qui veut aller en droite ligne. Un bon sidecar doit aller rigoureusement en droite ligne lorsqu'on lâche le guidon des deux mains. Nous sommes à la disposition de n'importe qui pour en fournir la preuve.

Entendons-nous : s'il faut prendre un virage, comme il est impossible de faire virer un sidecar en se penchant à droite ou à gauche, il faudra évidemment remettre les mains au guidon. Mais dans une ligne droite on peut parfaitement se permettre d'abandonner le guidon si l'on a serré le frein de direction. S'il en est autrement, c'est que le sidecar a été mal monté : on devra alors vérifier si l'alignement est parfait et si la moto n'est pas inclinée dans la direction du sidecar ou en sens inverse, ce qui ne doit être à aucun prix. Un sidecar doit aller rigoureusement en droite ligne lorsqu'on lâche le guidon. Il n'est pas étonnant dans ces conditions qu'un sidecar ne donne pas plus de difficultés à conduire qu'une voiture ou qu'une moto et si certains se plaignent de fatigue, il y a bien des chances pour qu'ils possèdent un side mal assemblé.

Robert PASCAL.

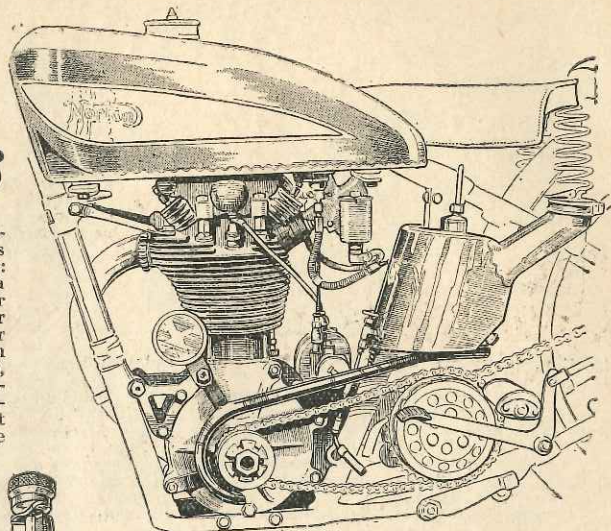
Bougies miniatures

Il semble que la bougie de 18 mm suffise à tous les besoins actuels. Alors que les bougies américaines sont certainement trop grosses et qu'à cause de leur masse elles se refroidissent plus difficilement, il n'y a aucun reproche à adresser de ce chef à la bougie de 18 mm. Elle est d'ailleurs offerte en une multitude de types parmi lesquels il est certain que l'on trouvera la bougie qui convient à chaque moteur et même à chaque cas particulier. Il y aura toujours une bougie assez froide pour ne pas provoquer de pré-allumage, et assez chaude pour ne pas s'enraser. Il y a pour chaque moteur la bougie qui convient à un service normal et celle qui résistera quand on demandera au moteur un service exceptionnel, en course ou en montage par exemple. Pratiquement, qu'il s'agisse d'un moteur de motocyclette ou d'un moteur de voiture, on peut rouler des milliers de kilomètres sans avoir à s'occuper des bougies et un simple grattage, un réglage de l'écartement des électrodes suffisent à rendre la bougie capable de nouveaux services. De plus, la normalisation des pas de bougies présente des avantages sur lesquels il est inutile de s'étendre. On peut donc être surpris à première vue que l'on étudie de divers côtés la bougie miniature de 14 mm, qu'il ne faut pas confondre avec certaines bougies miniatures de 18 mm qui ont de temps à autre fait leur apparition sur le marché.

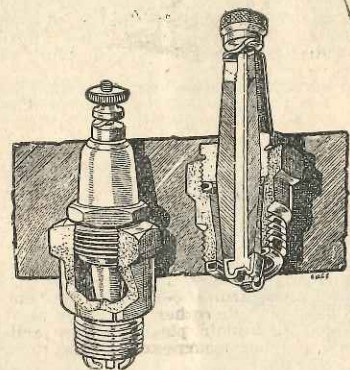
Quels avantages présentent les bougies de 14 mm ? Théoriquement, elles se refroidissent mieux, mais nous avons des bougies normales qui tiennent parfaitement dans les moteurs les plus chauds. On pourrait craindre par contre que l'épaisseur assez faible de l'isolant soit défavorable au point de vue des pertes de courant. Mais avec les isolants actuels cela ne paraît pas être à redouter. Le gros inconvénient des bougies miniatures semble être leur fragilité. C'est pourquoi on a renoncé aux bougies de 12 mm qui étaient montées sur certains moteurs d'avion. La bougie de 14 mm est moins fragile et on risque moins d'arracher les filets du culot, mais néanmoins, il faut éviter tout effort exagéré et se servir de clés à tubes bien ajustées, la clé anglaise dérapant facilement. Actuellement il y a en Europe et en Amérique plusieurs voitures dont les moteurs sont équipés de bougies miniatures. On les trouve en particulier sur la voiture Nash. Quant aux motocyclettes, Norton et Rudge ont employé des bougies miniatures sur des motos de course et en ont été très satisfaits.

Le gros avantage de la bougie miniature, c'est la faible place qu'elle occupe sur la

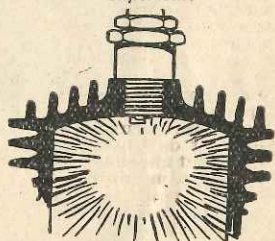
culasse. Cela est particulièrement important avec les culasses à quatre soupapes : alors qu'on doit disposer la bougie de 18 millimètres sur le côté, faute de trouver assez de place pour la loger au centre de la culasse, on peut placer, sans difficulté, la bougie de 14 millimètres au sommet de la chambre d'explosion. Ce n'est peut-être pas une place très accessible d'ailleurs.



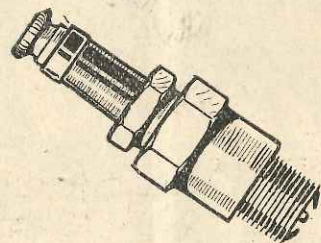
En compétition Norton a quelquefois monté des bougies miniatures qui présentent l'avantage de n'exiger qu'un petit trou dans la culasse, et de laisser plus de place pour les soupapes, qui peuvent ainsi être d'un diamètre légèrement supérieur.



A gauche une bougie froide pour moteurs poussés. Notez l'isolant remontant très haut dans le culot. A droite, une bougie normale, destinée aux moteurs de tourisme.

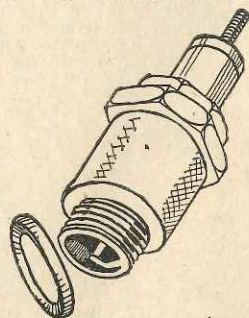


Avec les soupapes latérales il est facile de loger la bougie à la place la plus idoine, mais il n'en est pas de même avec les soupapes en tête. C'est là que la bougie miniature devient intéressante.



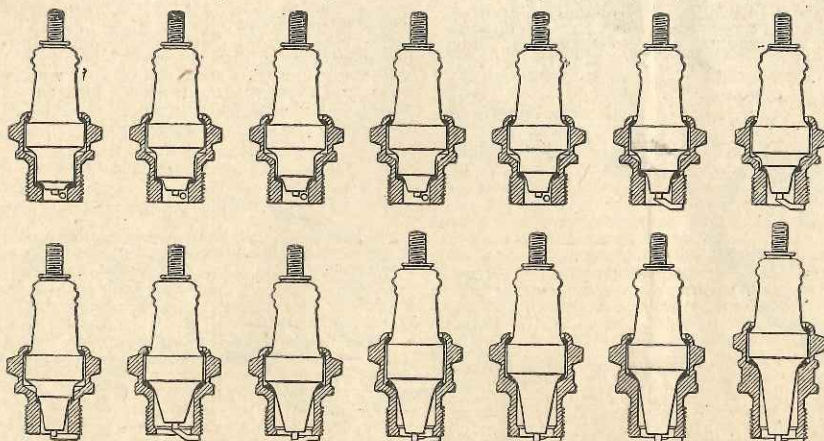
Un type de bougie miniature employée quelquefois sur des moteurs de course très poussés. L'isolant, constitué par des rondelles de mica juxtaposées, est fort petit.

Il faut, d'autre part, prévoir la venue de multicylindres de très petit alésage. Si nous prenons l'exemple du 4 cylindres Ariel de 497 cmc., nous trouvons que l'alésage n'est que de 51 millimètres. Il est évident que si on veut donner aux soupapes de grandes dimensions, on ne dispose que de très peu de place pour la bougie et qu'une bougie de



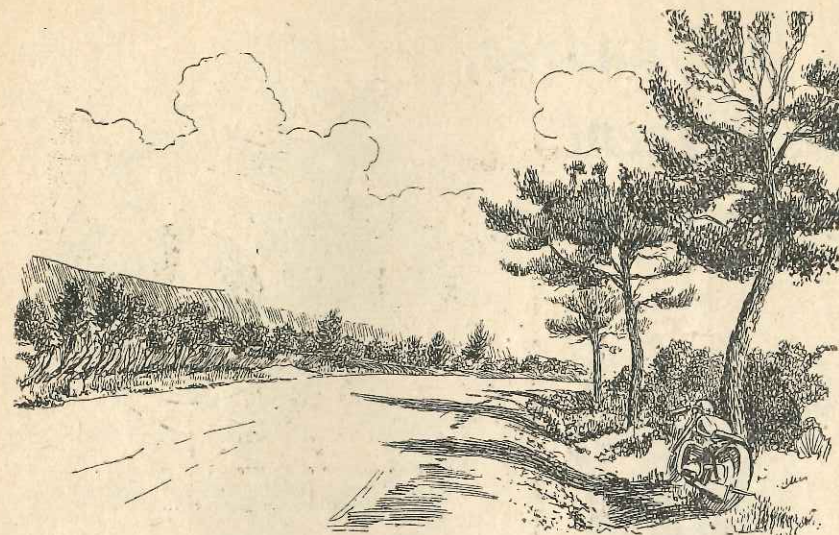
Une bougie normale, ni trop froide, ni trop chaude. L'isolant est assez profond, mais par contre, le culot est assez long. Ce type de bougie convient à un moteur sport.

14 millimètres sera dans ce cas la bienvenue. Il y a plus : la surface gagnée sur l'emplacement occupé par la bougie sera utilisée pour le refroidissement. Il est donc certain que la bougie de 14 millimètres facilitera l'établissement des petits quatre cylindres. Actuellement, les bougies miniatures sont chères, mais établies en grandes séries, il n'y a pas de raison pour que leur prix dépasse celui des bougies normales.



La gamme des 14 types de bougies, pouvant convenir à tous les types de moteurs, qu'un fabricant offre à la clientèle.

La moto La pêche La chasse



les bords du torrent poissonneux après avoir laissé sa fidèle monture dans quelque auberge rustique où on ira la reprendre pour le retour.

Le chasseur peut lui aussi être sûr de trouver dans la moto le véhicule qui lui facilitera avantageusement la pratique du sport qu'il aime passionnément malgré les ennuis, les fatigues et les déceptions qu'il a parfois à supporter. Avec elle il pourra se rendre chez des amis, même assez éloignés, avec lesquels il a projeté d'organiser une partie de chasse et comme ce véhicule passe sans difficultés par les chemins les plus mauvais et même à travers prés, rien ne l'empêchera d'arriver jusqu'à la lisière du bois où il commencera à battre les buissons pour découvrir le gibier. Gare alors au lièvre imprudent qui partira près de lui ou à la caille étourdie qui, inconsciente du danger qui la guette, viendra se poser dans le champ de trèfle voisin !

rentrer chez eux en remerciant la moto de leur avoir permis de passer si agréablement la journée.

Les pêcheurs, amateurs de truites, qui n'habitent pas une région montagneuse sont obligés, s'ils veulent capturer le beau poisson aux superbes reflets de se rendre sur les bords du torrent dont l'eau limpide écume en luttant contre les rocs qui contrarient sa course éperdue ; c'est là seulement qu'ils trouveront la truite évoluant lestement à travers les blocs de rochers qui gisent ça et là au milieu du couloir plus ou moins facile à approcher. Mais comment se rendre dans

Le chasseur à lui tout seul ne peut guère faire grand-chose et il a besoin pour la recherche du gibier de l'aide d'un chien. Le transport de cet animal qui paraît à première vue présenter certaines difficultés, peut se faire aisément avec une moto. Pour cela il faut tout d'abord aménager une caisse, à claire-voie de préférence, assez grande pour que le chien puisse y contenir une fois couché naturellement. On fixe solidement cette caisse sur le porte-bagages, à l'intérieur on y met un peu de paille fine, on y place le chien, on ferme le couvercle et en route pour le coin de pays que l'on se propose d'explorer dans l'espoir de trouver quelque lapin ou quelque perdreau. A l'arrivée, le chien parfaitement dispos, ne demandera qu'à s'élaner à travers champs et bois pour surprendre le lièvre au gîte.



De même que les pêcheurs amateurs de truites, les chasseurs qui désirent se livrer à la chasse de l'izard, du chevreuil, du coq de bruyères, sont obligés de se rendre dans les montagnes parfois assez éloignées. La fidèle moto leur sera toujours d'une grande utilité pour vaincre la distance à parcourir et atteindre sans fatigue la lointaine auberge perdue dans un repli de terrain au fond de quelque pente boisée. Il passera la nuit dans cette hospitalière demeure et le matin, il partira de bonne heure pour arriver avant le lever du soleil sur les hauts sommets où, silencieux, il guettera avec une joie fébrile l'approche de ces craintifs animaux, seuls habitants de ces austères régions qui semblent se fondre dans l'azur du ciel.

La moto est donc véritablement le véhicule pratique qui permet de franchir avec le minimum de frais et de fatigue, soit pour son travail, soit pour son plaisir, des distances même assez élevées. Le motocycliste est un sport complet par lui-même, mais il peut parfois être doublé, comme dans les cas que nous venons de voir, d'un agrément nouveau particulier à la chasse ou à la pêche, qu'il permet de pratiquer avec le maximum de confort et de plaisir. Les avantages nombreux que présente la moto sont une des causes principales pour lesquelles ce véhicule devient de plus en plus populaire et se répand davantage de jour en jour jusque dans les fermes les plus isolées, augmentant ainsi sans cesse la grande famille motocycliste.

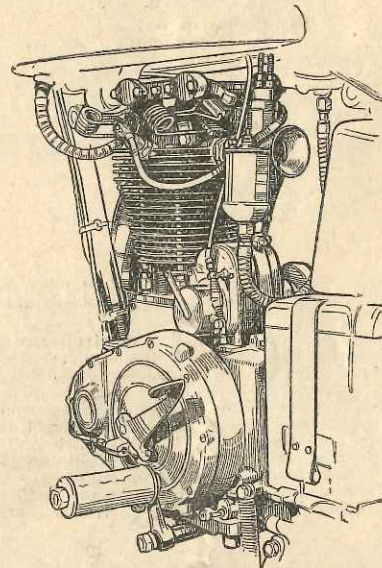
Et le soir, la partie de chasse terminée, le chasseur-motocycliste pourra rester à pérorer tranquillement et à raconter ses exploits sans crainte de manquer son train, puisque sa fidèle moto sera là, à l'attendre.

ces contrées montagneuses et franchir sans fatigue la distance qui sépare le lieu que l'on habite des endroits particulièrement affectés par la truite ? La moto seule, permet de réaliser cela rapidement et avec le minimum de frais ; grâce à elle on peut se rendre dans un village de montagne et de là sur

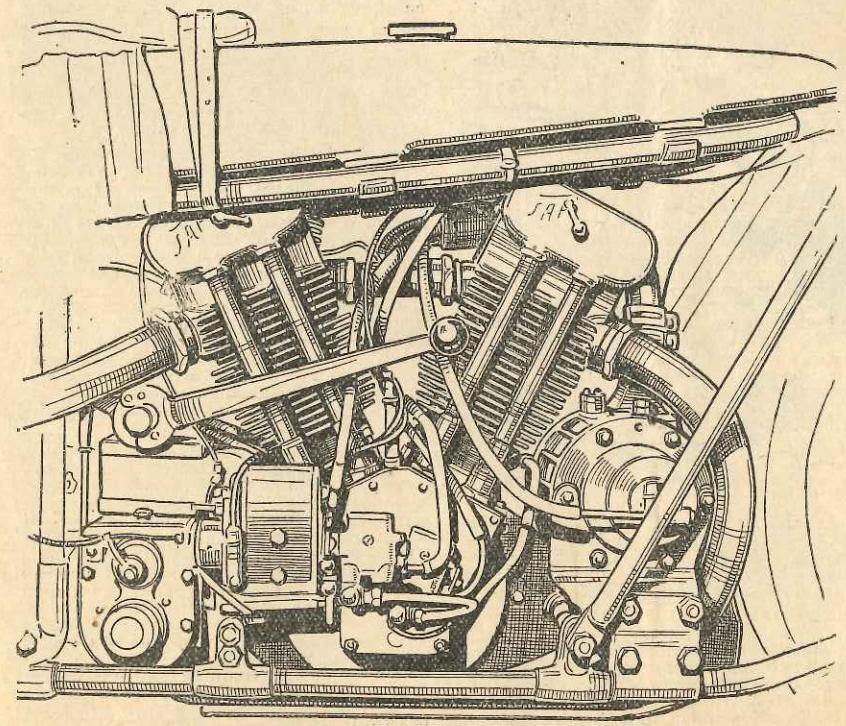
Nos moteurs ont à la cylindrée, un meilleur rendement que les moteurs de voitures

MALGRÉ le développement pris au cours des dernières années par la motocyclette utilitaire, le culte de la vitesse n'est pas mort chez les motocyclistes. Même si on est prudent et si on ne cherche pas à réaliser des exploits sensationnels, on préfère une machine nerveuse, ardente, capable de procurer de temps à autre la joie de quelques kilomètres accomplis à belle allure. On aime à monter les côtes sans presque ralentir. La vitalité d'une motocyclette, due au rapport avantageux de poids à puissance, lui donne un charme particulier. Nous avons par exemple des machines qui, le cavalier en selle, ne pèsent que 200 kilos et disposent d'un moteur d'une puissance effective d'une vingtaine de chevaux, soit un cheval par dix kilos de poids. Or la charge de beaucoup d'avions atteint 6 ou 7 kilos au cheval, et il y a des avions de record dont la charge au départ n'est guère inférieure à 10 kilos au cheval. Au contraire combien de voitures dépassant en charge une tonne et demie n'ont qu'un moteur donnant à pleine puissance une trentaine de chevaux, soit un cheval par 50 kilos. Cela est si vrai que les constructeurs d'automobiles font un sérieux effort pour réduire le poids de leurs voitures, et dans certains cas montent des moteurs de cylindrée élevée sur des châssis légers. En côte une motocyclette est pratiquement imbattable, sauf par des voitures dont le moteur développe une puissance spécifique beaucoup plus élevée que les moteurs courants.

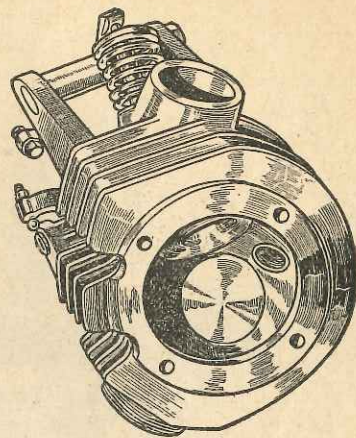
Il n'est pas juste de comparer un moteur de moto non suralimenté à un moteur de voiture suralimenté. Tout d'abord, nous



Voici un 350 cmc français, le Jonghi à culbuteurs, qui développe tout près de vingt chevaux à l'essence pure.



Un moteur glorieux : le J. A. P. avec lequel J. S. Wright battit le record du monde de vitesse sur deux roues. Il développait 87 CV pour une cylindrée d'un peu moins d'un litre.



Une culasse de course. Remarquez le polissage, la culasse hémisphérique, et les soupapes radiales de grande dimension.

ne saurions trop insister sur la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité de suralimenter utilement un monocylindre. Ensuite le prix d'un compresseur est encore considérable et doublerait au moins le prix d'une machine. S'il y a des voitures à moteur suralimenté, dont le rendement atteint et dépasse une centaine de chevaux au litre de cylindrée, ce sont des modèles spéciaux et dont le prix est trop élevé pour la plupart des bourses. Si on nous offrait des motos à compresseur coûtant une vingtaine de mille francs, elles ne trouveraient guère d'amateurs. N'insistons pas sur la consommation plus élevée, sur la fragilité d'un compresseur utilisé en service courant, sur les ennuis de distribution, sur la nécessité d'employer des bougies dont certaines ne coûtent pas loin de 200 francs. Il est donc juste de ne comparer les motocyclettes courantes qu'à des voitures à moteurs à alimentation normale. Nous trouvons sur le marché beaucoup de motos dont les moteurs de 500 cmc, par exemple développent 20, 25 et même 30 CV, soit une puissance qui s'élève de 40 à 60 CV au litre. Prenons d'autre part un quatre cylindres de voiturette de 1.100 cmc. à culbuteurs, considéré comme ayant un bon rendement. A 3.000 t.m., régime de puissance maxima, il ne donnera que 22 à 25 CV. Un moteur de 1.500 cmc. qui donnera 30 CV est considéré comme excellent. Il y a des moteurs qui donnent plus. Nous en connaissons un, qui sans compresseur développe, pour une cylindrée de 1.100 cmc., une puissance de 60 CV, mais il s'agit d'un engin exceptionnel et d'un prix très élevé. En somme un bon moteur de moto, un moteur de type courant, donnera 40 CV au litre, alors qu'un moteur d'auto, de même classe, ne donnera guère que 25 CV au litre. N'accusons donc pas nos constructeurs de n'être pas à la page et ne croyons pas que les polycylindres nous permettront d'atteindre des chiffres plus élevés. Ils l'emporteront par la douceur, la souplesse, le silence, plus que par l'augmentation du rendement. Nous parlons bien entendu de machines courantes. En course on arrivera certainement à réaliser des polycylindres à compresseur qui donneront une centaine de CV au litre, mais si ces modèles étaient livrés au public, celui-ci s'apercevrait bientôt qu'ils ne constituent pas une possession enviable.

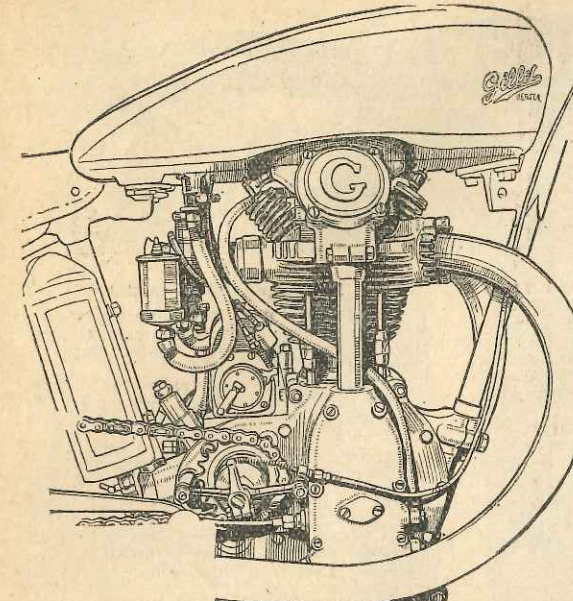
D'où vient cette supériorité du monocylindre de moto sur le polycylindre de voiture, au moins en ce qui concerne les modèles courants ? Tout d'abord nos moteurs tournent plus vite que ceux des voitures. S'il y a quelques moteurs de voiture tournant à 5.000 t.m., ils sont exceptionnels, et on n'ose guère dépasser 3.500 t.m. Nous avons une voiture de sport dont le moteur atteint 4.000 t.m., mais il ne faudrait pas le conduire trop longtemps à cette allure. Le régime d'utilisation ne dépasse pas 3.000 t.m. Beaucoup de constructeurs tendent à réduire le régime de leurs moteurs et un régime d'utilisation de 2 à 2.500 t.m. est le plus courant. Au

des chambres d'explosion. La plupart des moteurs de voitures ont des culasses plates très inférieures aux culasses hémisphériques.

Il est probable aussi que les résistances mécaniques sont moindres avec un moteur de moto. L'emploi de roulements à billes ou à rouleaux n'y est pas étranger. A cylindrée égale la surface des parois est moindre avec un monocylindre qu'avec un polycylindre et les pertes thermiques sont moindres. A puissance égale un moteur de moto dépense en général moins qu'un moteur de voiture. Par suite du faible espace mort représenté par la courte tubulure d'admission et par le trajet direct qu'elle offre aux gaz la carburation est certainement meilleure malgré l'éspacement des temps d'aspiration.

de la puissance qu'il absorbe, n'est guère utilisable pour ces petites cylindrées, il est permis de penser qu'au-dessous de 350 cmc., si la recherche de la puissance spécifique est le seul but poursuivi, le monocylindre occupe une situation encore très solide. On a l'impression qu'une cylindrée de 500 cmc est le minimum actuellement possible pour un quatre cylindres. Nous en avons une preuve. C'est qu'une marque qui construit des quatre cylindres de 500 cmc va lancer un modèle 600 cmc. dont les performances sont très supérieures. Nous ne croyons pas qu'un quatre cylindres non suralimenté donne un rendement plus élevé qu'un monocylindre. Quant à l'équiper d'un compresseur, cela est intéressant pour la course, mais au prix actuel des compresseurs, n'est pas possible pour les machines de série. D'une manière pratique, pour les machines courantes, on peut donc admettre que le monocylindre 500 cmc. a l'avantage sur un polycylindre de même cylindrée. Nous ne voulons nullement dire par là que le polycylindre n'ait pas de sensibles avantages pratiques et que son avènement ne soit pas désirable, mais seulement qu'il ne faut pas s'attendre à ce qu'il nous permette de réaliser, dans le domaine de la machine de série, des vitesses plus élevées que le monocylindre. Un polycylindre peut certes aller vite, et les quatre cylindres 500 cmc. qui sont livrés à la clientèle permettent d'atteindre le 125. Cela est plus que suffisant. Mais il y a des machines monocylindriques qui peuvent dépasser cette vitesse. Il faut certes encourager la production de polycylindres, mais pour des raisons de souplesse et de confort, plutôt que pour une augmentation de vitesse qu'on ne peut considérer comme souhaitable sur des machines de série, destinées à être mises entre les mains de n'importe qui, souvent entre celles de néophytes, pour qui une machine susceptible de dépasser une certaine vitesse deviendrait rapidement dangereuse.

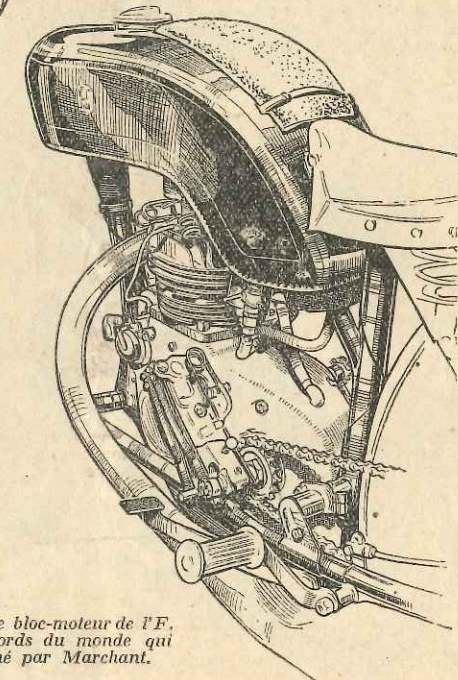
Au contraire, en augmentant la souplesse et la maniabilité par l'emploi de polycylindres, on augmentera du même coup, la sécurité de marche, et le débutant se sentira tout de suite à l'aise sur une machine équipée d'un tel moteur.



Ci-dessus, le moteur de la Gillet-Herstal compétition.

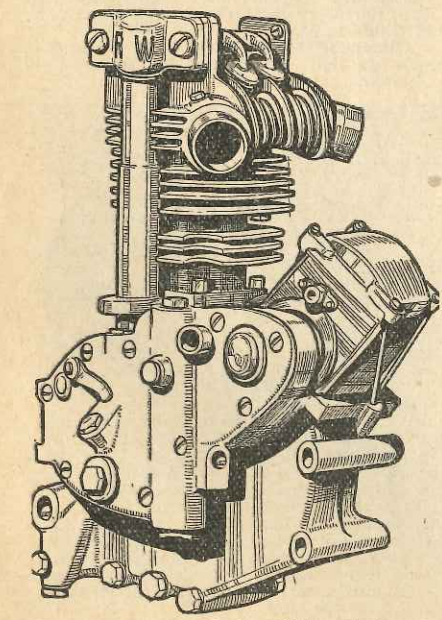
contraire, nous avons deux motocyclettes de 350 cmc dont les moteurs peuvent être poussés à 5.600 et 5.800 t.m. Un régime d'utilisation de 4.000 à 4.200 t.m est avec elles tout à fait normal. Comme ils ne nous ont, après plusieurs mois d'utilisation, pas donné le moindre ennui, il faut admettre qu'ils sont assez robustes pour ne pas souffrir de ces régimes élevés. Ils ont une course de 90 mm, notre moteur de voiture une course de 100 mm, en sorte que la nécessité de ne pas dépasser pour le piston une certaine vitesse linéaire n'est pas en cause.

D'autre part le taux de compression des moteurs de moto est en général plus élevé que celui des moteurs de voiture. Alors que peu de voitures ont des moteurs dont le taux de compression dépasse 4,5 à 1, beaucoup de motos ont des moteurs dont le taux atteint 5,5 à 1 pour la marche à l'essence. Cela est dû sans doute à la meilleure forme

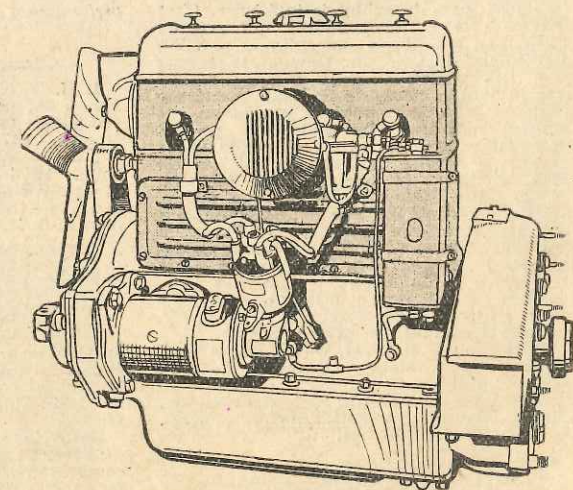


Ci-contre, le bloc-moteur de F.F.N. des records du monde qui fut dessiné par Marchant.

Soyons donc justes, et reconnaissons que toute question de suralimentation mise à part le monocylindre de motocyclette a un meilleur rendement volumétrique que le moteur de voiture. On conçoit fort bien la faveur dont il jouit. En course même, il est douteux que la suralimentation donne des résultats intéressants pour le polycylindre de petite cylindrée. On sait qu'une firme dont les motocyclettes ont, l'année passée, remporté de nombreux succès en course, n'a obtenu que des résultats médiocres avec un bicylindre 250 cmc. à compresseur. Il ne faut pas oublier que dans le cas d'un petit moteur la puissance absorbée par l'entraînement du compresseur peut être supérieure au gain qu'il permettrait de réaliser. Il ne sera avantageux qu'avec des cylindrées d'au moins 500 cmc. Aussi, lorsqu'on considère que pour des cylindrées de 250 ou 350 cmc, le monocylindre sans compresseur a l'avantage sur le polycylindre non suralimenté, et que d'autre part le compresseur, par suite

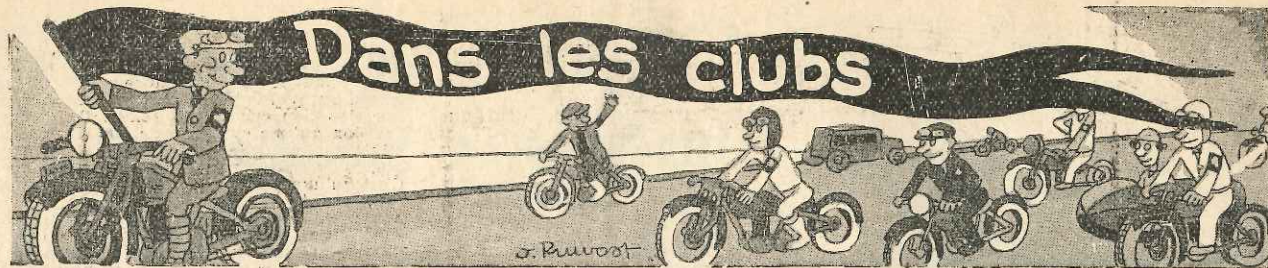


Le fameux moteur Rudge Whitworth à quatre soupapes en tête. Lui aussi a un rendement extrêmement élevé.



Un quatre cylindres à culbuteurs de voiture du type classique. Ces moteurs sont généralement peu poussés et leur rendement dépasse rarement une trentaine de chevaux au litre.

REGAIRAZ.



Le Moto-Ball à Nice

Le Moto Club de Nice organisait le 20 septembre une seconde exhibition de Motoball sur l'esplanade du Paillon. Le nombreux public Niçois a été conquis par la première rencontre et c'est devant une foule plus dense encore que les Niçois furent opposés aux champions de France, le M. C. de Sochaux. M. Singer arbitra l'épreuve et se montra d'ailleurs digne du rôle qui lui fut imposé. Les joueurs furent à maintes reprises très applaudis pour le cran dont ils firent montre. Les engins soumis à de sérieux à coups, nous donnèrent, en outre, une preuve de plus de leur robustesse, de démarrage foudroyant, et d'arrêt brutal. La journée débuta par un défilé dans les principales artères de la ville de Nice. Les visiteurs pilotaient tous des Peugeot, tandis que les visités guidaient des motos de toutes

malgré le mauvais temps 110 concurrents y participèrent.

L'itinéraire partait de Nancy et passait à Lunéville, Rambervilliers, Raon-l'Étape, Saint-Dié et l'arrivée se faisait à Nancy où une foule très dense accueillit les concurrents. Après l'arrivée, un banquet réunit quarante-vingt heureux convives.

1. Klein, A. M. L.; 2. Dujaix, M. C. Pompey; 3. Lhuillier, M. T. N.; 4. Grand Claudon, M. C. Vosges; 5. Ménétti, M. T. N.; 6. Cosset, M. T. N.; 7. Noirtin, M. T. N.; 8. Erb, G. M. T. N.; 9. Malassis, A. M. L.; 10. Conter, M. T. N.

Le Rallye Gillet-Herstal

Le Moto-Club de Villeurbanne et Région, organise avec le concours de M. Guignot Marius, un rallye-poste, motocycliste, le dimanche 4 octobre 1931.

La participation de ce rallye est ouverte à tous les motocyclistes possesseurs de machines Gillet-Herstal et aux membres du M. C. V. R.

La concentration et le départ auront lieu le dimanche 4 octobre à sept heures trente à l'Agence, 41, rue Malesherbes et à huit heures trente aux portes de Villefranche, (café Ave Maria).

Les contrôles seront organisés le long du parcours notamment à Saint-Etienne-les-Oullières, Cercie, Ville-Morgon, Montmerle et Drace.

L'arrivée se fera à Romaneche-Thorins. Au vainqueur : Une motocyclette 175 cmc. Geco-Herstal.

A douze heures trente, concurrents, commissaires, etc. se réuniront à un grand banquet, qui sera servi par le camarade Fauvin, Hôtel de la Gare à Romaneche.

Au Moto-Club de la Moselle

DÉCIDÉMENT le M. C. M. fait des étincelles dans la région et l'on constate avec plaisir tout l'essor que lui ont donné les nouveaux dirigeants, sous la présidence de Barthéley, grand animateur des sports en Moselle.

Le kilomètre lancé du 23 écoulé a été des mieux réussis et l'année prochaine cette magnifique épreuve annuelle sera épinglée au Calendrier officiel de l'U. M. F. Plus de 164 kilomètres-heure, le meilleur temps de la journée fut réalisé par Debaisieux, membre du M. C. M.. La distribution des prix fut faite à l'issue du banquet auquel assistaient MM. les Présidents du Moto-Club Lorrain Nancy, des Clubs de Thionville, Hayange, Remiremont, Gérardmer, Conflans-Jarny. Les discours furent prononcés par MM. Barthéley du M. C. M., Weil du M. C. L. et Gilles du M. C. G.

Dimanche dernier le M. C. M. se tailla la part du lion en enlevant le Challenge du Journal.

MM. de Ricard et Lacroix qui, sur leurs P. 109 et P. 108 personnelles, firent de belles performances dans la course de côte d'Agen.

Challenge du Cuir pour tous

1. M. T. Nancéen, 197+193+192+192+191 = 965 points; 2. A. M. Lunéville, 201+190+186+186+179 = 942 points; 3. M. C. Moselle, 187+181+177+175+175 = 895 points; 4. Auboué, 184+180+104+101+57 = 626 points; 5. M. C. Vosges, 194+182+169 = 545 points; 6. M. C. Pompey, 199+149+74+56 = 478 points; 7. M. C. Homécourt, 177+110+91 = 378 points.

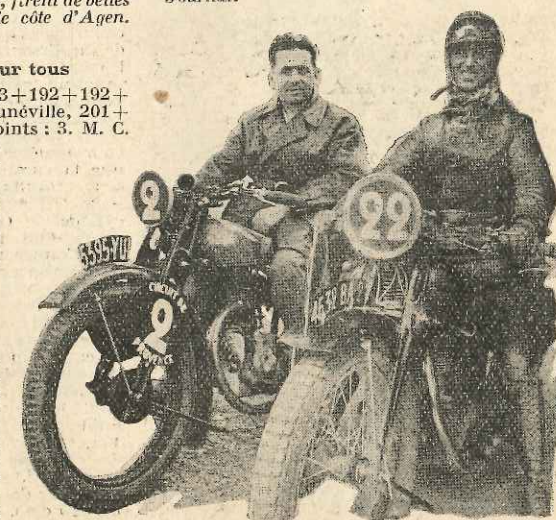
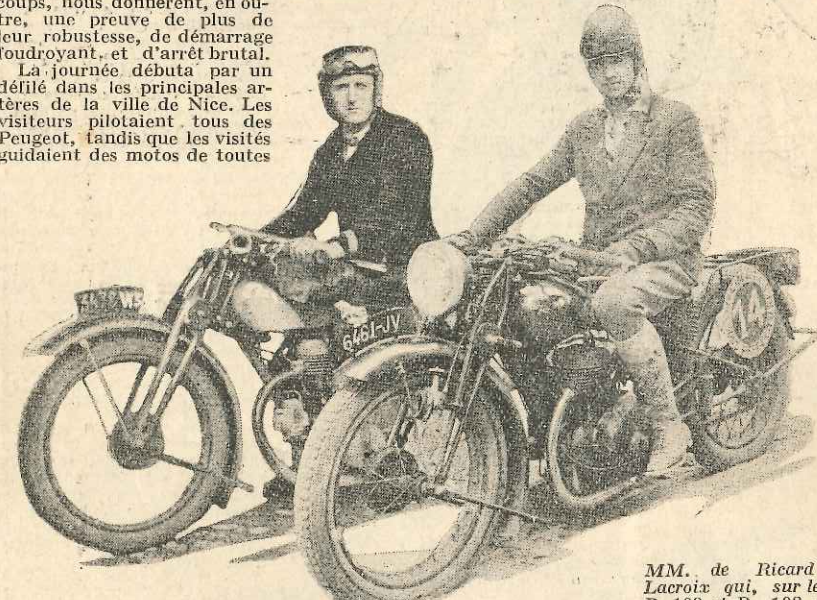
Un Club Motocycliste à Philippeville

Il vient de se former à Philippeville (Algérie) un club motocycliste qui a pris le nom de Moto-Club de Philippeville.

Cette jeune société compte déjà trente membres actifs et compte bien ne pas s'en tenir là. La formation de ce groupement prouve bien que l'idée motocycliste fait peu à peu son chemin dans nos colonies et principalement au Maroc et en Algérie.

Le Rallye de régularité du Moto Touriste Nancéen

DERNIÈREMENT le Moto Touriste Nancéen organisait un rallye de régularité sous le nom de Rallye « Le cuir pour tous ». Cette épreuve a remporté un énorme succès et



MM. Caviglia et De Castello, deux indépendants provençaux qui se distinguèrent cette saison dans les épreuves de régularité de la région.

LE SPORT

Les Six Heures d'Argenteuil
Epreuve de régularité organisée par le M. C. A. avec le patronage de Moto Revue et de la Tribune (4 octobre)

Voici les dernières dispositions relatives à cette épreuve qui doit avoir lieu dimanche :

Le tirage au sort des concurrents se fera au siège social du M. C. A., à partir de 6 h. 45. En groupe, les concurrents quitteront la Place de l'Eglise pour se rendre sur le lieu du départ, route de Sannois, ils se tiendront à l'écart au delà du contrôle, dans la rue de la Vigneronde.

A l'appel de leur numéro, ils se placeront sur la ligne de départ et ne partiront, munis de leur carnet de route, qu'au signal de l'appareil lumineux marquant le moment précis du temps inscrit sur leur carnet.

Des flèches indiqueront sur le parcours, chaque fois qu'il y aura lieu, la direction à prendre.

Un contrôle de passage fonctionnera à Bezons avant le croisement de la route n° 192. Deux contrôles horaires : A la Croix de Noailles et à Saint-Ouen l'Aumône.

L'arrivée à Argenteuil sera jugée au passage sur la ligne. Aussitôt après son arrivée, le concurrent remettra son carnet de route à l'un des contrôleurs; ils devra demeurer en deca de la ligne de départ qu'il ne quittera, pour le prochain tour à effectuer, qu'après avoir reçu son carnet visé et sur le signal lumineux.

Il est recommandé de ne pas stationner sur la ligne d'arrivée ni devant les contrôleurs.

Le classement sera établi dans la soirée, mais la distribution des prix n'aura lieu qu'ultérieurement.

Le Rallye-Clocher du Havre
organisé par le Moto-Club de la Seine-Inférieure

FAVORISÉ par le temps, ce Rallye s'est disputé le dimanche 20 septembre et fut très réussi.

Les concurrents avaient à rechercher les églises de 15 villages, la plupart très peu connus, pour trouver 3 contrôles à rallier dans un certain ordre. Ils durent pour cela emprunter un fort kilométrage de petits chemins secondaires.



Quelques amusantes péripéties qui réjouissent fort les spectateurs au cours de la Course de Côte sur herbe qu'organisa le M. C. V. R. à Beaumont.

Aussi, bien que le rayon à explorer ne dépassât pas 30 km., un bon nombre de concurrents ne purent rallier les 3 contrôles dans l'ordre voulu et dans les délais. Neuf seulement furent classés :

- 1° Leroux; 2° Spiess; 3° Duval; 4° Dubois; 5° Dufrène; 6° Aulas; 7° Baillard; 8° Simon; 9° Soulieux.

Les engagés pour les Grands Prix de France

C'est demain que se courront à l'Autodrome de Linas-Monthléry, les Grands Prix de France motocyclistes.

A cette occasion, nous donnons ci-dessous la liste des engagés ainsi que celle des Champions interclubs indépendants :

Motocyclettes 175 cmc. — Goor Ivan (D. K. W.); Fernihough (Excelsior Jap); Cazenave (Indépendant); Capot (Indépendant).

Motocyclettes 250 cmc. — Fernihough (Excelsior Jap); Port (Puch); Charton (Indépendant); Boucheron (Indépendant).

Motocyclettes 350 cmc. — Renier (Vélocette); Fernihough (Excelsior Jap); Jeannin (Jonghi); Perrin (Jonghi); Monneret (X...); Dubois (Vélocette); Lepaulard (Indépendant); Cheze (Indépendant); Jalicot (Indépendant); Pugeault (Indépendant); Leteure (Indépendant).

Motocyclettes 500 cmc. — Renier F. (Rudge); Boutillier (Saroléa); Renier R. (Saroléa); Monneret (Kochler Escoffier); Rambeau de Baralon (Indépendant); Laurent (Indépendant); Forot (Indépendant); Dupraz (Indépendant); Pierval (Indépendant).

Liste des engagés pour le Championnat National Interclubs indépendants du 4 octobre 1931

Motocycle Club de Marseille. — Padovani (250); Lains (350); Toussaint (350); Liautaud (500).

Motocycle Club de l'Aisne. — Fontaine (175); Bragard (175); Pointu (250); Aignerren (350).

Amicale Motocycliste Dijonnaise. — Prost (500); Deschuches (500); Papret (500); Latour (500).

Motocycle Club de Lyon. — Martin (250); Jaget (250); Bruni (500); Laurent (175).

Moto Club Lorrain. — Monti (350); Baumaux (500); Grégoire (500); Drion (500).

Motor Racing Club. — Richardson (500); Delmotte (500); Krebs R. (350); Zambaux P. (500).

Club Motocycliste et Cyclecariste de Saint-Maur. — Allain A. (175); Carel (250); Allain R. (250); Bugnet (500).

Moto Club de Mulhouse. — Schmitt (350); Stoffel (500); Hartmann (500); Ravagnani (500).

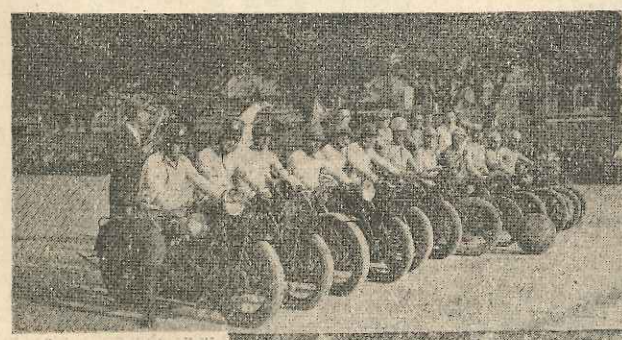
Moto Club d'Artois. — Bugnet (500); Skaba (500); Dauthieu (500); Elfanti (350).

Moto Sporting Club Lenois. — Muller (500); Dhennin (350); Hazard (350); Becque (350).

Moto Club de Dieppe. — Hamiaux (250); Deveaux (250); Julien (350); X... (X...).

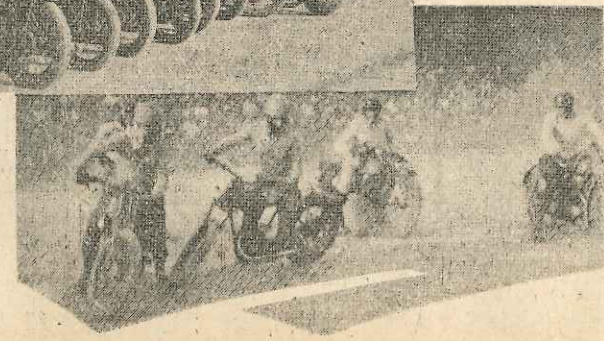
Moto Club Aubagnais. — Dalmasso (175); J. Braccini (350); Giovenale (500); H. Suau (500).

Moto Club de Paris. — Adnet (175); Rabreaud (350); Odin (500); Marrie (500).

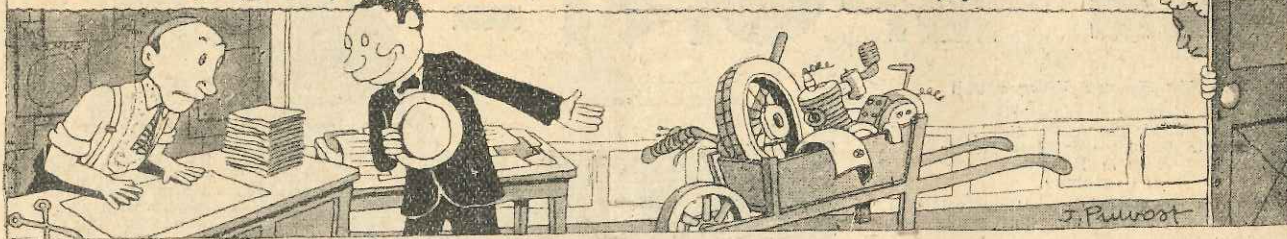


En haut, l'équipe de Moto-Ball du M. C. de Nice, qui battit l'équipe du M. C. Sochaux par 2 pts. à 0.

En bas : une phase du match



CONSULTATIONS TECHNIQUES



Le deux temps est délicat

Ayant acheté d'occasion un cyclecar Thomann, à Guérande, en mai 1928, je m'en suis servi jusqu'en décembre 1928 après avoir fait changer les pistons en août 1928. M'étant aperçu que la roue droite avait pris du jeu par suite de l'usure de la fusée, j'ai conduit ce cyclecar chez M. B..., garagiste à Bordeaux, le 31 décembre 1928, en lui demandant de changer cette fusée et de faire une révision complète du moteur et de la transmission.

Je lui avais demandé de terminer cette réparation le 1^{er} avril lui laissant donc un délai raisonnable. Le dimanche de Pâques, après avoir téléphoné pour savoir si le cyclecar était prêt et sur sa réponse affirmative, je suis venu à Bordeaux pour le chercher.

Au garage, impossible de mettre en route après une demi-journée d'essais, on me dit avoir changé les bougies et les segments d'un seul cylindre et qu'on va voir l'autre cylindre.

Le 14 avril, je reviens après un nouveau coup de téléphone. On met le moteur en marche, une fois sorti je constate qu'il est impossible de passer de 1^{er} en 2^e vitesse, le moteur ne tire pas, je fais environ 1 km. 1/2 (obligé de mettre en 1^{er} vitesse toutes les 2 minutes) pour aller remiser chez mon beau-père à Bégles, le garage ayant été fermé après mon départ, car c'était un dimanche matin.

Après déjeuner me rendant compte de l'impossibilité de faire 100 kilomètres pour revenir à la Pointe de Grave, je laisse le cyclecar dans une remise voisine et j'écris un mot au garage en laissant la carte grise et le récépissé du 2^e trimestre, pour qu'il puisse faire tous essais utiles.

Le garagiste va chercher le cyclecar 3 jours plus tard, puis je n'entends plus parler de rien. Je téléphone 3 semaines plus tard, on me répond : le moteur ne tire toujours pas, il va falloir changer les pistons et puis nous ne savons pas comment nous en tirer.

Or, quinze jours se sont passés depuis cette dernière conversation téléphonique.

Je viens donc vous demander ce que je peux faire pour rentrer en possession de mon cyclecar, au moins dans l'état où il était quand je leur ai remis : le moteur partait très franchement et marchait très bien je faisais la Pointe de Grave-Bordeaux, environ 110 kilomètres en 2 h. 1/2. J'aurais à l'occasion les témoignages de personnes qui sont venues avec moi et notamment du chef d'atelier des Ponts et Chaussées à Pointe de Grave qui avait changé les pistons en août 1928.

G. ROCHE, abonné n° 82.740.

R Il ne nous semble pas y avoir de mauvaise foi de la part du garagiste, seulement de la lenteur et l'inexpérience de ce type de moteur assez particulier qui est monté sur le Violet. Un deux-temps est assez long à retrouver sa forme et si vous avez persisté à rouler, il est probable qu'une amélioration se serait progressivement fait sentir, 3 ou 400 kilomètres étant environ nécessaires. Vous ne nous dites pas l'âge de ce cyclecar, il se peut que les cylindres soient ovalisés et que les segments neufs portent plus mal que les vieux qui s'étaient partiellement adaptés à l'ovalisation. En somme, le garagiste ne refuse pas de vous rendre votre cyclecar et il n'y a guère de loi qui permette d'avoir un recours contre la maladresse. Nous ne pourrions pas, même s'il nous était possible d'intervenir, arriver à grand-chose. Demandez au

constructeur Violet, de vous indiquer dans votre région quelqu'un qui soit qualifié pour mettre votre moteur en état.

On en trouve partout

J'ai monté sur mon Indian, un éclairage électrique, marchant merveilleusement bien. Mais... il y a un mais, la commande se faisant par chaîne, du pignon que j'ai soudé à l'autogène sur le pignon moteur, au pignon de la dynamo placée à l'avant sous le carter, la dite chaîne s'use très rapidement, et ne peut guère faire plus de 200 kilomètres.

J'ai donc l'intention de commander ma dynamo par courroie trapézoïdale. Est-ce possible ? Ou trouverai-je des poulies de grandeur convenable ? Et une courroie ? A noter que je ne peux dépasser 10 m/m de largeur de courroie. Mon grand pignon a 22 dents et le pignon dynamo, 8 seulement. Je charge ainsi à 10 ampères, c'est donc parfait, n'en dépensant que 8 environ.

Il me faudrait donc des pignons approximativement pareils.

BORDENAVE, à Vorteuil.

R N'importe quel accessoiriste pourra vous fournir des poulies et une courroie. Ce mode d'entraînement étant courant. Etant donné la grande multiplication vous aurez peut-être quelques difficultés à éviter le patinage sur la petite poulie. Nous sommes étonnés qu'une bonne chaîne ne dure que 200 kilomètres. Le petit pignon est trop petit. Pourquoi n'essayeriez-vous pas une multiplication plus réduite. N'oubliez pas en effet que les dynamos comportent un système de régulation qui empêche au delà d'une certaine allure de dépasser un débit normal. On constate même fréquemment que le débit aux grands régimes est inférieur à celui obtenu à un régime moyen. Nous essaierions à votre place un pignon de 12 ou de 14 dents. La puissance à transmettre ne dépassant guère un dixième de CV, il n'y a aucune raison pour qu'une chaîne bien montée ne tienne pas.

Accident !

Je désirerais avoir de vous un renseignement pratique. Voici ce dont il s'agit.

Il y a quelques temps, étant en auto, mon frère a causé un accident mortel, en renversant une vieille femme sourde et folle (ce qui a été admis par le Tribunal Correctionnel) qui a traversé la route inopinément. Par décision de la Commission Départementale, son permis lui a été retiré jusqu'à jugement à intervenir. Mais, avec son permis d'auto, on lui a retiré celui de moto, ce qui le gêne beaucoup. Un membre de la Commission à qui il s'est plaint lui a répondu qu'il était bien naturel que celui-ci lui soit enlevé, la moto étant beaucoup plus dangereuse que l'auto. Plusieurs personnes prétendent au contraire que cette mesure n'est pas régulière. Pourriez-vous me dire quelle est votre opinion à ce sujet et ce que l'on pourrait faire ?

Le jugement a été rendu il y a une dizaine de jours et l'auteur de l'accident a été condamné à 10 jours de prison avec sursis et 200 francs d'amende, parce qu'ayant écrasé la victime à gauche de la route et non à droite, auquel cas il aurait été acquitté, lui a-t-on dit. D'après la déposition des témoins et du brigadier de gendarmerie, on a pu faire la preuve de la faute de la victime, qui a quitté le fossé de droite où elle se

trouvait, en traversant la route en biais et marchant dans le même sens que la voiture. Mon frère l'ayant aperçue a freiné, puis la femme s'étant arrêtée et ayant hésité, il a cru pouvoir passer et c'est alors que voulant traverser elle s'est jetée sous la voiture. Il semble bien que dans ce cas, le conducteur ait respecté le code de la route en voulant dépasser la femme à gauche de la route. Or, c'est pour cette raison seule qu'il a été condamné. Qu'en pensez-vous ?

Vous trouverez ci-joint un schéma de l'accident.

Si vous voulez publier ma lettre et votre réponse, je préfère que vous ne mettiez pas mon nom.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments. — Jean X..., à Vals près le Puy (Haute-Loire).

P. S. — Tout le jugement a porté sur cet article du code de la route que l'on doit « toujours être maître de sa vitesse ».

R Il n'y a aucun texte légal en ce qui concerne les mesures de retrait du permis, ces retraits étant décidés par le préfet sur proposition de la Commission. Nous ne voyons guère de moyen d'attaquer la décision préfectorale car le conseil de préfecture ne manquerait pas de confirmer la mesure prise par le préfet.

Quant au jugement, il est attaquable puisque la victime se déplaçant dans le sens de marche de la voiture il était naturel de la dépasser à gauche, mais d'autre part on servira le perpétuel argument que votre frère n'était pas maître de sa vitesse et qu'il marchait à une allure excessive. Il semble d'ailleurs que votre frère s'est affolé et a manqué de sang-froid.

Il a raison

J'ai l'honneur de vous poser la question, suivante :

Hier à Guise (Aisne), j'ai été arrêté, étant en moto, par un gendarme, pour ne pas avoir corné au carrefour du pont du chemin de fer. La route forme, il est vrai, une courbe assez accentuée mais parfaitement visible, du fait que le pont en maçonnerie est ajouré par des arches. Etant sur une 250 cmc., deux-temps, double tube et marchant à peine à 20 kilomètres à l'heure, le gendarme me siffla parce que je n'avais pas corné. Je lui fis reconnaître que :

- 1^o la route était déserte (il pleuvait) et je la voyais par les arches ;
- 2^o J'allais très doucement du fait du virage et du pavé gras ;
- 3^o Mon moteur (deux-temps) au ralenti faisait plus de bruit que ma corne, tout en étant en règle avec mes deux silencieux.

Il reconnut le bien fondé de mes déclarations en me disant : « Je ne vous fais pas de contravention, c'est une simple observation, et je suis obligé de prendre vos nom et adresse ».

C'est ceci que je vous demande, n'ayant guère confiance en ses paroles et vous prie de me répondre d'urgence en me faisant savoir si (puisque'il me dit que je n'aurais pas de contravention) il a le droit de prendre mes nom et adresse ? Pour quel motif ?

G. LEJEUNE.

R Le code de la route est formel. Il faut avertir aux croisements. Il est exact que les gendarmes peuvent ne donner qu'un avertissement non suivi d'une contravention. Le rapport restera, à la gendarmerie et ne sera pas transmis au procureur.



La 4 CV Donnet

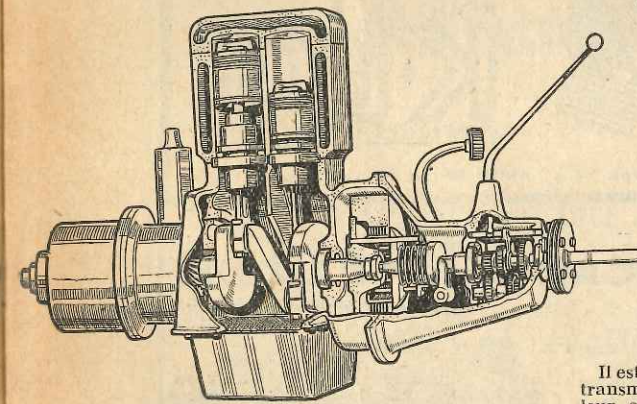
Voici quelques renseignements supplémentaires complétant l'écho que nous avons inséré dans un précédent numéro et relatif à la 4 CV Donnet.

Au point de vue mécanique, c'est une voiturette 750 cmc. à bloc moteur, transmission par pont arrière, comme une voiture classique.

Le moteur est un deux cylindres en ligne refroidi par circulation d'eau, il fonctionne suivant le cycle à deux-temps, mais avec des dispositions qui lui sont tout à fait spéciales. Sur ce moteur en effet, il n'y a pas de précompression dans le carter, l'admission est directe grâce à un dispositif spécial du piston.

Le graissage est donc indépendant, il se fait par circulation ; et sous pression aux têtes de bielles.

A ce moteur et formant bloc avec lui est



Le bloc moteur de la 4 CV Donnet. C'est un deux temps sans carter pompe, à pistons doubles et longue course. Avec ce type de moteur on a l'avantage d'une grande simplicité : pas de soupapes, pas d'arbres à cames, pas de pignons, donc un silence mécanique absolu.

adjointe une boîte à trois vitesses et marche arrière.

Pour équiper ce châssis, deux types de carrosserie sont prévus : en torpédo trois places ; en conduite intérieure, deux et trois places également.

La gamme de ces carrosseries se complète par un coupé d'affaires, et, pour l'usage commercial, par une fourgonnette 250-300 kg. Les prix de base de ces différents modèles sont 9.800 pour le torpédo et gravitent autour de 11.500 pour les différents modèles de conduite intérieure et de voiture fermée. Naturellement la 4 CV Donnet est munie de freins sur les quatre roues et possède l'éclairage et le démarrage électriques.

Sa consommation est de 6 litres au 100 km.

pour une vitesse de 80 en torpédo et 75 pour la conduite intérieure.

Il est permis à l'heure actuelle, de dire que l'étude de cette voiture est due à l'ingénieur Violet, bien connu pour sa spécialisation dans le domaine de la voiturette utilitaire de prix et d'entretien abordables.

Signalons en passant, que même ses impôts sont modiques puisqu'ils ne dépassent pas 20 francs par mois.

Au point de vue technique, la 4 CV Donnet bénéficie de toute l'expérience de l'ingénieur Violet et est le logique aboutissement de toutes ses recherches dans le cyclecar depuis l'avant-guerre ; on peut donc être tranquille à son sujet sur les questions de fonctionnement, chacune des nouvelles études de Violet ayant constitué un nouveau progrès dans le domaine du deux-temps.

Au point de vue maniabilité, tenue de route et confort, M. Violet a effectué, en course, tant de milliers de kilomètres sur ses différents modèles qu'on peut lui faire confiance également de ce côté.

Il est donc certain que cette nouvelle voiturette va recueillir un gros succès et nous pensons que les vastes usines Donnet et leur puissant outillage sauront donner à la fabrication l'impulsion qu'il faudra pour satisfaire aux commandes.

Une nouvelle A. J. S.

Nous pouvons actuellement constater chez les constructeurs anglais une extrême activité. Beaucoup d'entre eux cherchent à s'évader de la formule classique pour obtenir plus de souplesse, de confort et de silence.

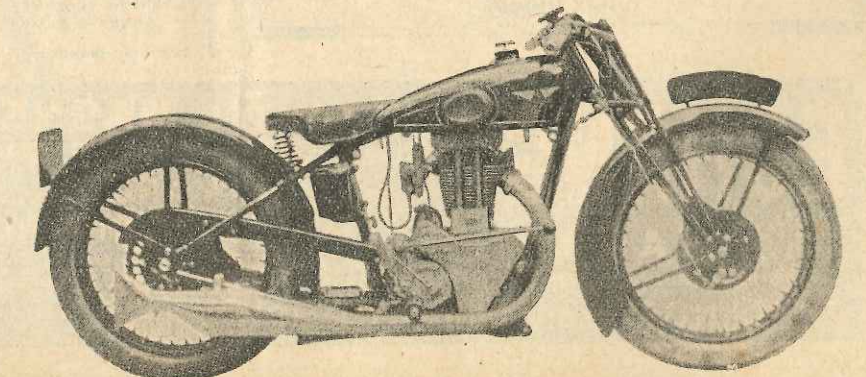
Il est d'ailleurs curieux de remarquer que la transmission acatène n'a pas encore retenu leur attention. Les quatre cylindres Ariel et Matchless dont les moteurs présentent tant de particularités originales, ont une

transmission absolument classique par chaînes.

La nouvelle A. J. S. est une deux-cylindres à soupapes latérales. Le moteur en V de 65 m/m d'alésage et de 75 m/m de course a une cylindrée totale de 498 cmc. L'angle entre les cylindres est de 50 degrés. Ce moteur est disposé transversalement. Les arbres à cames sont entraînés par des chaînes dont la tension est réglée automatiquement par ressorts plats. Ce principe a donné d'excellents résultats sur la monocylindre A. J. S. à arbre à cames en tête. Les cames attaquent directement les poussoirs de soupapes. Les chapelles sont venues de fonte avec les cylindres. Les culasses détachables en alliage léger sont fixées par sept goujons. L'échappement se fait vers l'avant. Les tubulures d'admission sont tournées vers l'arrière. Les soupapes sont inclinées par rapport à l'axe du cylindre. L'allumage se fait par batterie et le rupteur se trouve sur le prolongement de l'arbre à cames de gauche. Les têtes de bielles à rouleaux sont côte à côte sur le maneton.

Est-ce cette mallette que vous cherchez ?

A maintes reprises nous avons reçu des demandes concernant des mallettes de côté amovibles. En voici un modèle qui semble répondre au désir de nombreux touristes et qui permet plusieurs combinaisons. On peut en effet utiliser la mallette seule ou les deux, jumelées de chaque côté de la roue arrière. Comme les malles de voiture elles peuvent constituer une sorte de coffre dans lequel on peut placer une cantine. Ce procédé a l'avantage de conserver à ladite cantine toute sa propreté et de la garantir, ainsi que son contenu, des intempéries. En outre, elle évite tout démontage quand on veut la retirer. Il y a deux types de coffres, l'un avec l'ouverture sur le dessus, l'autre avec l'ouverture sur le côté. Ces mallettes ont des montages standard permettant de les installer sur motos de toutes marques ; de plus, elles ne gênent pas le passager du tansad. Elles sont en vente chez M. Habert, à Moto-Hall, dans le quartier des Ternes.



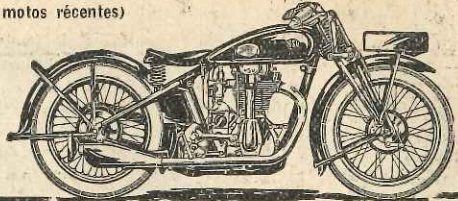
Voici la nouvelle 350 cmc Jonghi qui est actuellement sur le marché. « Belle ligne et moteur vite »



Le clou de la saison La plus rapide... La plus résistante...
La moins cher de sa catégorie...

Vente au comptant et à crédit (acceptons reprises motos récentes)
Catalogue et Renseignements sur Demande (joindre timbre s.v.p.)

Agence Générale Française
ETAB^{TS} PIERRE PSALTY
271, Bd Péreire, PARIS-17^e
Téléph. : GALVANI 55-52 Métro : Maillot



ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE

**TERROT -- DOLLAR
MOTO-CONFORT, etc.**

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél.: 59
Toutes Marques - Tous Prix - OCCASIONS - 6 et 12 Mois - de Crédit -

SAINT-GERVAIS-MOTOS
CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE



**DOLLAR
MAJESTIC**

7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro : Places des Fêtes) - Nord 93-46
63, Rue Oberkampf (Métro : Parmentier) - Roquette 42-59
OUVERT DIMANCHES et FÊTES. LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR

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



La nouvelle K.L.G. type K.1,
pour toute voiture normale, résiste
à la chaleur et à l'encrassement. Elle
fait un usage 8 à 10 fois plus long
que toute autre bougie.
Le constructeur, par économie,
vous livre souvent une voiture
équipée avec des bougies bon
marché...

Il est de votre intérêt de monter des

BOUGIES
K.L.G.
MONTEZ-LES- OUBLIEZ-LES!

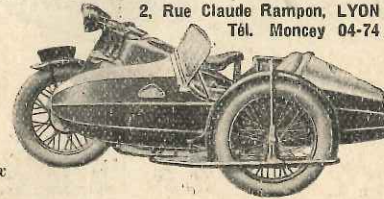
Vente en Gros : S⁴ A¹¹ KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier - PARIS

"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-CAR BUFFLIER

Dépôts:
Brissonet, à Paris.
Vache, à Plan de Cuques.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger.
CATALOGUE GRATUIT
Conditions spéciales aux
Agents de motos



Cherchons représentants à la commission visitant le détaillant dans toute la France

ÉCHANGE DE TOUTES MAGNÉTOS
QUEL QUE SOIT LE TYPE...
LA MARQUE...
L'ANCIENNETÉ...

SAGA
71, Rue du Moulin-Vert, PARIS (14^e)
DEMANDEZ son TARIF COMPLET POUR AUTOS, MOTOS
MOTEURS INDUSTRIELS

APERÇU
DU TARIF
175 cmc. . 200fr.
250 — . 220 »
350 — . 255 »
4 cylindres 325 »

L'Antenne
JOURNAL FRANÇAIS DE vulgarisation
T.S.F.
**Sans-filistes !!
lisez**

L'hebdomadaire le plus
complet qui s'impose par sa
technique, ses programmes
complets des RADIO-
CONCERTS, ses rubriques
variées : disques, films
parlants et sonores, jeux,
etc...

Paraît
tous les
Vendredis
PRIX
1 FR. 25

Un spécimen gratuit sera
envoyé à toute personne
qui en fera la demande en se
référant de **Moto Revue**.

L'Antenne,
53, Rue Réaumur, PARIS 2^e

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

UNE SUPRÉMATIE INCONTESTÉE !

AUX CHAMPIONNATS DE FRANCE 1931
à Monthéry
TOUS les concurrents dans
TOUTES les catégories motos
avaient choisi par précaution

AMAC
LE CARBURATEUR
DES CHAMPIONS

ILS N'ONT PAS EU LE MOINDRE
ENNUI DE CARBURATION

Si vous n'avez pas le dernier modèle AMAC
demandez les conditions

pour l'échange des anciens modèles
pour l'adjonction du piston injecteur
pour l'essai gratuit d'un mois, etc...

Sté Ame AMAC, 40, Rue de Villiers - LEVALLOIS, Péreire 06-02
Dépôt à Paris : Ets R. MUNRO, 198, Bd Péreire, Wagram 10-14

MOTOCYCLISTE!!!

Avez-vous un
équipement électrique
NOVI? Si oui... vous
verrez arriver sans inquié-
tude les longues nuits
d'hiver pendant lesquelles
vous circulerez en toute
sécurité. Si non... hâtez
vous de vous adresser à
votre agent ou à **NOVI**
qui vous livreront au meil-
leur prix **L'équipement
parfait... Celui qu'on ne
discute pas...** A l'achat
d'une nouvelle machine
exigez-le de votre fournis-
seur.

NOVILUX, ALTERNNOVI, DYNNOVI,
ont vaincu la nuit...

Demandez notices et catalogues à

NOVI 12 à 16, Chemin-des-Vignes
PANTIN (Seine)
Téléphone : Combat 14-42
Villette 04-15

CAMPHONINE

LE PLUS PRATIQUE
LE PLUS EFFICACE
LE MOINS COUTEURS DES
DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence,
curatif ou préventif
suivant la dose, il

OPÈRE EN SERVICE NORMAL

La Cartouche : 20 fr. — FRANCO
La Cartouche-Moto : 9 fr.

39, rue de Châteaudun, PARIS
— Chèques Postaux : 1338-47 —

nos petites annonces

tarif des insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
- 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
- 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.

Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées. Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. 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.

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.

Pris 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.

PIÈCES pour MOTOS

INDIAN
— TARIF ILLUSTRE —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le dimanche matin
Adressez-vous

au **SPECIALISTE DU PNEU**
TOUTES Marques
Dimensions
en magasin

Marchandises **Garanties**
TRÈS GROS STOCK
DEMANDEZ **TARIF**

DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, PARIS-XV^e
Tél. : Vaugirard 41-42

Agence officielle
de la maison

F. N.
D'HERSTAL

ATELIER
RÉPARATION
- pièces détachées -

Application du nouveau graissage 1932 aux modèles 1927-1928-1929-1930, gratuit à tous clients se présentant chez moi. Un litre d'huile pour 100 km. Garanti.

ACHETE-ÉCHANGE
aux meilleures conditions

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)
en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 21 h.)
Téléphone : Grésillons 17-93

Maison F. TOUTIN Téléphone : PÉREIRE 10-41
171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
PIÈCES POUR TRIUMPH, J.A.P. B.S.A. - DOUGLAS
Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉPAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

MOTOS A VENDRE

Le plus grand choix de motocyclettes d'occasion se trouve chez Pierre, Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

B. M. W. 500 cmc., culbuteurs... 6.500
Dollar 500 cmc. Jap. 2 tubes, neuve... 5.500
René Gillet 750 cmc., suspension A. R. 5.500
Vélocette 350 cmc., A. C. T. 4.500
Dollar 500 cmc., Chaise, 2 tubes... 4.500
F. N. 350 cmc., M. 70, Mod. 31... 4.000
Motoconfort 350 cmc., bloc-moteur, 1931, sous garantie... 3.850
Terrot 500 cmc., sidecar carrosserie Bernardet... 3.800
Motoconfort 350 cmc., Blackburne, side Faurne... 3.600
Mare 350 cmc., Chaise, culbuteurs... 3.200
Aleyon 350 cmc., latérales... 3.200
Berceuse 500 cmc., Jap, latérales... 3.000
B. S. A. 500 cmc., latérale... 3.000
Peugeot, type P. 107... 2.800
F. N. M. 60... 2.800
Motobécane 350 cmc., Blackburne... 2.800
Borceuse 350 cmc. Jap, culbuteurs... 2.800
Motobécane 250 cmc., Mod. 1931... 1.800
Dresch, équip. électr. complet... 1.500

Toutes ces motos sont munies de l'équipement électrique complet.

Jeanjean, motos et ses services, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières. Tél. : Grésillon 11-67.

Service de dépannage, redressage cadres, fourches, réalépage cylindres, installation électrique, réparations de toute sorte, vente, achat, échange, moto-éole.

Dollar 500 cmc., cause départ, encore sous garantie, cardan chromée tabl. bord, équip. compl. 4.500 fr. Bernier, 42, rue Greffuhle à Levallois-Perret (Seine).

Dollar 350 cmc., A. C. T., parf. état, 3.000 fr. Garage Ouest, 37, boul. de l'Ouest, Le Raincy.

F. N. 500 cmc., M. 67, très bon état, klaxon et électr. neufs, tansad compt, chaîne neuve. Prix : 3.500 fr., avec assurance 150.000 fr. et 2 mois impôts payés. Concierge, 63, faubourg Poissonnière.

F. N. 350 cmc., lat. 3.400 fr. Roger, 16 bis, rue Lauriston, Paris.

F. N. 350 cmc., culbuteurs, état impeccable, presque pas roulée, sacoches, compteur, pare-jambes, guidon sport, tansad, vendue de confiance par particulier, essayi toutes distances. 3.200 fr. Guerche, 115, boul. Victor-Hugo, Clichy.

F. N. M. 70 350 cmc., bloc-moteur, toute équipée, tansad, à enlever 2.300 fr. Garage, 44, rue de la Fédération, Paris (15^e).

Gillet-Herstal compétition entièrement équipée. Corvisier, 31, rue du Clos, Paris (20^e).

Gnome-Rhône 3 CV, bon état, équipée 2.000 fr., à débattre. Ménard, 11, rue de Paris, Le Mans (Sarthe).

Magnat-Debon 350 cmc., latérales, équipée, éclairage, klaxon très bon état, à vendre cause départ. 2.500 fr. Germon, 63, rue des Ayres, à Bordeaux.

Monet-Goyon 175 cmc., super-sport, mod. 1930, 2 tubes, électr., tansad, c. neuve, vite. Cause naissance. 2.300 fr., facil. paiement. Marmion, 8, av. Parmentier, Montgeron (S.-et-O.).

Monet-Goyon 1929, 350 cmc., mot., mas., 4 temps, pneu neuf, électr. électr., klaxon, selle E. N., 2.500 fr. net. G. Latapie, 11, place Thiers, à Saint-Denis (Seine).

Motobécane 350 cmc., équipée, sortie en mai 31, prix : 3.500 fr., s'adresser à M. Gaidon, 21, rue des Aqueux, à Gentilly (Seine).

A solder 25 machines neuves, d'expos. garantie 6 mois de l'usine du modèle 31 en Motoconfort : 1 500 cmc. Black. compétition ; 1 500 cmc. Blackb. lat. ; 2 350 cmc. Blackb. lat. ; 1 500 cmc., bloc-moteur lat. ; 1 350 cmc., bloc-moteur, culbuteur double tubes. En Monet-Goyon : 1 500 cmc. Mag. D. I. culb. ; 1 500 cmc. Mag. lat. ; 5 350 cmc., bloc-moteur M. C. 35 ; 1 175 cmc., sup-sport, champ. de France. En Styl'son : 1 350 cmc. Blackb. dble tube En F. N. : 1 500 cmc., culb. tourisme. Dresch : 2 500 cmc. deux cyl. à cardan équipée. 5.000 fr. et 20 machines occasion. Forte remise solide pour cause changement. A Belleville. Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20^e).

Norton 5 CV, 1929, lat., 3.250 fr.

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

BMW
MAGNIFIQUE OCCASION
750 Sport, type R. 16
PRIX : 11.500 fr.

BASTIDE
66, Ed de Clichy — PARIS

PIÈCES D'ORIGINE ET
PIÈCES ADAPTABLES AUX
Moteurs JAP
STOCK DES PIÈCES
STAUB

Réalépage de cylindres avec piston, axes et segments — Pièces mécaniques d'après modèles et d'après dessins. — Fournitures de carburateurs, magnéto, silencieux, chaînes, etc., etc.

PERTUISOT 23, rue des Acacias
PARIS - XVII^e

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

ACHAT-VENTE-ÉCHANGE
Motos - Sidecars - Cyclecars
Silencieux neufs pour motos 25f.
Carburants nfs double manettes 75f.
Pompes à huile mécaniques nvs 30f.
Moyeux AV avec frein neufs 90f.
Moteurs 2 cyl. 2 tps compl. nfs 650f.
Boîtes de vitesses neuves 360f.
Accus neufs 6 volts 50 amp. 120 f.
STOCK DE CHAINES DUCKWORTH
BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, Paris

Michel Previa, 22, avenue Maunier, Moulins (Allier).
B.S.A. 5 CV, Culbuteurs éclairage Lucas 5.000 fr. Imbernotte, 3, rue des Acacias.

Peugeot P. 105, 350 cmc. 1929, tansad, sacoches, éclairage Marchal, 3.000 fr. Georges Leins, 142, avenue Ledru-Rollin, Paris (11^e).

Cause départ Colonies, cède 500 cmc. Terrot R. L., sous garantie, éclairage Marchal luxe, prix intéress. Bertin, 9 bis, chaussée du Pont, à Boulogne-sur-Seine.

Terrot 500 cmc., culbuteurs Jap, d'origine, éclairage, tansad, 3.400 fr. Leprière, 92, avenue Ledru-Rollin, Paris (11^e).

Terrot 350 cmc., Stand., soup. lat., mai 1930, électr. Soubitez, Jaeger journalier, tansad E. N., pare-jambes Terrot Dunlop fort A.R. neuf, tôles protect., nombr. access., très bon état, assur. payée 1 an, 4.000 fr. Ecr. rendez-vous libre dim. mat. Caulat, 5, avenue du Bel-Air, à Bry-sur-Marne (Seine).

Cause décès Terrot 350 cmc., 1930, équip. luxe Marchal, tansad, 3.700 fr., à débat. 54, rue Rouget-de-l'Isle, Suresnes.

Terrot mod. 1931, 250 cmc., électr. Soubitez, montre-compt., klaxon, tansad roul. 2.500 km., val. 5.000 fr. p. 3.500 fr. Roudner, 10, boulevard Montparnasse, Paris.

Terrot 500 cmc., type R. L., état de neuf, roulé 500 km., électr. Marchal, compt.-montre Jaeger, tansad, cause achat voiture. Prix à débattre. Ecr. : Fournier, 10, rue Montreuil, à Nogent-sur-Marne, qui fixera rendez-vous.

Terrot 2 CV, 2 vit., ch. cour. march. wagon pare-jambe, ent. révisée, cyl. neuf, électr. 1.100 fr. J. Mairesse, 2, rue Pasteur, à Batz-sur-Mer (L.-I.).

Terronistes ! Pour acheter vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

Profitez d'une occasion, neuve abandon moitié arg. versé sur Automoto neuve, 4 CV, soupapes en tête, toute chromée ; à prendre à l'usine directement, payable à mes lieu et place en 12 mois. Rapha, Hôtel 31, r. Danton, Levallois.

B. M. A. 300 fr., à enlever de suite. Henry, 285, bd St-Denis, Courbevoie.

500 Dollar, arb. à cam., 2-temps, électr. Auclair, 54, r. Raspail, Vanves.

Dollar 1929, 500 cmc., bl. chaise, arbre à cames en tête, équip. luxe Marchal, klaxon, sac, tansad parf. ét. mécan. Grancher, 7, r. Ferdinand-Fabre, Paris (15^e).

Griffon P. 104, 350, bloc-mot., pneu ball., tout eq., réelle occasion, 1.650 fr. Roche, 2, r. Louvroi.

Vélocette 300 fr. ; Motobécane, 175 cmc., 2 CV, 650 fr. 71, r. de Suresnes, Nanterre.

Moto rapide Norton 500, arbre à came, ayant été 1^{er} aux routes pavées, 2^e au Circuit du Drap d'Or, meilleur temps de la journée à Boulogne et à Lisieux (138) (165), garantie à Monthéry, vente après essais. William Rodier, 26, rue Ernest-Renan, à Saint-Denis.

Monet-Goyon 350 cmc., Burmann, parfait état, 1.500 fr. Bourdin, 26, r. Frémicourt (15^e).

Sans versement le solde 12 mois, le dernier né et le plus petit ecurie Peugeot vélomoteur, sans permis, disponible à son Agence qui se tient à votre disposition pour toutes ses gammes. Ag. Réunion, 45, bd de Reims, Paris (17^e) annexé : consultez stock occasion, les meilleurs prix.

Ravat 350 cmc., 1930, lat., électr. électr., compt., pneus 27x4. Julliard, 13, rue Michel-Servet, à Saint-Etienne.

Terrot Sport 3 CV, 2 ps, 2 tubes, pneu 27x4, t.-sad, électr. Luxor, ét. parf., 1.875 fr. ; ts les s. apr. 5 h. Tissier, 4, rue Eug.-Varlin, à Villejuif.

Terrot 250, modèle 1929, électr. électr., t.-sad, ét. nf. 52, Grande Rue, Alfort (Seine).

Terrot 500, pneu nfs, électr. électr., b. px, 1 side léger p. 250 ou 350 ; compl. avec car. et pneu nls. 500 fr. 24, r. Riquet.

Routes Pavées, championnat de France remporté par White-Star, même moteur qui équip. celle que l'on vous présente à 3.800 fr. ; facilités de paiement. Agence Moto, 285, bd St-Denis, à Courbevoie.

B. S. A. 500 cmc., culbuteurs dernier modèle, équip. électrique, comme neuve ;

PETITES ANNONCES

PROTÈGE-JAMBES "SAKER"
72, RueMarius-Aufan
LEVALLOIS-PERRET

VOICI
L'HIVER
Equipez
votre
Moto
avec
des
Protège-jambes
SAKER

Email noir extra, filets or.

Nos 57, la paire	attache fixe	30 fr.
— 56	attache orientable	34 —
— 53	attache fixe	45 —
— 53	attache orientable	52 —
— 55	attache orientable	59 —
— 52	attache orientable	70 —
— 51	attache orientable	120 —

Demandez Catalogue général

B. J. S. Moteur JAP 350 cmc à 3990 fr.
Motos Alcyon, Dollar, Majestic, Dresch à cardan 350 et 500 cmc.
BOGEY Jean, 57, Boulevard de Grenelle, 57
PARIS (15^e)

SIDECAR SPORT

BERNARDET
Châssis en tôle emboutie
entièrement articulé sur SILENTBLOC
— Roue détachable —
UNE TECHNIQUE SANS CONCURRENCE
5, rue des Bruyères, BOURG-LA-REINE (Seine)
Téléphone : 250 Bourg-la-Reine

HUILE DE RICIN Garantie pure
8 Fr. le Litre (par Bidons de 10 Litres) FRANCO TOUTES GARES FRANCE. — Versement à la Commande.
Compte Postal 113-33 - **G. JUTARD**, 2, Cours Arnozan, BORDEAUX

au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt (15^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Une voiturette de tourisme, de sport, Un cyclecar s'achète au Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

Sandford 1.100 cmc., depuis... 8.500
Bugatti, type 27 et 40, depuis... 9.500
Amilcar C. G. S., depuis... 7.000
G. A. R. 7 CV, Bordino, confort freins A. V. 6.000
Peugeot 190 S., cabriolet, depuis... 6.000
Darmont Spécial, depuis... 6.500
Darmont Morgan Standard, depuis... 3.000
Sima Violet 500 cmc., 2 magnétos 1.500
Châssis Hispano... 1.500

Besoin argent 5 CV Ariès, culb., parf. état, 90 à l'heure, 3.500 fr. Vis. mat. Delebarre, 8, rue Charles, Montgeron (S.-et-O.).

Charron 6 CV, Torp. 2 pl., éclair., démar. électr., b. état, b. pneu, 3.000 fr., à débattre. Boulay Paul, Vaas (Sarthe).

Cabr. 5 CV, Peugeot, 4.800 fr. Pressé. Aubisson, La Celle-St-Cloud. Tél. : 24 Bougival.

Plusieurs torpédos Peugeot, quadril., petites voit. et motos récentes, proven. de reprises vente ou échange contre motos modernes. Grandchamp, Agence Directe Peugeot, 35, rue Delescluze, Le Kremlin-Bicêtre, Italie 05-80.

5 CV Peugeot 190 S., vendue par particulier, cabriolet parfait, état mécanique Marcel, 2, rue d'Orléans, Neuilly-sur-Seine.

Salmson V. A. L. 37 CV., C. I., 4 pl. pneus neufs, malle, nombreux accessoires, état mécanique et carrosserie impeccables, essais à volonté. Prix : 6.850 fr. Henry, 134, avenue de la Dhuis, Bagnollet (Seine).

Salmson, gd sport, 7 CV, mécan. révisée peinture neuve, Citroen 5 CV, cond. intér., parf. état, prix intéress. Pottiez, 150, route de Saint-Leu, à Enghien-les-Bains.

Particulier vend Grand Sport, ligne impeccable, moteur Cime 8 CV, 3 pl., ét. neuf, essayi volonté, 130 km. l'heure, 9.000 fr. Reprends en compte moto-bloc moteur moderne 500 cmc. S'adresser Garage Bastard, rue Victor-Hugo, 29, à Alfortville (Seine).

50 fr. par jour, vous conduirez v.-même une 5 CV Rosengart à Rosengart, location et occ. 45, bd de Reims, fd passage (17^e), annexé.

Amilcar 7 CV, sp. C. G. S., surb., s. pres., com. nf., 9.000 fr. Thomas, 10, r. Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. pte.

Darmont spéciale, équip., 5.500 fr. ; reprend. pet. moto, Agence Peugeot, 45, bd de Reims (17^e).

Cabriolet Citroën B 12, révisé, excel. état, 3 pneu nfs, électr., dém. électr., ess.-glace, batt. nve. 6.500 fr. Rémy, 19, av. Quihou, Saint-Mandé.

SIDECARS

Side B. S. A. 500 cmc., excel. état mécan., chaîne-chaîne, 1.850 fr. Godillon, boul. Anatole-France à Arpajon.

Motobécane 350 cmc., bloc 30 side V. W., peu roulé, 3.500 fr. Lemire, 54, rue Doudeauville, Paris (18^e). Le soir après 19 h. 30.

Moto Side Indian, bon état mécan., à vendre. Girardet, 9, rue Peronet, Neuilly-sur-Seine.

Henderson 6 CV, side René Gillet, excel. état, bas prix. Reville, 2, rue Jules-Verne, Saint-Ouen. Après 17 heures.

95 % des constructeurs de motos ont adopté le tube dans la construction de leur cadre, parce que à poids égal, le tube est plus rigide et plus solide ; sur un moto en tube, il faut obligatoirement un sidecar avec châssis en tube.

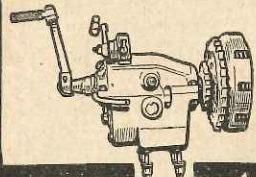
B. M. W. qui détient le record de vitesse en side a même adopté, sur un cadre en tôle un châssis en tube à quatre attaches (Schémas dans Moto Revue N° 442) il a reconnu la supériorité de ce système. Ceci est une référence entre mille autres.

Le châssis en tube à quatre attaches est seul indéformable.

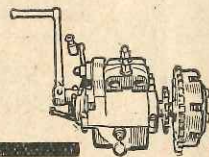
Les sidecars Buffler, Faurne, Tellep W. et W. New-Map, Richard sont en tube

BRIDIER & CHARON

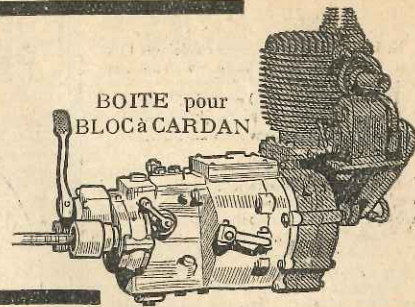
7, Rue du Bac, 7
SURESNES (Seine)
— Téléphone : 50 —



BOITE 500 cmc.



BOITE 250 cmc.



BOITE pour BLOC à CARDAN

DEPREZ

Visitez son Stand

24, Rue Meslay
PARIS (3^e)

(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 gratuitement 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

Fabrique de Vêtements de cuir

LE TOURISTE

Marque déposée

Spécialité de cuir vachette : Manteaux,

culottes, bottes, casques blindés, Blousons

pour motocyclistes.

13, faubourg du Temple, Paris

PISTONS

SEGMENTS

AXES

SOUAPES

adaptables à toutes motos

MOTOS-PISTONS

RÉALESAGES

avec fournitures

1, Rue Faraday, 1

Téléphone : ÉTOILE 50-79

et à quatre attaches. Vous les trouverez au Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

2 sides : un torpille et un tourisme, 550 fr. Goiffon, 89, rue de Tocqueville, Paris. René Gillet 750 cmc., side bi-place L. V. modèle 28, ent. révisé, roue de secours, écl. élect., pare-brise, écrans de côté; visible chez Meunier, 14, rue des Lilas, Paris (19^e).

Henderson 6 CV, side René Gillet, exc. ét., bas prix. Reville, 2, rue Jules-Verne, St-Ouen. Apr. 17 heures.

ÉCHANGES

Terrot 350, comp., culb., réserv. plat. équip., contre 500 culb. rap. Renault, 136, r. des Pyrénées.

Amilcar 6 CV; torp. sp., échange moto 350x500. Rabot, 10, r. Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. pte.

Echange c. moto moderne grand Darnont spécial 31, équip. mont luxe, tableau de bord, capote anti-schimmy, pn. voiturette. Goiffon, 89, r. Tocqueville (17^e); samedi et dimanche.

Bugatti typ. 27, torp. 4 pl., sp., échange moto 350x500. Rabot, 10, r. Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. pte.

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

Monet-Goyon 350 cmc., M. A. G., ag. gd tour., écl. Marchal tr. puiss., klaxon, nombr. access., photo s, dem., état impeccable. Prix : 3.500 fr. ou échange contre 5 CV Citroën état indif. Hannotin, 23, rue Durand-Bénéch, Fontenay-aux-Roses (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Suis acheteur moto moderne. Maxma, herboristerie, 24, rue Voltaire, Levallois.

Acheteurs de motos rapides, adressez-vous à des spécialistes qui vous régleront gratuitement à Monthléry vos machines de toutes marques.

500 Motosacoche : 160 km, 350, 150 km., 350 Jonghi, essence, benzol : 150 km., essence 135; Gillet, Terrot : 130 km., vitesses garanties à Monthléry; si ces vitesses n'étaient pas atteintes, je change le moteur.

Long crédit, William Rodier, 26, rue Ernest-Renan, Saint-Denis.

Achète cher comptant motos recon. mont-Piété, vente échange, 47, avenue République, Paris.

Suis acheteur occasion side seul genre Bernardet, 1 place 1-2, très bon état, pneu 27x4 pour moto 500 cmc. Legrain, 1, rue Centrale, Rouen.

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

F.N. Agence exclusive

BELLEVILLE-MOTOS

Motocofort, Monet-Goyon, Dresch, Styison

85, rue Julien-Lacroix - PARIS-20^e

Assurez-vous à

"MOTO-REVUE"

B. M. A. ch.-ch. Fr. tamb. 1931, b. état. Millerot, 19, rue de Paris, Montreuil-s-Bois T. P. R.

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

DIVERS

1 bloc-mot. Chaise 500, b. ét., 900 fr.; 1 magn. Boch Mono 1 S.E.V., 4 cyl., 200 et 300 fr.; 2 Dyal Soubitez, 150 fr. Robail, 88, rue de l'Aigle La Garenne.

Indianistes modernisez vos motos. Cadre surb. : 250 fr.; réserv. en selle : 150 fr. et ttes pièces détach. chez Poinard, 31 bis, r. de-la Gaité (14^e).

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

Pièces pr B. S. A. et Triumph, armée. 1, r. des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

Moteur 4 cyl., 5 CV, dy., déma. p. voit. : 1.000 fr.; carrosserie Fourg., p. 5 CV, et. nf : 600 fr. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Pneus motobécane renforcés... 35 fr. 25x3 : 85 fr.; 26x3,5... 35 fr. 27x4 : 110 fr.; chambres... 20 fr. 700x80 : 90 fr.; 650x65... 70 fr.

Talons 25x3,85, 700x100, etc., courroie motobécane, le m. : 18 fr. 50; 14^e, le m. : 14 fr.; en 19^e, les 1 m. 70 : 25 fr. 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris (4^e).

Bâtiment industriel à vendre, Clamart, sup. couverte, 650 m². S'adr. propriét. Dupont, 73, lg Poissonnière, T. Prov. 42-99.

Pièces dét. d'occ., R. Gillet, d'orig., type armée, mot., boît. vit., cadr., réserv., etc., sides susp. 119, r. Flandre, Paris.

Carburateurs neufs, complets : 50 et 75 fr., moyeux à freins, 1^{re} marque : 60, 70, 90, 120 fr.; selles Planor : 50 fr.; silencieux : 12 fr.; chaînes pr Morgan, le jeu : 200 fr.; broche indesserrable : 10 fr. 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris (4^e).

Pneus imperforables Menjou, sections courantes, conditions spéciales aux abonnés et lecteurs. S'adresser à Moto Revue.

Accus 6 V. 60 A.-H. ét. neuf 130, extinct. neuf 75 fr.; code Marchal neuf 60 fr.; Code Cibic neuf 60 fr.; paire phares Marchal, bon état, 120 fr. Baldy, 3, rue de la Paix, à Bois-Colombes.

Pneus motos neufs et garantis, depuis 15 fr., toutes dimensions à petits prix, courroie à 15 fr. le m. Envoi du tarif sur demande. Moers, 56, faubourg Saint-Antoine, Paris (12^e).

1 Bl. m. Chaise 500 cmc. B. et 900 fr. 1 mg. Boch mono S. E. V., 4 cyl., 200 et 300 fr. 2 Dyal Soubitez 150 fr. Robail, 88, rue de l'Aigle, La Garenne.

3 magnétos, 4 cylindres Saga et Ducellier en parfait état de marche. Valeur 650 fr. Cédées à 300 fr. S'adresser à Moto Revue.

N'achetez pas vos accessoires sans avoir vu Pierre qui vend pneus, tansad, phares, projecteurs, code, dynamos, équipements électriques complets... 600

Dynamo double débit neuves... 150

Projecteurs code... 60

Pneus 27x4... 120

Pneus 26x3,5... 105

Pneus 700x80... 90

Chambres 27x4; 18 — 26x3,5... 16

Huiles B. B. le litre... 10

Ricin pur, 1^{re} pression... 10

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

5.000 MANTEAUX DE CUIR

sacrifiés à titre de propagande
MODÈLE 280 et 320 francs
RECLAME

Article supérieur en MOUTON CHROMÉ
1^{er} choix garanti sur facture, très solide, forme raglan croisé, col transformable, doublure velours de laine, fermeture Eclair. Coupevent aux manches.

Sacrifié à 375 francs

Expédition province. Catalogue franco. Gd choix paraverses huilés, Gabardines et Pardessus à des prix imbattables.

CAPEL 119, Bd MAGENTA (Métro Gare du Nord)
Ouvert dim. et fêtes tte la journée

LES Boîtes 2 et 3 vitesses STAUB

de 95 cmc à 1000 cmc. s'adaptent facilement sur toutes les marques de motos
Modèle spécial pour cyclocars à 3 vitesses et marche AR

LES MOTEURS ET LES BLOCS MOTEURS STAUB

son! les plus avantageux

Demandez notice SR
26 à 30 rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

PARMENTIER

119, Avenue des Batignolles - St-OUEN
livre toutes Marques de Motos
à CRÉDIT au même
Prix qu'au COMPTANT

JEFCO LE PARE-FIGURE



anti-éblouissant
protège tout le visage

EDMOND KAHN

9, rue Béliador, PARIS



Cet ouvrage pratique et technique
qu'il faut lire...

Le Cyclocar et la Voiturette Légère

Prix: 10 francs

Prix spécial pour nos abonnés CINQ FRANCS; par poste, ajouter 1 fr. 50, et pour l'étranger 3 fr. 30

Mandat ou chèques postaux à MOTO REVUE (Service Commercial)

TABLE DES MATIÈRES

Préface. — Le cyclocar et la voiturette légère trait d'union entre le cyclocar et la motocyclette.
Introduction: Historique de la voiturette au trieur et du cyclocar d'avant guerre. Type du cyclocar d'avant guerre. Enorme développement du cyclocar depuis la guerre, sa forme actuelle et les tendances de sa construction.
Différents types de cyclocars. Les trois roues, diverses dispositions. Scoot sociable. Autocarrier. Morgan. Les quatre roues.

PREMIÈRE PARTIE

Théorie : 1. Le moteur. — Fonctionnement du moteur à quatre-temps. Principe du moteur à deux-temps. Ce qu'est en réalité un moteur. Rôle du volant, polycylindre, équilibrage.
Refroidissement. — Refroidissement par air. Refroidissement à eau. Pompe et termo-siphon.
Les distributions. — Différentes dispositions des soupapes et de l'arbre à came.
La culasse. — Phénomène de turbulence.
Anticipation des temps.
Quelques types de deux-temps. — Bicylindre de Violet. Pistons à double alésage.
Comment est construit un moteur : Les cylindres. — Le piston. — Segments, pistons en aluminium. — Les soupapes. — Moteurs sans soupapes. — La distribution. — Carter, bielles et vilebrequins. — Le graissage.
Allumage : Théorie de la magnéto. — Réalisation de la magnéto. Rôle du Rupteur. — La magnéto sur les différents types de moteurs. — Quelques systèmes originaux. magnétos à bobinage fixe, volants magnétiques.
Carburateurs : Nécessité d'un mélange correct. — Qualités du mélange. Différents types de carburateurs, carburateur par évaporation, carburateur à gicleur, réglage par l'air, réglage par l'essence. — Le carburateur moderne. Gicleur de ralenti. — Cuve à niveau constant. — Silencieux.
Châssis et suspensions : Châssis en tubes. — Triangulation. — Châssis en bois armé. — Châssis en cornières. — Châssis coques. — Les suspensions. Qualités d'une bonne suspension. Ressorts à boudin et ressorts à lames. Différents types de ressorts à lames. — Amortisseurs. — Direction. — Les freins.

DEUXIÈME PARTIE

L'ENTRETIEN

Le moteur : Le moteur neuf. — Soins à lui donner. — Un procédé énergique, graissage. Refroidissement. — Réglages périodiques du moteur. — Rodage des soupapes et dégrasage du moteur. — Révision annuelle. — Quelques particularités des deux cylindres en V. — Les culbuteurs, les guides soupapes. — Quelques indications sur les deux-temps. — Un moteur est une machine de précision mais robuste.
L'allumage. Affaiblissement progressif de l'étincelle. — Retards d'allumage à toutes les allures. — Les bougies d'allumage. — Entartrage des électrodes. — Avance à l'allumage. — Disrupteurs.

TROISIÈME PARTIE SUR LA ROUTE

I. — Mise en marche : La mise en marche. Moteur chaud et moteur froid. — Démarrage et changement de vitesse. — L'art de changer de vitesse. — Transmissions à plateaux. — Pour descendre la gamme des vitesses. — Méthode du double débrayage.
II. La conduite : Evaluation des vitesses. Utilité de l'indicateur. — Education de l'œil. — Les côtes. Inutilité de monter la prise directe, ne pas attendre que le moteur commence à hoqueter pour changer de vitesse. — Les descentes. Ne pas laisser accélérer plus que la vitesse maximum en palier. Emploi du moteur frein. — Les virages. — Éclatement. — Dérapages.
III. — En conduisant : Observation des règlements. — Les avertisseurs. — La patience. — Les obstacles. — Courtoisie de la route. — Dans les villes.
IV. — Quelques annus : En panne. — Le moteur ne part pas. — Arrêt du moteur en cours de route. — Le moteur s'arrête quand on l'emballé. — Rats et arrêt progressif. — Pertes de puissance avec ou sans raté. Cognement. — Sifflements. — Explosion dans le silencieux. — Retour au carburateur.

CONCLUSION

1

ERS

MONET GOYON



Côte de Gordes

CAVAILLON

Cat. 1000 cmc.

Cat. 250 cmc.

Cat. 175 cmc.

1^{er} RAVAUTE, record battu
1^{er} RAVAUTE, record battu
1^{er} BRACCINI, record battu

2° AUDEMAR, 3° FROISSART, 4° BORDURE

Graissage KERVOLINE

Catalogue franco
Demander nos conditions de Vente à crédit

MONET-GOYON

57 R. de Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de Courcelles



MAVAS