

20^e ANNEE — N° 474
9 AVRIL 1932

La soudure à l'étain...

MOTO REVUE

LE NUMÉRO
1^{fr.} 25

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
c/c Postal 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Violenne, PARIS
c/c Postal 29.737

Près du petit village de Bellevaut, en Haute-Savoie, des touristes contemplant
le Mont Billiat



UN PNEU CREVÉ: Ce n'est plus le moment de penser à une chambre de rechange

Le moteur cogne: ce n'est plus le moment de penser à l'huile
 Vous avez une bonne moto: il vous plaît de la conduire vite et de conserver longtemps cette impression de mécanique précise que vous croyez réservée aux motos neuves.

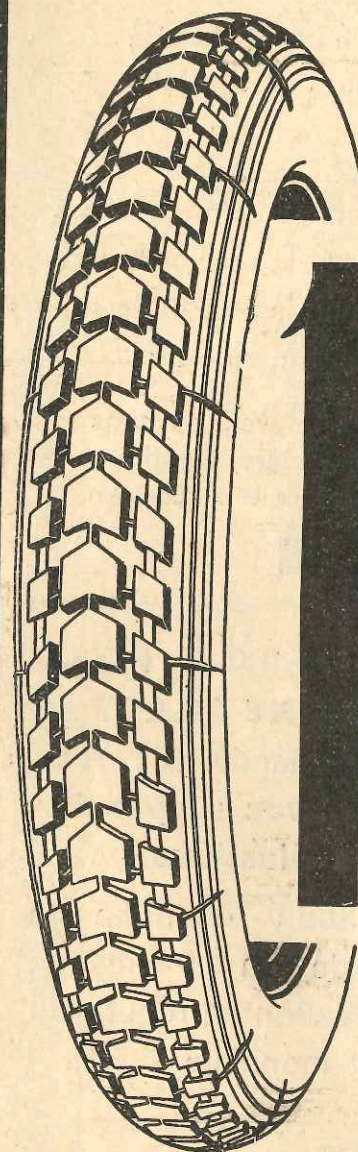
Rien de plus facile: graissez toujours votre moteur avec le type exact de Mobiloil préconisé par le Tableau de Graissage affiché chez votre garagiste. Chacun d'eux possède le pouvoir lubrifiant le plus élevé pour le moteur en vue duquel il a été mis au point. Mobiloil est uniformément distribuée par votre système de graissage et assure l'étanchéité de vos pistons. Mobiloil est pure et n'encrassera jamais les canalisations d'huile, votre moteur sera toujours protégé, il ne cognera pas. Faites confiance aux Techniciens de Mobiloil qui, depuis 65 ans, étudient le problème de la lubrification; adoptez le type qu'ils vous indiquent, puis oubliez votre graissage car ils s'en sont occupés pour vous.

Pensez dès maintenant à

Mobiloil

Bidons capsulés de 2 litres consignés Frs.2,50

HUTCHINSON



TRIOMPHE DANS PARIS - NICE

ERS
 Catégorie 175 cc SOURDOT (MONET-GOYON)
 » BRACCINI (MONET-GOYON)
 350 cc ONDAT (MAGNAT-DEBON)
 » GAUTHIER (MAGNAT-DEBON)

DU B^D MICHELET

Catégorie 100 cc BARNAVOL (ROVIN)
 175 cc SOURDOT (MONET-GOYON)
 » BRACCINI (MONET-GOYON)
 250 cc SOURDOT (MONET-GOYON)

COTE DE LA TURBIE

Catégorie 175 cc BRACCINI (MONET-GOYON)
 250 cc SOURDOT (MONET-GOYON)

CIRCUIT DU SUD-OUEST

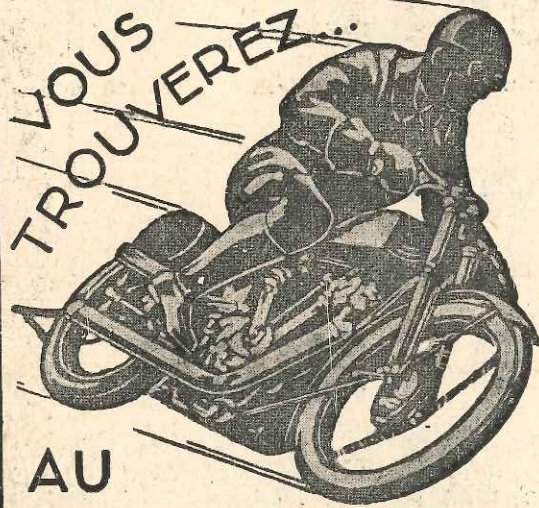
Catégorie 350 cc ONDAT (MAGNAT-DEBON)
 » GAUTHIER (MAGNAT-DEBON)
 500 cc NAAS (GNOME-RHONE)

PNEUS MOTO-CORD

HUTCHINSON

Motocyclistes!

VOUS
TROUVEREZ...



AU
PALAIS DE LA
NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS
un stock considérable de

MOTOCYCLETES

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

Amateurs de long tourisme !

vous trouverez chez

RENÉ GILLET

la gamme des modèles
répondant à vos désirs

- 350 cmc pour le solo, _____
- 500 cmc pour le solo ou le side-car, _____
- 750 cmc pour le solo ou le side-car, _____
- 1000 cmc pour le side-car _____

qui sont livrés avec ou sans
suspension arrière élastique
(Brevetée en France et à l'Étranger)

La nouvelle boîte de vitesse
4 vitesses **RENÉ GILLET** est
livrée sur demande sur tous
les modèles avec suspension
arrière élastique.

Son application confirme la
perfection de la fabrication
RENÉ GILLET dont la réputation
est mondiale

Demandez les nouveaux catalogues
avec les prix en baisse aux

Etablissements **RENE GILLET**

128, Route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

GNOME RHONE

2 Courses - 2 Succès

PARIS-NICE

2 machines - 2 machines
au départ à l'arrivée

1^{ers} ex æquo **BERNARD** sur 500 V2 } Sans
VAURY sur sidecar V2 } pénalisation
Médaille d'or

CIRCUIT DU SUD-OUEST

3 machines - 3 machines
au départ à l'arrivée

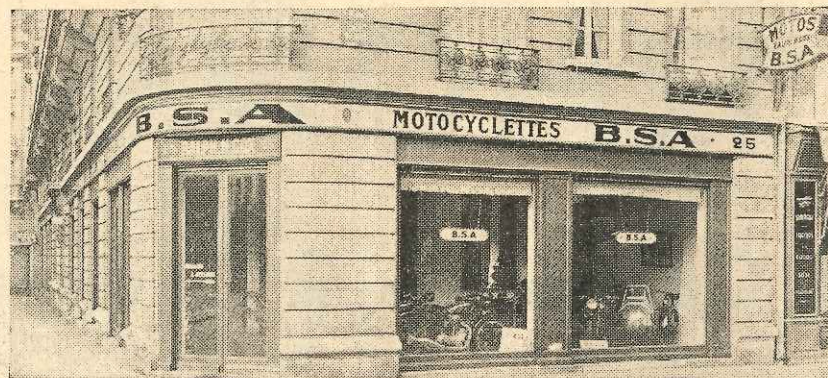
Catégorie 500 cmc.

1^{ers} ex æquo **BERNARD** } Sans
NAAS } pénalisation
TASTET } Médaille d'or

Siège Social : 34, rue de Lisbonne, PARIS
Magasin de vente : 49, Avenue de la Grande-Armée, PARIS
Succursales : LILLE, LYON, MARSEILLE, TOULOUSE

1932 EST L'ANNÉE B.S.A.

IL EST
dans VOTRE
INTÉRÊT



DE NE
pas ACHETER

voire NOUVELLE
MOTOCYCLETTE

SANS AVOIR
VISITE

LES MAGASINS
B. S. A.

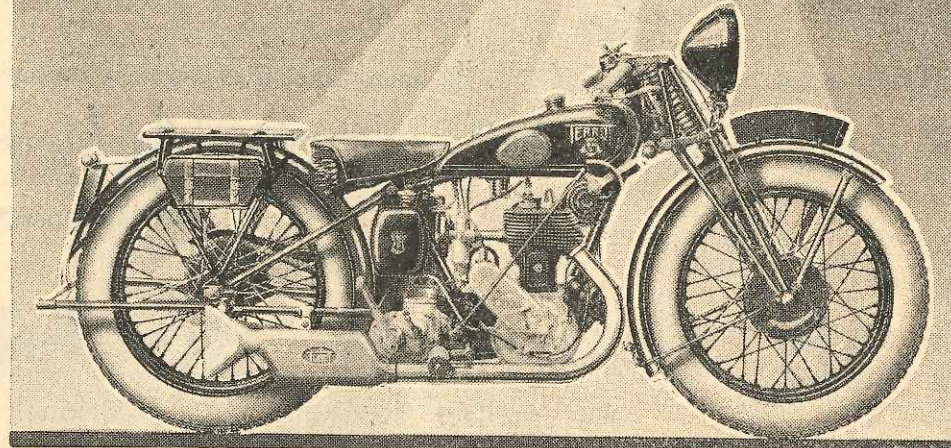
25, Rue Duret - PARIS (16^e)

Catalogue franco sur demande

Téléph. : Passy 82-20

PROGRAMME
1932

TERROT
présente sa



Derniers succès sportifs

EN VITESSE :

MEETING de PAQUES
à Saint-Lô :

28 Mars - 500 cmc - Coulon
RECORD BATTU

EN TOURISME :

Circuit du SUD-OUEST

26-28 Mars - Les 4 machines
engagées par TERROT
(250 et 350 cmc.) se clas-
sent premières exæquo,
terminant sans pénalisation.
4 Médailles d'Or

350 cc. 4 cv. 4 temps TOURISME Type HLG

Proche parente de la fameuse 350 cc. Standard "TERROT", prototype même de la motocyclette moderne actuelle, la nouvelle 350 cc. convient également aux usages les plus divers : ville, tourisme, tan-sad, voire même side-car léger, comme l'y autorisent et la robustesse de sa construction et la puissance de son moteur.

Par ailleurs, la ligne particulièrement heureuse de sa silhouette et les soins apportés dans le fini des moindres détails en font une machine élégante qui obtiendra les suffrages des nombreux motocyclistes sensibles à la perfection mécanique comme à l'attrait de la présentation,

PRIX :

3975 frs

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE
ET AVERTISSEUR

580 frs

SPÉCIFICATIONS. — MOTEUR 4 temps à soupapes latérales. — ALÉSAGE 70 m/m. — COURSE 90 m/m. — GRAISSAGE par pompe MIKRO. — CARBURATEUR à deux manettes. — ALLUMAGE par magnéto. — SILENCIEUX tôle. — BOITE 3 vitesses. — RAPPORTS 5.56 - 8.82 - 14.01 à 1. — FREINS à tambour de 170 m/m. — CADRE brasé à double tube supérieur. — FOURCHE à parallélogramme et ressort central. — AMORTISSEURS de choc. — FREIN de direction. — PORTE-BAGAGES avec 2 SACOCHES et outillage complet. — PNEUS ballon de 26x3,50 — RÉSERVOIR embouti décoré noir et rouge. — GENOUILLÈRES caoutchouc. — GUIDON réglable. — REPOSE-PIEDS caoutchouc réglables. — VITESSE en palier : 90 km/h.

Autres modèles : 350 cc., Standard	Type HST	4.275 frs
350 cc., Luxe	Type HL	4.650 frs
350 cc., Supersport Standard	Type HSST	4.975 frs
350 cc., Supersport Luxe	Type HSSL	5.550 frs

Pour les suppléments, accessoires et décors spéciaux se reporter à notre Catalogue général envoyé gratuitement sur demande

ETABLISSEMENTS TERROT

S. A. au capital de 10.500.000 francs

2, Rue André-Colomban, DIJON



Derrière cette marque
40 années d'expérience!

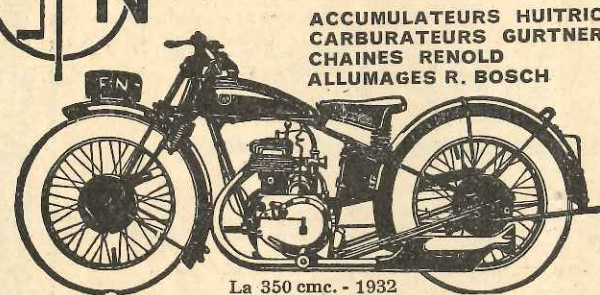


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE — (Belgique) —

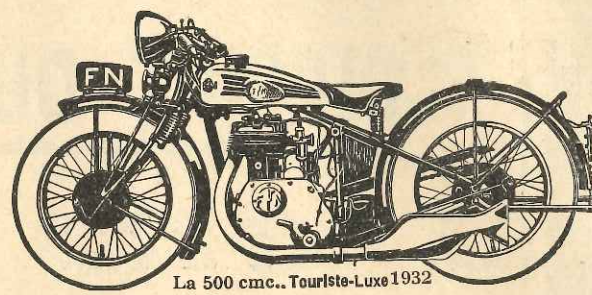
4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC
CARBURATEURS GURTNER
CHAINES RENOLD
ALLUMAGES R. BOSCH



La 350 cmc. - 1932



La 500 cmc.. Touriste-Luxe 1932

PARIS-NICE 1932 :

2 MACHINES 500 cc. au départ

2 MACHINES 500 cc. premières, sans pénalisation

MÉDAILLE D'OR

COUPE DE LA CATÉGORIE 500 CC.

CIRCUIT DU SUD-OUEST :

UNE 500 cc. au départ

UNE 500 cc. à l'arrivée, première

MÉDAILLE D'OR

(Huile Kervoline)

Sidecars

BERNARDET - 1932 -

NOUVEAU STANDARD

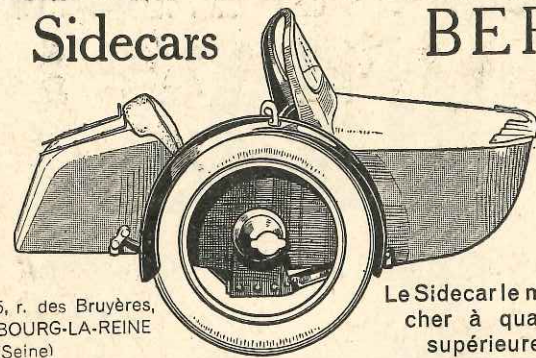
COMPLET : 1.750 fr

(mi-sport, mi-Tourisme)
Pour motocyclette de 350 à 1200 cm³

COMPRENANT :

Châssis en tôle emboutie et nervurée à la presse, monté entièrement sur silentblochs, 39 k., roue détachable, pouvant recevoir un frein.

Carrosserie surbaissée, Pare-brise, Planche de bord, Portebagages, Enjoliveurs avant et arrière chromés, appuie-pieds, Tapis, Couleur au choix, Montage sur moto et essais.



5, r. des Bruyères,
BOURG-LA-REINE
(Seine)

Le Sidecar le moins
cher à qualité
supérieure.

Seul le 100 cc *Aubier et Dunne*

possède à son palmarès

18 Records du Monde

Est-il meilleur testimonial pour démontrer
la supériorité de sa technique
(Cylindres aluminium chemisé en acier trempé)
- - sa précision d'usinage - -
l'excellence de son rendement

Dans votre intérêt, exigez donc un . . .

Moteur Aubier et Dunne

Notice descriptive détaillée, ainsi que la liste complète des Constructeurs utilisant nos moteurs sont
envoyées franco sur simple demande.

Moteurs Aubier et Dunne à Saint-Amand-les-Eaux (Nord)

— DOLLAR, DRESCH, GNOME, F.N. —
PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE — — — PERMIS GRATUIT — — —

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50%

LA MOTO POUR TOUS MOTOS NEUVES — 137, Avenue de Choisy, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76
OCCASIONS — 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76

Le BRILLANT **MOTOCONFORT**
SUCCÈS de
au CIRCUIT du SUD-OUEST 1932

2 MACHINES AU DÉPART : RONGIÉRAS } 1^{ers} exæquo - Catégorie 350 cmc.
2 MACHINES A L'ARRIVÉE : NAUDON } sur bloc-moteur "Motoconfort", 4 c.v. culb.

EST LA CONFIRMATION ÉCLATANTE
DE SES VICTOIRES PRÉCÉDENTES

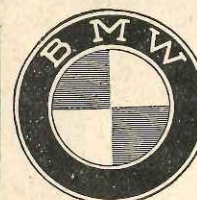
DANS PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1931

3 MACHINES EN COURSE NOTAMY } 1^{ers} exæquo - Catégorie 350 cmc.
3 MACHINES VICTORIEUSES ROUQUAIROL } sur bloc-moteur "Motoconfort" 4 c.v. à culb.
3 MÉDAILLES D'OR GUERRIER }
3 COUPES les plus convoitées

C'est la démonstration la plus éclatante des qualités de VITESSE, d'ENDURANCE,
et de TENUE DE ROUTE des Motocyclettes "MOTOCONFORT"

Catalogue et Conditions de Vente sur demande :

LA MOTOCONFORT - 42, Rue des Grilles - PANTIN (Seine) - R. C. Seine 221.422 B

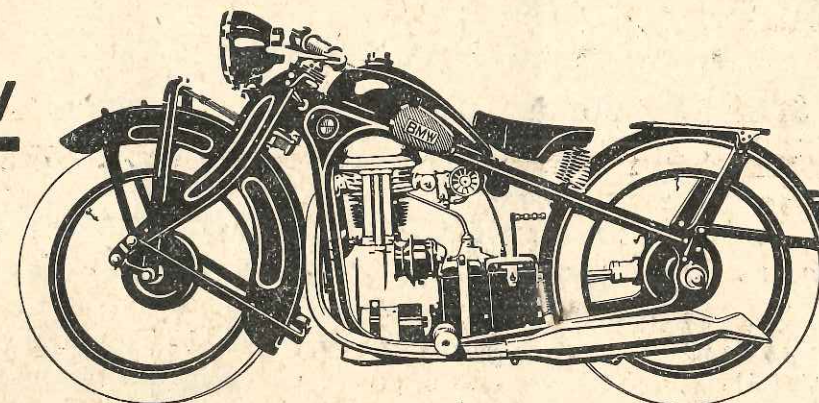


La R4 **BMW** 1932

est livrable dès maintenant

5CV

bloc
moteur
à
cardan



ELLE EST EXPOSEE CHEZ

LATSCHA
46, rue Aug.-Bailly, Asnières

PRÉVOST
26, Av. de la Grande-Armée
PARIS

Rémy VERCHÈRE
21, rue de Tlemcen, Paris

E. BRIQUET
28, rue Henri-Poincaré, Paris

Complètement équipée avec éclairage et avertisseur Bosch, compteur kilométrique, poignée tournante Magura, pneumatiques 26 x 3,5 Continental. Frs : 8.750

CATALOGUE 1932 SUR DEMANDE

Agent général. Victor BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris - Métro } PIGALLÉ - BLANCHE

AUX 3 PREMIERES EPREUVES DU CALENDRIER SPORTIF 1932

Motobécane

S'INSCRIT AVEC
3 VICTOIRES

ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX

3 PARTANTS - 3 ARRIVANTS

LOVINFOSSE remporte la
COUPE DU JOURNAL DE ROUBAIX

LOVINFOSSE { 1^{ers} Ex æquo - Catégorie
500 cm³ Solo - sur Bloc-
HUET { Moteur 5 CV. - Culbuteurs

RAYMOND HENRI - Catégorie 350 cm³
Sidecar - sur Bloc-Moteur 4 CV - Culbuteurs

PARIS - NICE

4 MACHINES AU DÉPART
4 MACHINES A L'ARRIVÉE
4 MÉDAILLES D'OR

LOVINFOSSE { 1^{ers} Ex æquo - Catégorie
HUET { 500 cm³ - sur Bloc-Moteur
NOTAMY { 5 CV - Culbuteurs

LHUISSIER - 1^{er} Ex æquo - Catégorie
350 cm³ - sur Bloc-Moteur 4 CV - Culbuteurs

LOVINFOSSE S'ATTRIBUE LA COUPE D'ACCÉLÉRATION ET FREINAGE

CIRCUIT du SUD-OUEST

2 MACHINES ENGAGÉES
2 MACHINES VICTORIEUSES

LOVINFOSSE { 1^{ers} Ex æquo - Catégorie
HUET { 500 cm³ - sur Bloc-Moteur
5 CV - Culbuteurs

L'équipe MOTOBÉCANE remporte le CHALLENGE SARTHOU (Catégorie 500 cm³)
LOVINFOSSE ENLEVE LA COUPE DU M. C. B. (Catégorie 500 cm³)

Les résultats de ces différentes épreuves confirment, une fois de plus, les qualités dominantes de la Construction MOTOBÉCANE : **Perfection de Fabrication - Nervosité - Tenue de route sans égale.**

QUELQUES PRIX :
3 CV - 250 cm³ - Soupapes latérales - Tourisme Standard - Type B33A 2990 fr.
3 CV - 250 cm² - Culbuteurs - Tourisme - Luxe - Type B3C..... 4000 fr.
4 CV - 350 cm³ - Culbuteurs - Tourisme Luxe - Type B44C..... 4350 fr.
5 CV - 500 cm³ - Culbuteurs - Gd Tourisme - Gd Luxe - Type B5C.. 4950 fr.

Demandez le Catalogue de la Gamme complète de nos Motocyclettes aux

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE 14-16, Rue Lesault - PANTIN (Seine)
R. C. Seine 217-036 B

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ:

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

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

Toutes les communications
toute la correspondance
chèques et mandats
doivent être libellés

"MOTO REVUE"
51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

Fondée en 1913

ABONNEMENTS

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
France et Colonies	52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
Union postale	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

COURSES DE COTE

La course de côte est, sans aucun doute, le type d'épreuves le plus largement représenté au calendrier sportif. Il y a à cela bien des raisons. Tout d'abord les courses de côte intéressent en général le public et font recette. L'ascension d'une côte à grande allure donne une impression de puissance. La plupart des automobilistes apprécient plus une voiture qui est bonne grimpeuse qu'une voiture extraordinairement rapide en palier, car ils savent fort bien qu'il n'est que rarement possible d'utiliser une grande vitesse en palier, alors qu'une grande vitesse en côte permet de tenir des moyennes élevées. Aussi s'intéressent-ils beaucoup aux courses de côte.

L'organisation d'une course de côte est en général assez simple. Le départ est généralement donné arrêté et ainsi il n'y a qu'à prévoir après l'arrivée une longueur de route suffisante à l'arrêt. Au contraire dans une course en palier le départ est habituellement donné lancé, et comme il faut un trajet aller et un trajet retour, il faut prévoir une longueur de lancée à chaque extrémité du parcours. Cela représente pour un kilomètre lancé une distance totale de trois kilomètres. Les vitesses beaucoup plus élevées augmentent les chances d'accidents et il faut avoir un service d'ordre très important, poser des cordes ou des barrières sur une grande longueur. Quant aux courses sur circuit on sait toutes les difficultés d'organisation qu'elles présentent. C'est pourquoi la plupart des clubs qui ne consacrent pas une grosse partie de leur budget à l'organisation d'épreuves sportives, se contentent d'une course de côte.

Il ne faut pas trop faire fi de la course de côte au point de vue technique. Prenons le cas d'un départ arrêté. Il est certain qu'un bon départ et une accélération initiale foudroyante comptent plus qu'une très grande vitesse à la fin de la côte.

Moteur, embrayage et transmission seront mis à dure

épreuve. Là encore on sait combien il est important dans la pratique d'avoir des accélérations aussi franches que possible. Il y a donc lieu de développer des qualités pratiques. Certes on prendra une démultiplication assez grande, mais le moteur atteindra un régime très élevé et qui amènera ses organes à la limite de leur résistance. L'effort continu qui lui est imposé au cours de la côte est loin d'être négligeable surtout si la côte est très longue, mais même sur un simple kilomètre il n'est pas sans éprouver le moteur. Bien entendu nous n'irons pas jusqu'à dire qu'une course de côte soit aussi riche d'enseignement, que cent kilomètres à Montlhéry, mais il est très intéressant qu'une épreuve d'organisation facile et modérément coûteuse puisse donner des indications utiles.

SOMMAIRE

N° 474
du 9 Avril 1932

Le rechapage, par G. JULIEN..	302
La soudure à l'étain, par H.-P. BORESTROKE.....	303
Motos Snowden.....	305
Une nouvelle Jawa 175 cmc.....	307
Informations.....	308
Soignez vos accus, par M. MELLON.....	309
A travers la Presse, par LE GUETTEUR.....	311
La page du side-car.....	312
Le coin de l'U.M.F.....	313
Le Sport.....	314
Dans les clubs.....	315
Nos Fabricants.....	317

Certaines courses de côte comportent de nombreux virages. Au point de vue spectacle cela est certainement plus intéressant, mais c'est beaucoup moins au point de vue technique. Dans ces virages on coupe ou on réduit les gaz et, par conséquent, on ménage involontairement le moteur. C'est l'habileté du conducteur qui va jouer le plus grand rôle et ainsi nous risquons de mettre à l'épreuve non plus les machines, mais les hommes. Donc, au point de vue technique les côtes en ligne droite offrent plus d'intérêt. Il y a cependant un avantage, c'est celui d'avantager les concurrents locaux dont les machines manquent en général de vitesse par comparaison avec celles des professionnels envoyées par les constructeurs.

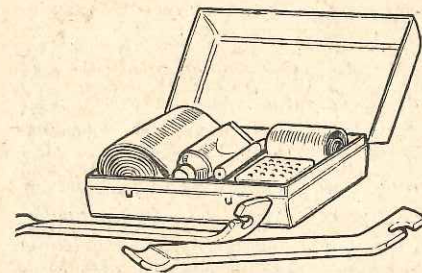
En somme sans considérer les courses de côte comme la formule la plus intéressante des épreuves sportives, il faut reconnaître qu'elles ne sont pas sans donner des indications utiles. La faveur dont elles jouissent auprès des spectateurs, la facilité relative de leur organisation, la réduction des risques inhérents aux très grandes vitesses, expliquent leur popularité.

Le Rechapage

S'il est un moment douloureux dans la vie du motocycliste, c'est bien lorsqu'il se décide à remplacer le ou les pneus de sa machine. La dépense quotidienne d'huile ou d'essence compte peu pour le portefeuille, mais lorsqu'il s'agit de déboursier un billet de 100 francs suivi d'autres plus petits, l'effort d'extraction est beaucoup plus pénible !

Chose nécessaire dira-t-on. Des pneus usés jusqu'à la corde peuvent occasionner par un éclatement inattendu, de magnifiques bûches ; malgré les pare-clous si utiles, les crevaisons se multiplient, l'adhérence, au sol n'est plus la même par suite de la disparition des stries du pneu. Autant de bonnes raisons qui sont annihilées par cet important souci d'économie... immédiate, que caractérise la réflexion bien connue : « Bah ! il fera bien encore quelques kilomètres, autant de rattrapé au chapitre dépense de mon modeste budget. »

Et les sages réflexions que l'on rumine en route, dangers d'accident, insécurité causée par le mauvais état de cet amortisseur, sont oubliées quand rentré au garage, sans accident, les résolutions d'achat doivent être exécutées. La justesse du proverbe : « Ne remets jamais au lendemain... » se vérifie encore une fois.



Il faut toujours emporter avec soi un nécessaire de réparation. De temps à autre en vérifier l'état de conservation, car la dissolution arrive à se dessécher et le caoutchouc des pièces devient cassant.

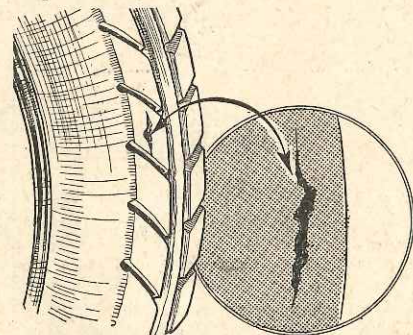
Parfois, il arrive qu'en un instant un silex se taille hardiment un chemin jusqu'à la chambre à air. Alors ?... Deux solutions : acheter un pneu neuf, chose facile, ou se décider à un rechapage du pneu perforé.

Je ne veux pas préconiser l'une ou l'autre de ces solutions. La première plus onéreuse est sûre si l'on choisit une marque avantageusement connue, la deuxième procure quelques avantages dans certains cas et c'est alors notre bon sens qui doit décider du choix.

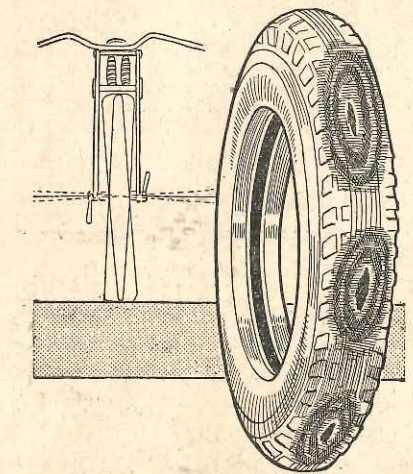
Lorsqu'un pneu s'est usé régulièrement, qu'il a accompli un nombre respectable de kilomètres, nombre variable évidemment suivant la section, le poids, la force de la machine et surtout suivant la conduite,

souple ou brutale, du conducteur, le mieux est de le remplacer par du neuf. Mais il arrive, principalement, dans nos routes montagneuses qu'un silex cisaille un pneu. Va-t-on le remplacer ? L'emplâtre de secours que pose le garagiste dépanneur, ne durera pas longtemps car il se gondolera en hernie et deviendra dangereux. Rentré au domicile, doit-on envoyer le pneu malade au rechapage ou le jeter au rebut. Là encore, c'est une question de bon sens.

Si le pneu perforé est déjà usagé, qu'après sa réparation, il ne pourra rouler qu'un nombre restreint de kilomètres, le jeu n'en vaudra pas la chandelle. Mais si le pneu est presque neuf, un bon rechapage lui rendra presque son état primitif et pour un prix avantageux.

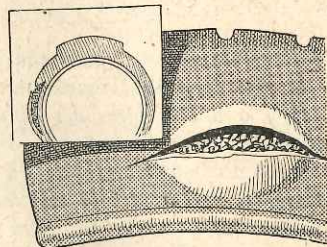


Il est inutile de faire rechapier une enveloppe dont les toiles présentent des lésions. Car malgré la gomme neuve, le pneu éclaterait à bref délai.



L'usure par endroits que provoque une roue mal centrée ou voilée interdit également tout rechapage. Cela revient au même que de faire repeindre à neuf une carrosserie dont les tôles seraient coupées par endroits... avec le danger en plus.

Le rechapage, vous le savez, « reprend » les toiles détériorées, revulcanise la partie malade, peut même s'il possède un moule *ad hoc*, redonner les sculptures primitives. Il m'est arrivé, dernièrement, à la suite d'un coup de frein, sur un tesson de bouteille, de couper transversalement et sur



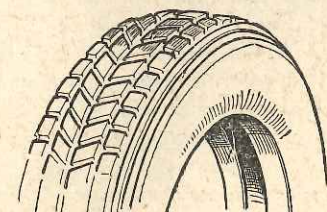
Si la chape seule est endommagée. Mais que la fissure n'a pas atteint la toile, mais dans ce cas seulement, un rechapage exécuté consciencieusement pourra rendre des services et constituer une réelle économie.

six bons centimètres, un pneu neuf. Le rechapage m'a redonné un pneu parfait et l'opération m'a coûté... vingt-cinq francs. Là, l'économie était certaine. Mais l'opération, m'a confié le rechapage, est plus facile avec telle marque qu'avec telle autre, à cause de l'entoilage plus ou moins soigné. Je ne veux pas être médisant à ce sujet, mais sans doute mes frères motocyclistes ont leur opinion là-dessus.

J'ajouterai qu'une vulcanisation entière du pneu peut être aussi pratiquée. Sans intérêt, pour nous autres motocyclistes, les pneus d'automobiles rapés sur une bonne longueur par un coup de frein, peuvent profiter de cette opération, mais nous ne pratiquons jamais nous autres, sur deux roues, de tels arrêts.

Au moment même où j'écris ces lignes, le prix des pneus a baissé, en est-il ainsi des tarifs de rechapage ? Question que nos lecteurs résoudreont, si la chose les intéresse, par des demandes de prospectus.

GEORGES JULIEN.



Un pneu rechapé dans des conditions normales, peut encore assurer de longs services. Mais un tel travail ne doit être confié qu'à une maison sérieuse et ayant une grande expérience de cette sorte d'opération.



Sa Soudure à l'étain

de zinc, ou esprit de sel décomposé, il ne faut donc pas se contenter de jeter au petit bonheur quelques rognures de zinc dans de l'acide chlorhydrique. Il faut ajouter du zinc jusqu'à saturation. Il doit donc y avoir toujours quelques rognures de zinc non dissoutes.

La pierre ammoniacale qui sert surtout à décaper les fers est en réalité du chlorure d'ammonium.

C'est pour le motocycliste une grande gêne que de ne pas savoir souder et d'être obligé d'aller chez le motoriste pour réparer un câble ou un tuyau. De plus, que de services rendra la soudure dans un ménage, qu'il s'agisse d'une casserole ou d'un poste de T. S. F.

La soudure est vieille comme le monde et on a trouvé à Iliou, en Asie Mineure, des vases métalliques dont certaines parties sont soudées à l'étain. Cela remonte à 1200 ans avant l'ère chrétienne, et dès le moyen âge on utilisait pour souder les mêmes fers et les mêmes produits qu'à l'heure actuelle.

Nous laisserons de côté la brasure qui nécessite un matériel qu'un amateur ne possède pas, la soudure autogène, très délicate et la soudure de l'aluminium qui ne peut être effectuée de manière satisfaisante que par des spécialistes. Nous n'examinerons donc que la soudure à l'étain.

La soudure se trouve toute préparée dans le commerce sous formes de baguettes et est un alliage de plomb et d'étain. Celle qui convient pour les fers à souder contient 5 parties d'étain et 3 de plomb. Il y a d'ailleurs des formules multiples. Par exemple pour souder les radiateurs d'auto on se sert d'une soudure plus riche en plomb (35 parties d'étain pour 65 de plomb). Une soudure extrêmement fusible est constituée par 2 parties d'étain, 4 de plomb, 7 de bismuth, 1 de cadmium. Il est d'ailleurs bien préférable d'acheter de la soudure toute préparée.

Décapants

Pour que la soudure adhère bien aux pièces mécaniques, il est indispensable que celles-ci soient absolument propres. C'est un peu la même chose que pour une chambre à air. Si celle-ci n'est pas nettoyée et grattée, une pièce ne tiendra jamais. Sur tous les métaux, nous trouvons soit une couche d'oxyde, soit une pellicule de graisse. Il suffit de toucher une pièce pour y laisser des raies de graisse ou de sueur qui empêcheraient la soudure de prendre. Quant à la formation d'oxyde elle est extrêmement rapide et si mince qu'elle soit elle empêchera la soudure de « mouiller » la pièce. Aussi doit-on employer un corps qui décape la surface métallique, la mette à nu.

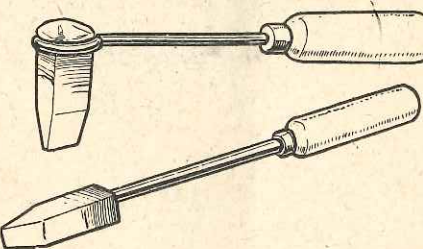
Il y a deux sortes de décapants : les chlorures et les décapants gras ou résineux.

Les chlorures dissolvent l'oxyde. Si on les emploie, c'est à cause de leur très grande volatilité. Sitôt qu'on chauffe le chlorure disparaît et laisse une surface métallique parfaitement propre.

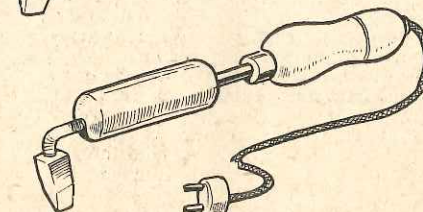
Il est essentiel que le décapant soit bien un chlorure et qu'il ne soit pas acide. Dans ce dernier cas, il donnerait naissance à des sels qu'empêcheraient la soudure de prendre. Pour préparer du chlorure



Les accessoires indispensables pour bien réussir une soudure à l'étain : l'esprit de sel décomposé, un pinceau, la pierre ammoniacale et un petit godet pour le décomposé.



Les fers à souder doivent être le plus gros possible. En voici deux modèles, un normal et un droit (fer anglais).



Le fer à essence ou le fer électrique sont très pratiques, malheureusement leur prix d'achat est prohibitif pour un amateur qui n'a qu'une soudure à faire de temps en temps.

On peut également utiliser comme décapant la résine, le suif, la vaseline. Ces corps préviennent l'oxydation par l'air et dissolvent les crasses. Mais le chlorure de zinc reste le décapant le plus sûr et le plus pratique et celui qui convient le mieux pour souder le cuivre, le fer et l'acier.

On appliquera les décapants avec un petit pinceau métallique (on peut en confectionner un avec des fils de laiton). Il y a également des pâtes à souder qui contiennent à la fois la soudure et le décapant. On peut en préparer en dissolvant 5 grammes de chlorure d'ammonium dans 100 cmc. de glycérine.

D'autre part, on fait fondre dans un creuset en terre réfractaire 450 grammes de plomb et 550 grammes d'étain. Quand l'alliage est froid, on le lime pour le transformer en limaille que l'on mélange avec de la glycérine chlorurée jusqu'à ce qu'on obtienne une pâte. Si on ne voulait pas recourir au procédé courant de soudure, on aurait d'ailleurs meilleur compte d'acheter des pâtes à souder toutes préparées. Les résultats seraient beaucoup plus sûrs.

Les fers à souder

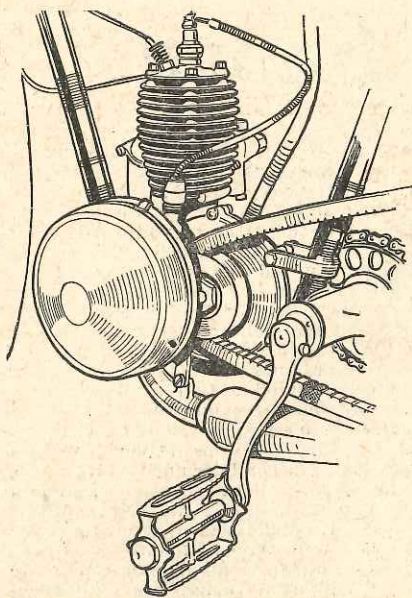
Le fer à souder le plus courant est constitué par un coin de cuivre monté sur une tige emmanchée. Parfois pour les très gros fers, la pointe en cuivre est rapportée sur un coin en fer. En France, on se sert de fers montés perpendiculairement sur la tige, alors qu'en Angleterre on utilise le plus souvent des fers droits très pratiques. Il y a d'ailleurs des multitudes de formes convenant aux diverses utilisations des fers à souder. Certains sont orientables. On fera bien d'avoir des fers à souder de deux ou trois dimensions différentes. Un fer de grandes dimensions a l'avantage de conserver la chaleur plus longtemps, mais convient mal pour les petits travaux. Le cuivre est le seul métal qu'on puisse employer parce qu'il se laisse seul bien décapier et étamer. Ainsi il retient très bien la soudure.

Les soudeurs chauffent leurs fers sur un feu de charbon de bois souvent avec une petite soufflerie qui permet un chauffage plus énergique. On peut également utiliser le gaz. Au réchaud à gaz, on préférera un bec Bunzen. On fera avec du fil de fer ou du fer blanc un support pour le fer à souder.

Il y a des fers à souder qui se chauffent seuls. Dans certains nécessaires d'amateur, il y a des petits fers chauffés par une pastille spéciale. On trouvera des fers à chauffage par l'essence et des fers à souder électriques. Ils sont extrêmement pratiques, mais leur prix est assez élevé.

On peut aussi chauffer le fer avec une lampe à braser, mais dans ce cas, mettre le fer dans un récipient contenant de la braise et diriger sur lui la flamme.

Ne pas chauffer directement au char-

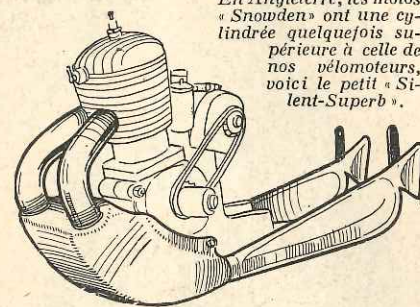


Les premières B.M.A. comportaient presque toutes une transmission par courroie. La tendance actuelle est à la chaîne.

cylindrée identique de leur moteur. La moto miniature est sans doute plus rapide, mais elle est plus lourde d'une vingtaine de kilos et elle est plus chère et son avantage de vitesse est compensé par de sérieux inconvénients.

Il est naturellement difficile de savoir si l'avenir est en Angleterre à la 100 cmc. ou à la 150 cmc. A beaucoup d'égards, elles sont comparables. La taxe est la même. Une 100 cmc. de ce type ne consomme guère moins qu'une 150. La conduite est la même. Le poids ne diffère que de quelques kilos. Sous le rapport des performances de la réserve de puissance et du confort, la 150 cmc. a évidemment l'avantage. La question est de savoir si la clientèle veut ou peut payer les cinq ou six livres qui peuvent séparer le prix d'une 100 cmc. et celui d'une 150 cmc. Nous ne parlons pas, bien entendu, de machines plus raffinées, d'un rendement plus élevé, mais de prix plus grand. Nous voyons toujours jouer le prix de revient dont il ne faut jamais oublier le rôle de premier plan. Nous sommes naturellement trop mal fixés sur la capacité d'achat de la clientèle anglaise populaire pour savoir si une différence de prix de 500 francs justifie pour elle, une amélioration des performances. Il semble toutefois que les constructeurs s'intéressent beaucoup plus à la 150 qu'à la 100 cmc., et pourtant ils ont les mêmes facilités pour leur construction. Il y a sur le marché, les moteurs et toutes les pièces nécessaires à l'établissement de machines de 100 cmc. Il semble donc que la 150 a le plus de chances de s'implanter et cela surtout, parce qu'ils préfèrent la moto miniature au vélomoteur. C'est d'ailleurs, et l'opinion de plusieurs spécialistes anglais est formelle, une erreur. Le vélomoteur répond à une nécessité. Son poids réduit est un avantage très important puisqu'il permet de résoudre le problème si délicat du garage, surtout dans les grandes villes. Son extraordinaire simplicité est également une qualité précieuse pour les nouveaux conducteurs. Pas d'embrayage, pas de changement de vitesse à manœuvrer. La mise en marche est d'une extrême facilité et le départ se fait à la

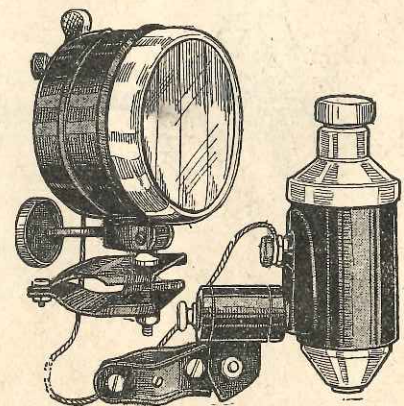
pédale beaucoup plus sûrement qu'au kick-starter. Il est donc certain que le vélomoteur, si simple et si sûr, est capable de convertir au motocyclisme de nombreux adeptes. Et de plus, il a l'avantage du prix, d'une taxe réduite et il ne nécessite pas le permis de conduire. Il n'est pas jusqu'à sa vitesse réduite qui ne soit, elle-même, un avantage puisqu'elle oblige : 1° à ne tirer d'une cylindrée de 100 cmc. qu'un rendement assez faible et évite de surmener le moteur ; 2° à démultiplier beaucoup ce qui, joint à la légèreté de la machine, permet au vélomoteur de grimper toutes les rampes sans assistance. La faible vitesse est également considérée par beaucoup de personnes comme une garantie de sécurité. Les cyclistes les plus timides monteront sans hésiter sur un vélomoteur, les parents permettront aux enfants de s'en servir. C'est vraiment le véhicule à moteur pour tous, et nous estimons que la motocyclette de 100 cmc. n'a pas les mêmes chances de succès. Nous sommes assez surpris que l'industrie anglaise, en général clairvoyante, ne fasse pas de vélomoteur. L'échec du scooter, celui des vélomoteurs mal construits d'il y a une dizaine d'années en est



En Angleterre, les motos « Snowden » ont une cylindrée quelquefois supérieure à celle de nos vélomoteurs, voici le petit « Silent-Superb ».

sans doute la cause. Mais un tel échec n'est plus à redouter aujourd'hui ainsi qu'en témoigne le développement du vélomoteur en France.

Les constructeurs anglais cherchent à attirer la clientèle en donnant à la machine un grand aspect de propreté et en dissimulant le mécanisme. Cela n'est, certes pas une nouveauté et il y a belle lurette qu'on a fait dans ce sens divers essais plus ou moins couronnés de succès. Il ne faut pas se dissimuler qu'il y a de grosses difficultés et qu'il n'est guère aisé d'enfermer, de manière efficace, les



Même pour ces petites machines, un éclairage par simple alternateur sur le pneu est nettement insuffisant.

organes d'une motocyclette sans affecter le refroidissement et sans nuire à l'accessibilité. Veut-on protéger le mécanisme, contre la poussière et la boue ? Nous doutons qu'on y parvienne avec des flasques latéraux. D'ailleurs, il importe assez peu que de la boue se dépose sur le carter d'un moteur ou sur celui d'une boîte de vitesses. Ce ne sont pas des flasques latéraux qui y changeront grand chose. Remarquons d'ailleurs que sur une des dernières Snowden parues sur le marché anglais, la chaîne de transmission passe dans une ouverture ménagée dans le garde-boue, et se trouve ainsi encore plus exposée que dans une autre machine. Nous ne voyons pas l'utilité d'une carapace recouvrant une machine dès qu'on laisse exposée la chaîne de transmission, c'est-à-dire un organe qui, s'il n'est pas protégé, réclame des soins constants et presque quotidiens. Est-ce au contraire le conducteur qu'on veut protéger. Si c'est contre la boue ou la pluie, c'est à des vêtements spéciaux, à des marche-pieds et à des protège-jambes qu'il faut recourir, ainsi qu'à des garde-boue bien étudiés. Craint-on les projections d'huile. C'est faire un piètre compliment à la précision de l'usinage moderne. Une machine moderne ne doit pas cracher l'huile. Tout au plus constate-t-on sur certaines machines de légers suintements mais qui ne peuvent atteindre les vêtements du motocycliste. En tous cas ce n'est pas grand chose que d'enfiler sur des pantalons une paire de jambières. Et encore une fois, le motocycliste qui roule par tous les temps, même pour effectuer de courtes allées et venues, ne peut prétendre le faire en vêtements de ville sans revêtir des vêtements spéciaux. On est mal à l'aise en pardessus de ville et en chapeau mou quand les écluses célestes sont ouvertes. Des jambières imperméables à fermeture éclair, un bon cuir, un bérêt ou toute autre coiffure pratique sont indispensables. Rien n'est plus facile que d'avoir un chapeau à l'endroit où on laisse sa machine pour vaquer à ses occupations. Mécanisme enclos ou non, il en sera toujours de même. En somme, la protection des flasques latéraux est illusoire et semble répondre plutôt à un désir de belle présentation qu'à une utilité réelle. Un carter de chaîne serait beaucoup plus utile.

Ce qui est plus utile également, c'est un bon équipement électrique, absolument indispensable sur une machine de service. Un autre point important et qui semble avoir retenu l'attention des constructeurs anglais, c'est le silence. Le bruit excessif de beaucoup de petites machines est la plus mauvaise réclame qu'on puisse trouver. Il n'est pas douteux que deux pots d'échappement, l'un à la sortie du moteur, l'autre à l'extrémité de la tubulure sont indispensables pour amortir le bruit.

L'intérêt que portent les constructeurs anglais à la petite motocyclette est flatteur pour nos constructeurs. Il était de mode pour les touristes anglais qui venaient en France de se railler de ce qu'ils appelaient plaisamment des pips-quark, tout comme le propriétaire d'une grosse voiture est enclin à traiter avec dédain les voiturettes. Mais l'expérience a confirmé que les véhicules de petite cylindrée étaient capables de rendre de remarquables services, et qu'ils constituaient la seule solution suffisamment économique et de l'automobilisme et du motocyclisme populaires.

Une nouvelle Jawa : la 175^{cmc.} Supersport

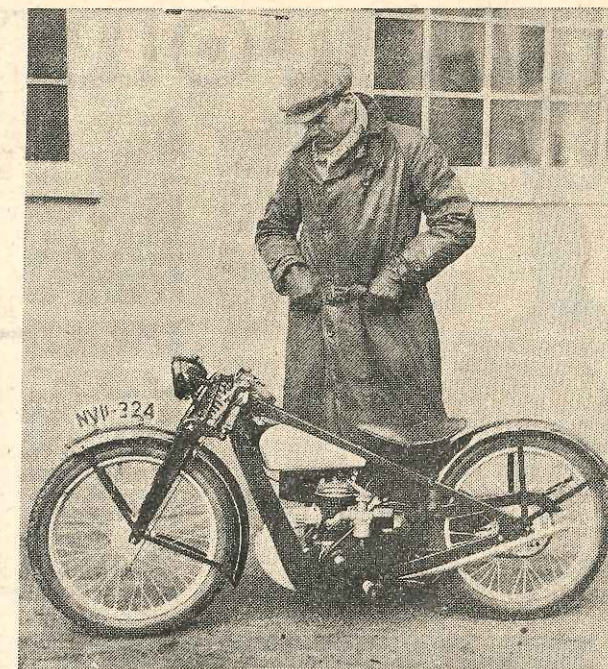
Il y a quelques mois, était déjà parue dans nos colonnes une description de la très intéressante Jawa 350 cmc. à soupapes latérales, bloc moteur, démarrage électrique et transmission par arbre rigide. Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs une nouvelle réalisation de la firme tchécoslovaque, due également à l'ingénieur Patchett. C'est une 175 cmc. supersport.

Le moteur est un Villiers 175 cmc. deux temps supersport à culasse en aluminium. Immédiatement à la sortie du cylindre se trouve une chambre de détente des gaz de très grande capacité. Cette chambre permet aux gaz brûlés de se refroidir et de se détendre dès leur évacuation, ce qui, sur un deux-temps est un point capital.

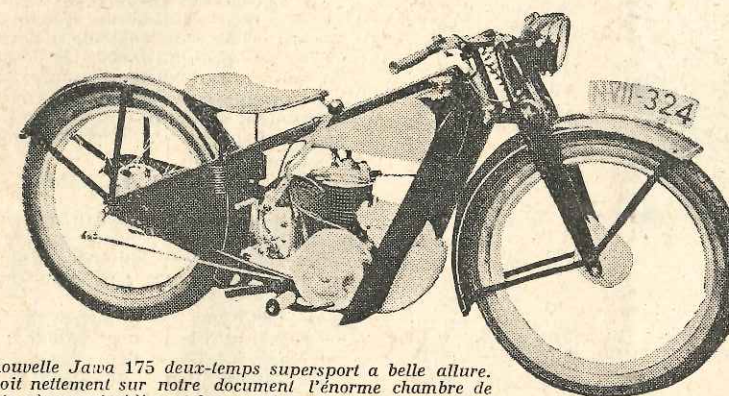
Comme dans tous les Villiers, l'allumage est assuré par un volant magnétique qui fournit en même temps l'éclairage. La boîte de vitesses est un point capital.

Comme son aînée, cette petite machine a un cadre en tôle emboutie. L'assemblage des divers éléments se fait par boulons. Les écrous et les têtes des goujons d'assemblage sont coniques ce qui a pour effet de mettre en place d'elles-mêmes les pièces à assembler durant le montage et de procurer un blocage plus énergique. La fourche à parallélogramme, à ressort central unique travaillant à la compression est, comme le cadre, en tôle emboutie.

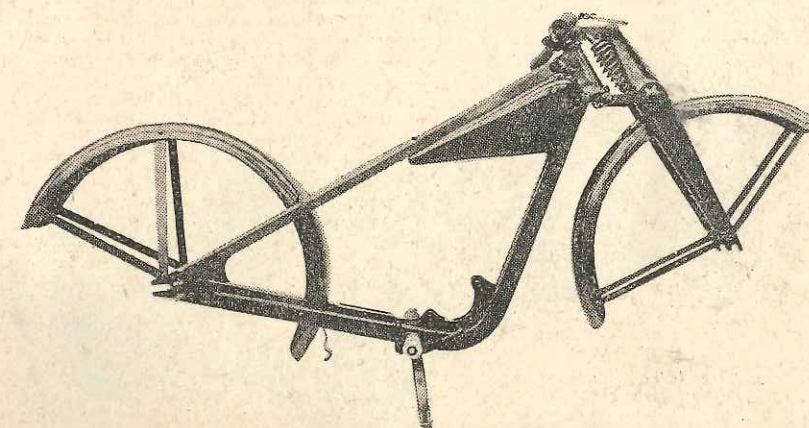
La boîte de vites-



Au retour d'un dur essai sur la route, G. W. Patchett contemple son œuvre.



La nouvelle Jawa 175 deux-temps supersport a belle allure. On voit nettement sur notre document l'énorme chambre de détente où se refroidissent les gaz à leur sortie du cylindre. Malgré son cadre en tôle et ses pare-jambes, la dernière née de Patchett garde une ligne « très sport ».



Le cadre est très net de lignes et d'une belle simplicité de facture. Notez la béquille centrale, solution à laquelle se rallient la plupart des constructeurs modernes.

ses est une Albion à trois rapports de multiplication.

Comme on le voit, il a été fait un usage généreux de pièces anglaises dans cette machine, ceci est une référence, car les noms de Villiers et d'Albion sont bien faits pour inspirer confiance aux motocyclistes.

Le réservoir d'essence, placé sous les deux poutres supérieures du cadre, a une contenance de 7 litres.

Les pneus sont des 25 x 2,75.

Le poids de la machine complète est d'environ 75 kilos.

Depuis le début de l'année, ce modèle est soumis, par G. W. Patchett lui-même à de sévères essais et il se comporte fort bien. La vitesse maxima obtenue se tient dans les environs de 85 à l'heure, plutôt plus que moins, et grâce au faible poids de l'ensemble, les accélérations sont réellement remarquables.

Le prix de cette nouvelle 175 est, à Prague de 4.650 couronnes, ce qui correspond à 3.000 francs français environ.

Il est remarquable d'être arrivé à un prix aussi bas, si l'on tient compte des droits de douane qui se montent à : 45 couronnes par kilo pour les moteurs ; 25 couronnes par kilo pour les boîtes de vitesses et 50 couronnes par kilo pour les appareils d'éclairage.

Toutes les félicitations doivent donc aller à l'ingénieur Patchett et à la firme Jawa pour l'effort qu'ils font actuellement en vue de la vulgarisation de la moto en Tchécoslovaquie.

INFORMATIONS

CONTRE LE RECORD DU MONDE

Le motocycliste P. Dodson qui se prépare à attaquer le record du monde détenu par Wright, fera sa tentative sur la plage de Pendine au guidon d'une motocyclette Excelsior spécialement construite pour ce record.

De la machine on ne connaît encore rien de particulier. On note toutefois que le moteur est un bicylindre avec compresseur, monté sur un châssis double avec suspension spéciale.

MOTEURS FLOTTANTS

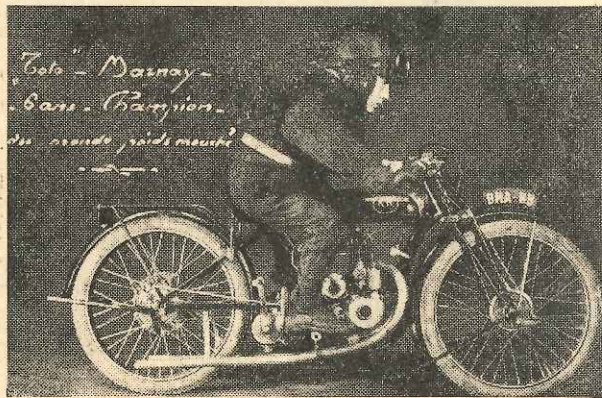
DANS un entrefilet paru dans notre numéro 470 nous disions qu'il n'existait pas, à notre connaissance, de moteurs de voitures reposant en deux points seulement sur le châssis.

Cette assertion nous a valu de nom-

brées lettres rectificatives, nous citant la Chrysler « Plymouth ».

Nous maintenons ce que nous avons dit : Dans la « Plymouth », le moteur est suspendu à l'avant en haut des cylindres et à l'arrière derrière la boîte de vitesses. La ligne supposée qui relie ces deux points passant exactement par le centre de gravité du moteur. La réaction de torsion est supportée par un ressort transversal fixé de part et d'autre au châssis, et, en son centre au moteur.

Cette assertion nous a valu de nom-



Il y a quelque temps nous avons déjà passé une photo de « Toto » Marney (six ans) sur la petite moto que son père lui a construite spécialement. « Toto » progresse sans cesse et nous l'avons vu de nos propres yeux faire de prodiges d'équilibre, à pleins gaz sur home-trainer. En outre il a déjà tourné à 92 sur le vélodrome de St-Denis.

breuses lettres rectificatives, nous citant la Chrysler « Plymouth ».

Nous maintenons ce que nous avons dit : Dans la « Plymouth », le moteur est suspendu à l'avant en haut des cylindres et à l'arrière derrière la boîte de vitesses. La ligne supposée qui relie ces deux points passant exactement par le centre de gravité du moteur. La réaction de torsion est supportée par un ressort transversal fixé de part et d'autre au châssis, et, en son centre au moteur.

Cela fait donc bel et bien, si nous savons compter, quatre points d'appui du moteur sur le châssis, et non deux. C. Q. F. D.

LA « LIBERTÉ » VA UN PEU LOIN

Le journal La Liberté dans un de ses numéros de janvier a fait paraître un cliché d'ailleurs bien mauvais sur lequel on devine deux motos et derrière elles une vitrine avec des croix, des couronnes, des stèles funéraires. Un singulier voisinage, c'est certain, mais pourquoi avoir au dessous de cette photographie mis le sous-titre « Il est vrai qu'il n'y a pas très loin des motocyclettes au

VOICI LE REGLAGE M. MARVILLET

UN de nos lecteurs, M. Marvillet, de Belfort nous demande le réglage de sa Monet Goyon 175 cmc., double tube, type T. T., le voici :

Marche à l'essence pure : Carburateur de série, gicleur n° 42. Avance à l'allumage : 12 m.m. avant le point mort haut, pleine avance.

Marche à l'alcool pur déshydraté à 99 % : Carburateur A. M. A. C. type T. T. 27, gicleur 64. Avance à l'allumage : 15 m. m. avant le point mort haut, pleine avance.

LE FARDIER ILLUMINÉ

UN de nos abonnés émet un vœu au sujet de l'éclairage des fardiens. Il demande à l'avant deux lumières blanches, une à gauche et l'autre à droite, et au milieu une violette portée à main d'homme ou fixée au collier du cheval guide, à l'arrière deux lanternes rouges, une à droite, l'autre à gauche, et au milieu plus bas une verte. Si jamais, dans une société autophile, on imposait aux fardiens ces illuminations, quelle

affaire pour nos spécialistes de l'éclairage. Mais il faut demander beaucoup pour obtenir peu. Ce sera déjà une bonne affaire quand il y aura une lanterne à l'avant et une à l'arrière.

Notre abonné demande aussi que les lignes médianes blanches soient constituées par des pavés ou des briques blanches. De la sorte elles seraient toujours visibles. Ces matériaux ne sont pas dérapants. Nous savons d'ailleurs que le système est à l'essai dans plusieurs villes.

AUTEUR D'ACCIDENT CONDAMNÉ

LE 9 décembre dernier, le charretier André Milcak, 29 ans, de Champeaux, conduisait sur la route numéro 7 un camion, non éclairé à l'arrière, contre lequel vint se heurter un motocycliste, M. René Rey, 30 ans, qui fut tué sur le coup.

M. Milcak a comparu hier, sous l'inculpation d'homicide involontaire, devant le tribunal correctionnel de Melun, qui l'a condamné à huit jours de prison avec sursis et à deux amendes de 100 fr. et 5 francs.

Le charretier devra en outre payer, à titre de dommages-intérêts, 100.000 fr. à la veuve de la victime et 50.000 francs à chacun de ses deux enfants.

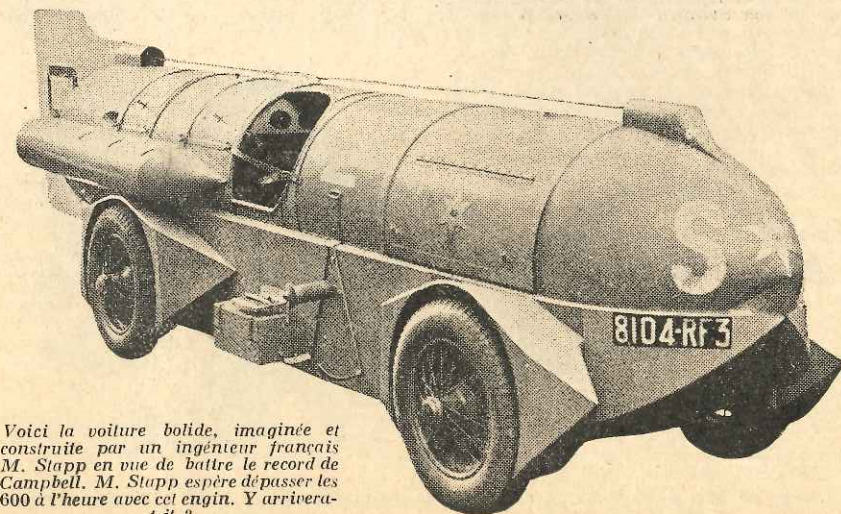
Nous approuvons entièrement ce jugement, car nous considérons que le fait de ne pas éclairer un véhicule à l'arrière constitue un véritable crime... la preuve !

En outre, ce jugement pourra être utile à nos amis qui auraient été victimes d'un accident similaire. Ils n'auront pas à hésiter pour en attaquer l'auteur.

NOTRE NUMÉRO ALBUM

Nous informons à nouveau nos abonnés qu'il nous reste encore un certain nombre de numéros album, édition de luxe, avec hors texte sur beau papier couché.

Nous laisserons ces numéros aux personnes qu'il intéresse au prix de 2 francs à nos bureaux. Pour l'envoi par poste, joindre 0 fr. 50, pour l'étranger 3 francs.



Voici la voiture bolide, imaginée et construite par un ingénieur français M. Stapp en vue de battre le record de Campbell. M. Stapp espère dépasser les 600 à l'heure avec cet engin. Y arrivera-t-il ?

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Soignez vos Accus !

PARMI les équipements électriques qui complètent avantageusement aujourd'hui, la construction d'une belle machine moderne, on compte de très nombreuses installations avec batterie et génératrice de recharge des accumulateurs.

Cela nécessite, de la part de l'usager, quelques soins d'entretien aux accumula-

C'est pourquoi, les conditions les plus favorables au meilleur état de la batterie, sont précisément celles de son fonctionnement normal qui représente une alternance de charges et de décharges. Cette gymnastique d'assouplissement est salutaire aux accumulateurs et les conserve en bon état.

On voit par là que ce n'est pas toujours ménager la batterie que d'éviter de lui demander des décharges. Bien que le motocycliste ne soit à l'ordinaire, ni prodigue ni avare à ce sujet, on ne peut toujours en dire autant des automobilistes, dont certains épargnent à la batterie des efforts de démarrage, en lançant chaque matin le moteur à la manivelle.

A notre humble avis, s'il y a un démarreur sur les voitures automobiles, c'est pour s'en servir... surtout le matin à froid où le conducteur est tout autant à ménager que sa mécanique.

L'important, pour pouvoir recourir en chaque occasion à la source électrique, c'est de disposer d'une batterie en bon état, qui tienne bien la charge et qui soit chargée. C'est à quoi chaque usager, motocycliste ou automobiliste, doit s'appliquer. Et c'est d'ailleurs une tâche qu'il est facile de mener à bien.

Tout d'abord, il faut veiller au débit convenable de la dynamo-génératrice, dont le rôle est de fournir constamment le courant de recharge à la batterie.

Pour cela, l'équipement comporte un ampère mètre qui témoigne du passage du courant, dans un sens ou dans l'autre (charge ou décharge).

Il est bon également de jeter un coup d'œil de temps à autre, tous les six mois

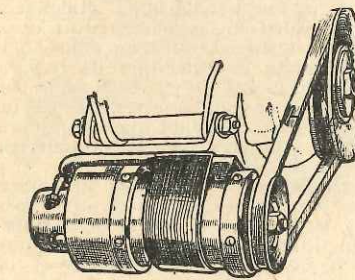
par exemple, à l'état des balais de charbon de la dynamo, dont une usure excessive pourrait contrarier ou même arrêter le débit. Souvent, une dynamo cesse de débiter tout simplement à cause de l'usure anormale d'un de ses balais de collection. Le changement de la pièce défectueuse remet immédiatement les choses en bon ordre.

Enfin, quelquefois, introduire à la burette trois à quatre gouttes d'huile dans les trous graisseurs des paliers de la dynamo, et voilà les seules opérations d'entretien qu'il y ait à faire de ce côté, pour assurer la recharge convenable des accumulateurs.

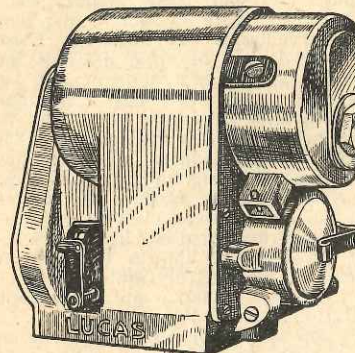
La batterie exige des soins plus attentifs et surtout beaucoup plus fréquents.

Au moins deux fois par mois, il faut vérifier le niveau de l'électrolyte dans les bacs et, si celui-ci s'est abaissé jusqu'à découvrir les plaques, il convient de le ramener à sa hauteur normale en ajoutant de l'eau distillée dans chacun des éléments où cela est nécessaire.

L'électrolyte doit nettement recouvrir



Lorsque l'on possède une dynamo entraînée par courroie, il importe de toujours veiller à la tension correcte de ladite, sinon on risquerait de voir la génératrice charger d'une façon insuffisante.

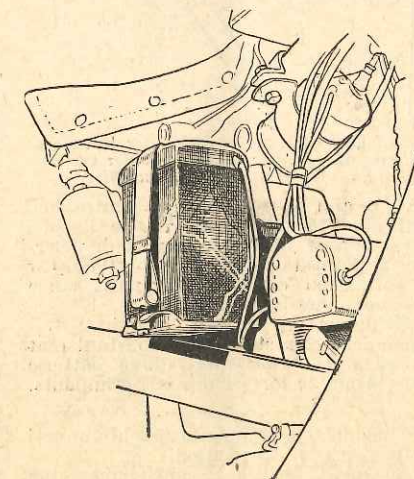


La magnéto dynamo constitue une excellente solution au problème de l'éclairage électrique, son entraînement est toujours régulier et l'on n'a jamais à s'en occuper.

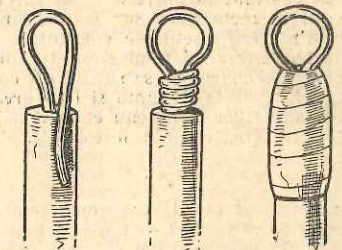
teurs, afin de les maintenir toujours en parfait état.

C'est le genre des différentes opérations utiles et leur procédé, que nous nous proposons d'exposer ici.

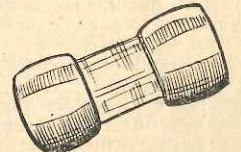
Lorsqu'elle ne fonctionne pas, une batterie chargée se vide peu à peu et, si on l'abandonne ainsi plusieurs mois, on peut être assuré de la retrouver complètement épuisée. Dans un autre sens, la surcharge qui se produit lorsqu'on envoie constamment du courant aux accumulateurs, sans leur en demander la restitution, peut être également nuisible à la batterie, car elle risque de rendre spongieuses les plaques négatives et de provoquer le durcissement des positives.



Il importe que la batterie ne soit pas montée au petit bonheur sur la machine, là où il y a de la place. Elle doit se trouver environ au centre de pivotement, où elle subit le moins de chocs.



Le bon état des fils et des cosses d'attache nécessite aussi de l'attention, s'ils sont rompus, c'est peut-être la cause pour laquelle la batterie n'est pas régulièrement chargée.



Il arrive que l'on s'étonne de voir la dynamo ne pas charger, on ne pense souvent pas au fusible rompu qui est dans ce cas la cause de tout le mal.

les plaques, mais il ne faut pas élever exagérément le niveau jusqu'à le faire déborder par les bouchons de remplissage, car ce serait le moyen de répandre l'acide, qui attaquerait les connexions et corroderait les parties métalliques atteintes.

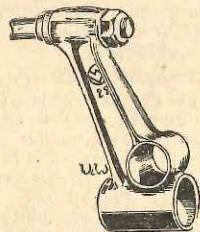
La densité de l'électrolyte doit être également surveillée ; ce qu'il est facile de faire avec une pipette pèse-acide spécialement prévue à cet effet, et que l'on trouve facilement dans le commerce pour une dépense modique de seulement quelques francs.

Une marque bien connue des motocyclistes par ses fabrications d'accessoires pour motos pour lesquels sa réputation de qualité n'est plus à faire, construit également un sidecar que nous rencontrons souvent sur les routes.

Une visite aux Etablissements V. et W. a été pour nous une occasion d'examiner dans le détail, la fabrication du châssis et de la carrosserie, nous avons pu nous rendre compte aussi, des importants moyens industriels mis en œuvre pour ces constructions.

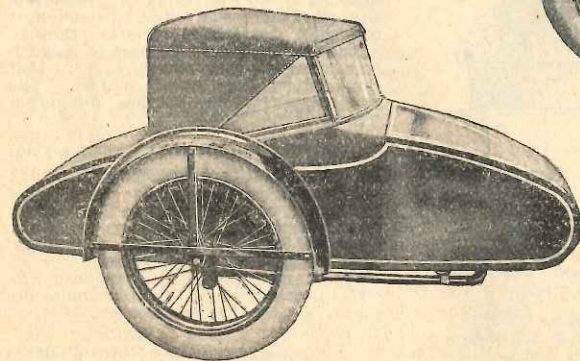
Le sidecar V. et W. étant destiné à être accouplé à des motos 350 et 500 cmc., son étude a eu comme but l'allègement, tout en conservant une large marge de sécurité; sa construction est en tube avec raccords en acier forgé, toutes les barres d'attaches sont en tubes, et les colliers raccords et fixations en acier forgé.

La forme trapézoïdale symétrique, permet le montage à droite ou à gauche, ce qui est parfois très intéressant, car la



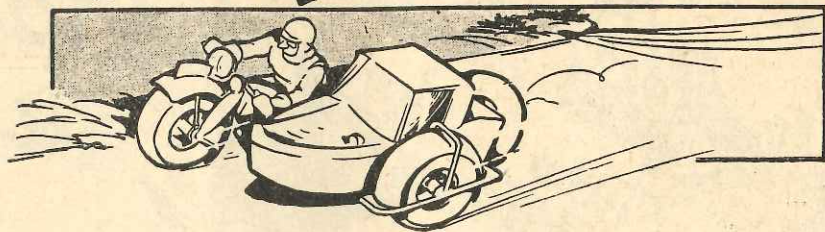
La main d'essieu en acier forgé, formant raccord du châssis. Dans la tôle est fixée la fusée de la roue.

querelle des deux modes de conduite tant pour le sidecar que pour la voiture, est loin d'être close. Nous remarquons également que la hauteur du châssis par rapport au sol (160 mm.) est très raisonnable et donne une bonne stabilité, tout en permettant le passage en tous terrains.



Et une carrosserie type "Touriste". Remarquer le pare-brise à larges bavolets latéraux.

LA PAGE DU SIDECAR



La suspension sur ressorts demi-cantilever, est d'une grande douceur; ces ressorts dits « souples » sont constitués par 6 lames minces, étagées rationnellement et ayant peu de flèche, cette disposition présente une rigidité latérale, comparable à celle des suspensions de voitures, évite les coups de raquette, même à vide et rend les lames incassables.

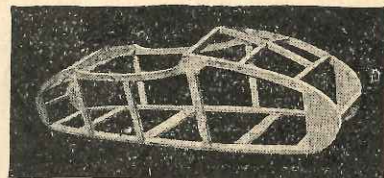
Les carrosseries de fabrication V. et W., d'une ligne rationnelle (profil aile d'avion) sont constituées d'une carcasse en bois recouverte de tôle et très soigneusement finies. Dans ce genre de construction nous retrouvons encore le même objectif: lutte contre le poids.

Le type Tourisme, est livré soit en monoplace, soit en une place et demie.

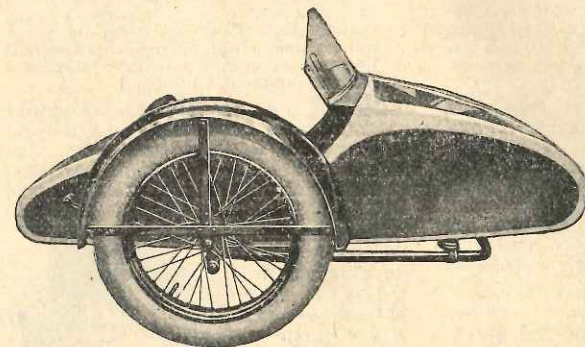
Le premier modèle est très confortable, il comporte une pointe arrière formant coffre à bagages, ses coussins à ressorts

très facile, enfermant complètement le passager; cette capote roulée avec ses supports, tient peu de place dans le coffre.

Le deuxième modèle, une place et demie, retiendra l'attention des jeunes ménages désireux de faire participer leurs enfants aux joies du tourisme; cette carrosserie, plus large et plus échan-



Voici la carcasse en bois de la carrosserie V-W.



Une carrosserie V. W. type "Sport".

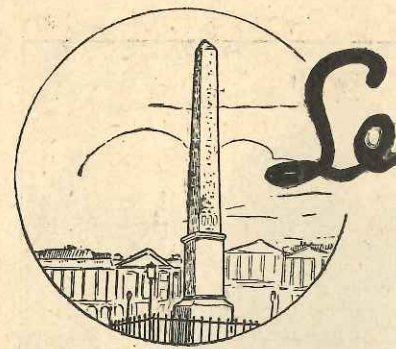
sont bien rembourrés, de plus il est muni d'un repose-pieds sur le plancher, très pratique. La protection est assurée par un pare-brise à rideaux latéraux, d'une efficacité parfaite, pouvant être complétée par l'adjonction d'une capote d'un montage

créé que le n° 1, comporte un deuxième siège avec dossier, elle peut également recevoir la capote, la transformant ainsi, en un vrai cabriolet fermé dans lequel la mère et l'enfant ne craindront ni le froid, ni les intempéries.

Pour les amateurs de vitesse, un sidecar d'une allure très sportive, permet néanmoins, les longues randonnées sans fatigue, grâce à ses coussins confortables, il est muni d'un pare-brise.

Un sidecar de livraison pouvant rendre de bons services pour les transports légers, complète la gamme.

En résumé: Notre visite nous a fait voir un châssis ne comportant que des solutions ayant fait leurs preuves. Une exécution impeccable (toutes les pièces sont émaillées deux couches ou Parkérisées dans les ateliers de la Société V. et W.). Des carrosseries sur lesquelles tous les efforts se sont concentrés vers le confort et la présentation, c'est-à-dire, un sidecar qui ne fera honte, ni à votre moto, ni à vous-mêmes.



Le coin de l'U.M.F.

La France connaît des jours parfaits pour le cyclisme; c'est le pays, au monde, le plus favorisé parce que c'est lui, aussi, qui compte le plus d'épreuves importantes et qui a un calendrier des mieux remplis. Le cyclisme est mort en Angleterre, parce qu'il n'y a aucune épreuve importante.

Qu'on ne nie pas l'évidence, qu'on ne contredise pas la vérité, le sport est nécessaire à l'industrie; la course, le concours, les manifestations de tous ordres et de tous genres sont nécessaires pour assurer la vitalité.

Que nous vaud depuis plusieurs années l'indifférence de la fédération et son instabilité en matière de réglementation et d'organisation?

Un mal qui vient de ce que, dans le désir de récolter le premier triomphe, les clubs se sont rués sur le calendrier, ont retenu les premières dates, ont précipité le mouvement faisant succéder



Au lieu d'aider toutes les organisations sérieuses, leur donner des directives, des conseils, une orientation, l'U. M. F. va en limiter l'effort. Elle travaille pour la cause du motocyclisme à l'instar de ce pauvre Gribouille, qui se jetait à l'eau de peur d'être mouillé par la pluie.

une épreuve à l'autre sans laisser le temps matériel de la préparer, contraignant les constructeurs à négliger leurs affaires pour se consacrer uniquement aux compétitions.

Le remède à ce mal était fort simple: il suffisait d'y mettre un peu d'ordre, de la cohésion, de la coordination sans plus! Entre temps, on aurait dû prévoir des épreuves pour les seuls amateurs, des épreuves de tourisme très simples, des concours d'estafettes pour les jeunes, des compétitions accessibles aux débutants, auxquels on aurait fait prendre goût à un sport si attrayant, et qui seraient devenus les agents les plus dévoués d'une active et salutaire propagande. Et nous n'aurions plus alors, des mois encombrés, des mois creux, des mois pour les seules épreuves de tourisme

Certains, qui imputent au trop grand nombre d'épreuves les insuccès de l'année dernière, voudraient voir limiter le champ des compétitions, réglementer les organisations, les conduire, les doser, les imposer, en un mot, à une élite privilégiée et favorisée. C'est là, tomber dans l'arbitraire et tel club éliminé aurait peut-être été capable de faire de jolies choses.

L'Angleterre connaît des jours bénis pour le motocyclisme; il ne se passe pas de dimanche où il n'y ait un concours, une course, une manifestation, et, le plus souvent, de longue haleine.



...et traitez directement avec les Editions de Revues Motocyclistes et Automobiles, 51, rue Vivienne, Paris, pour votre assurance auprès des meilleures compagnies: Conditions sans concurrence possible. Renseignez-vous.

et des mois pour les seules courses de vitesses.

Comme on le voit, le calendrier n'a rien à voir dans cette affaire et si le malaise est arrivé, ce n'est pas de la multiplicité des épreuves inscrites, mais, uniquement du manque d'évolution de la fédération. Le Comité a perdu de vue l'objectif qui doit nous guider tous! le triomphe du motocyclisme et pour l'assurer, il aurait dû satisfaire à toutes les exigences qui sont: les courses et les Salons.

La fédération a toujours cru que le monde motocycliste français, du moins la partie de ce monde qui s'occupe d'organisation sportive, ne comptait toujours qu'un nombre assez restreint d'unités.

Il est un fait que, de par les fonctions, qu'ils ont volontairement assurées, ces organisateurs ont acquis un certain relief, et leurs faits et gestes ont eu une indiscutable répercussion sur le sport motocycliste et, par voie de conséquence, sur l'industrie motocycliste elle-même.

Ceci aurait été assurément très normal et leur activité serait entièrement digne d'éloges, si elle avait été toujours dirigée du bon côté. Malheureusement, on doit reconnaître qu'il n'en a pas toujours été ainsi et que, trop souvent les intérêts particuliers de certains les ont guidés vers une action, qui, parfois s'est éloigné notablement de l'intérêt général.

Il ne fait de doute pour personne que, dans la généralité des cas, des intérêts purement commerciaux furent une cause, et ceci explique de façon suffisante, les « erreurs » d'appréciation que l'on a pu parfois constater.

Du reste, au cours de la saison passée, de nombreux incidents se sont produits à l'occasion d'épreuves diverses: annulation, reports de dates, forfaits au départ... ne peuvent avoir été oubliés.

Or, dans tous les cas, l'origine a été la même, si les personnalités ont varié. Il est évident que la roue tournait: tel qui était au sommet un jour, se trouvait dans l'ornière le lendemain; la joie d'avoir fait un bon tour au voisin étant aussi tempérée par l'amertume du choc en retour.

Nous ne voulons pas abaisser ce débat, lequel doit rester impartial; mais, qui a souffert de toutes ces mesquineries: le motocyclisme tout entier!

D'autre part, et toujours pour les mêmes raisons, plus ou moins dissimulées, des bruits de scission se sont répandus: contre l'Union Motocycliste de France on vient de dresser une machine de combat sous forme de Fédération de clubs.

L'existence même du sport motocycliste est menacée et nous ne pouvons nous empêcher de le dire aux dirigeants.

Vous avez méconnu l'effort du motocyclisme alors que vous deviez l'encourager, aider toutes les manifestations sérieuses, leur donner des directives, des conseils, une orientation, vous allez en limiter l'effort, c'est le plus grand mal que vous puissiez faire à une cause que vous prétendez défendre et pour laquelle vous travaillez à l'instar de ce pauvre Gribouille!

Petites nouvelles (plus ou moins vraies)

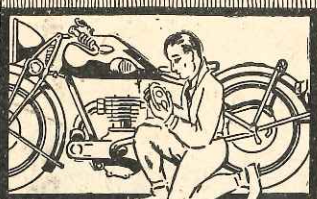
EN Amérique, l'essence n'étant pas imposée du même taux, dans tous les Etats, il se produit des fraudes.

En France, grâce à la perspicacité de nos gouvernants, ces fraudes sont heureusement évitées, l'essence étant taxée, uniformément, de 56 % de droits et taxes.

NOUS apprenons que M. Jules, dit Julot, serait convoqué à la prochaine assemblée de l'U. M. F.

M. Jules, dit Julot, qui tient un café-dancing à la Garenne-Bezons, avait organisé dimanche dernier, dans son établissement, un bal auquel participèrent plusieurs motocyclistes.


M. Jules, dit Julot, aura donc à répondre devant la Commission Sportive de son organisation de « Moto-bal », non effectuée suivant les règlements de l'U. M. F. et, par conséquent, en dépit de tout bon sens.



Rodage

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

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



L'Hermetic-Rodex

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

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

- 1 boîte Hermetic-Rodex mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____

LODGE BOUCIE MICA

POUR LA VITESSE

Représentant Général pour la France
H. J. HARDING 49, B° Gouvion S' Cyr Paris XVII

L'Antenne

Journal Français de vulgarisation

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...

Parait 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°

La SOCIÉTÉ des MOTEURS MOSER

à PONTARLIER (Doubs)

LIVRE SES MOTEURS 175, 250 et 350 CMC 3 4 temps à culbuteurs pour remplacer tous moteurs usagés.

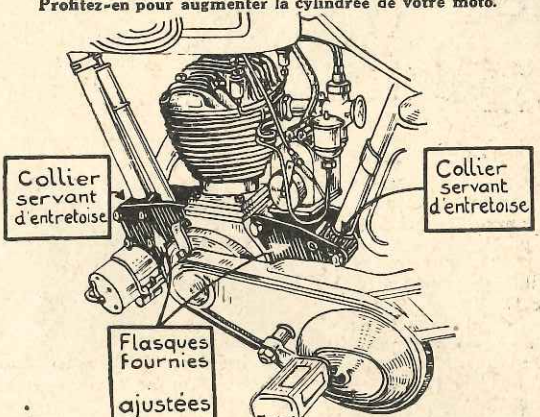
DEMANDEZ le TARIF A.20.

Réparations et fournitures de pièces détachées pour **MOSER** en service

UNE RÉPARATION AUTOMATIQUE ET GARANTIE STAUB

que vous offre

Par l'échange-standard de vos moteurs usagés avec reprise de l'ancien. Profitez-en pour augmenter la cylindrée de votre moto.



Exemple d'un montage 350 STAUB en remplacement du 250JAP, monté sur Motobécane ou Mo'confort
Demander Notice M échange standard, à :
G. STAUB, 26-30, rue Jules-Ferry, à COURBEVOIE.

NOUVEAU PRIX 36 FRANCS

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.

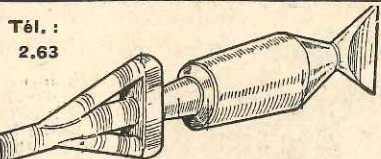
Il est de votre intérêt de monter des

BOUGIES K.L.G.

MONTEZ-LES - OUBLIEZ-LES!

Vente en Gros : S^e A^m KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier - PARIS

Tél. : 2.63



LE SILENCE PAR LE RENDEMENT

SILENCIEUX Bté PERCEVAUT

SES QUALITÉS : **Motos - Autos**

silence absolu - augmentation de rendement - facilité de pose

Ét^{es} LEMARCHAND & C^{ie} - 7, rue St-Jacques - LE MANS

THE MOTORIST

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

UN CADEAU..!

- 1 CASQUE PROTECTEUR "MOTORIST" Renforcé tout cuir, triple calotte liège
- 1 PAIRE SACOCHES DOUBLES entièrement en cuir - neuves
- 1 PAIRE LUNETTES incassables

FRANCO CONTRE 100 fr.

2.000 SACOCHES A LIQUIDER

SACOCHES ANGLAISES neuves, tout cuir, double à soufflets 35 fr.

SERRE-TÊTE de cuir fourré 15 fr.

IMPERMÉABLES ANGLAIS, double dos, double toile 85 fr.

GILETS de cuir 59 fr. depuis

VÊTEMENTS DE CUIR 325 fr.

RAGLAN CUIR HAVANE doublé laine depuis : 275 fr.

TENTES INDIVIDUELLES Poids 1.600 gr. 125 fr.

CANOT PLIANT "Le Pirate"

CASQUES PROTECTEURS CUISSARDS MOTO 25 fr.

BOTTILLONS de caoutchouc 25 fr.

GANTS fourrés Anglais 25 fr.

VISITEZ "ARCTIC" 28, Rue des Acacias - Paris LA CURIEUSE MAISON CANADIENNE - Annexe du "MOTORIST" ses tentes, ses canots, ses équipements pour sports d'hiver

BON POUR UN SUROIT expédié avec le nouveau catalogue, 64 pages, 320 gravures, franco contre 3 fr. en timbres-poste remboursables par un ticket inséré au catalogue

UTILIA

Modèles 100 et 175 cmc, 2 vitesses 250-350 et 500, 3 vitesses avec Moteur LMP.

Vélocoteurs sans permis Mle 100 cmc. avec Moteur Aubier-Dunne, transmission à chaîne à partir de 1.490 fr. (Débrayage facultatif). Même Mle avec moteur Stuedel. 2 vitesses, point mort et débrayage.

FOURCHES pour motos, vélocoteurs et tandems

CINTRAGE de tubes d'échappement pour toutes motos (Livraison immédiate)

Catalogue et conditions d'agences sur demande.

MOTOCYCLISTES AVISÉS

Retenez bien ceci : "L'été sera sec... et l'essence chère"

PROTEGEZ donc votre moteur de ses ennemis les poussières tout en ECONOMISANT votre carburant.

DEMANDEZ sans tarder à votre fournisseur

le CRISTALER-DIFECO

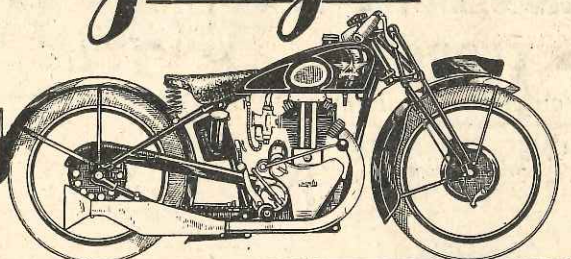
L'epurateur d'air-Diffuseur economiseur de carburant

ETABLISSEMENTS CRISTALER-DIFECO BOITE POSTALE N° 1117 SAINT-PAZIRE (LOIRE-Inf.)

Ne freine pas le moteur.

350 cmc VITESSES GARANTIES: LATERALES CULBUTEURS

110 km. **Jonghi** 130 km.



LES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES JONGHI
1 bis, rue Georges-Clemenceau - CHOISY-LE-ROI

SI VOTRE MOTEUR BMA EST ÉQUIPÉ D'UNE MAGNETO MI OU VOLANT V-130 "SAGA" SUPPLÉMENT D'ÉCLAIRAGE Frs : 95 (Phare-Pile 115 mm. - 3 Lampes - Câbles - Lanterne)

ÉCLAIRAGE - MOTO - COMPLET

"Lux" 550 fr.
"Grand lux" 600 »

Phares Chromés - Batterie - Klaxon, etc.

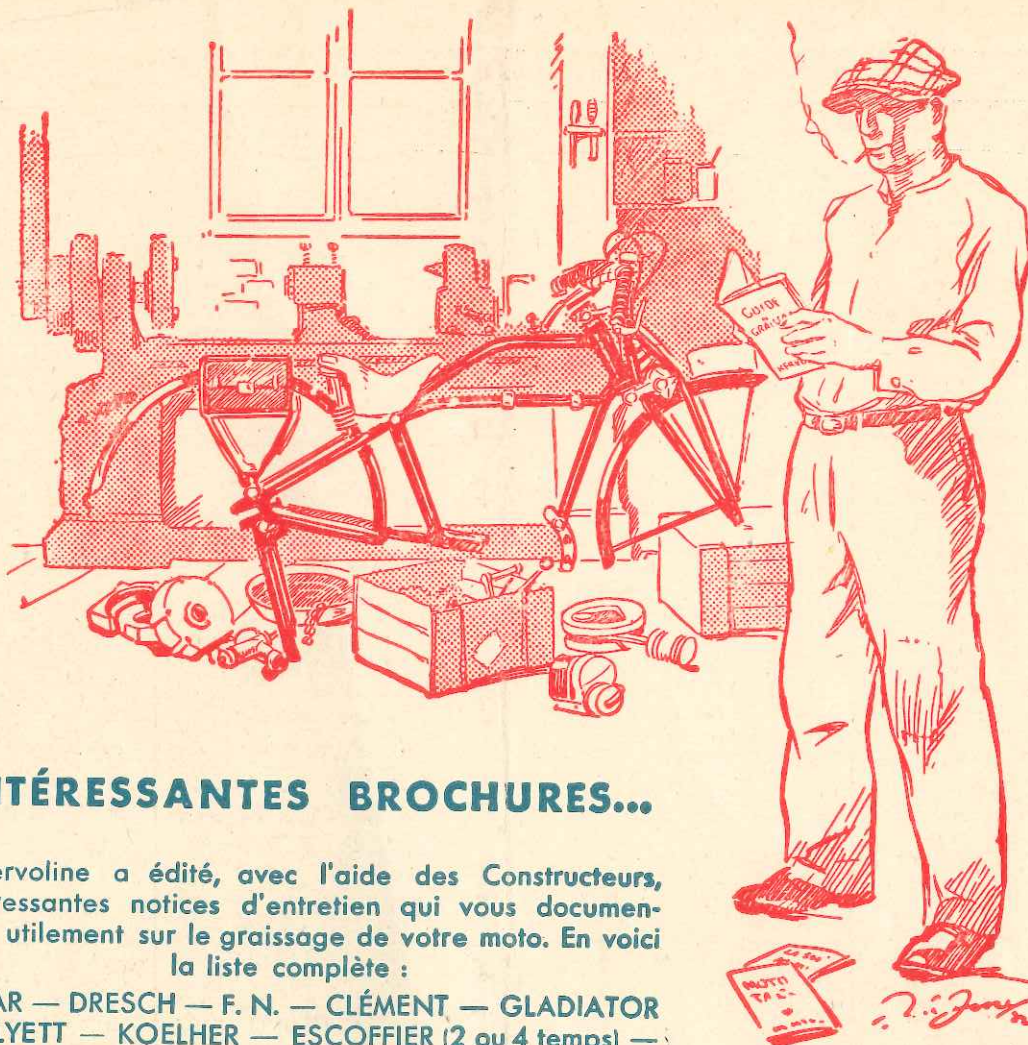
SAGA

71, Rue du Moulin-Vert - PARIS (XIV^e)
ÉCHANGE DES ÉCLAIRAGES USAGÉS A PARTIR DE : 460 francs

ÉCLAIRAGE-CYCLECAR-COMPLET

"Lux" 975 fr.
"Grand lux" 1.250 »

DYNAMOS : 2 débits, 70 ou 85 mm.



D'INTÉRESSANTES BROCHURES...

La Kervoline a édité, avec l'aide des Constructeurs, d'intéressantes notices d'entretien qui vous documenteront utilement sur le graissage de votre moto. En voici la liste complète :

DOLLAR — DRESCH — F. N. — CLÉMENT — GLADIATOR — HELYETT — KOELHER — ESCOFFIER (2 ou 4 temps) — O. S. A. — LIBERTY — MAGNAT-DEBON — MONET-GOYON (2 ou 4 temps) — NEW-MAP — RADIOR — MOTO-MONTE — MOTO RHONY X — P. A. P. C. P. ROLEO — ROYAL MOTO — RENÉ GILLET — SAN SOU PAP (2 ou 4 temps) — ROVIN (2 ou 4 temps) — STYLETT — TERROT.

Pour recevoir, gratis et franco, celle qui vous intéresse, il vous suffira de la demander à la Société des Établissements Quervel, 25 à 37, rue du Port, à Aubervilliers.

La Nouvelle Kervoline B.B. étudiée tout spécialement pour la lubrification des moteurs pendant les mois où la température est élevée, est le type d'huile que vous devez adopter en été.



NOUVELLE KERVOLINE

ÉTABLISSEMENTS QUERVEL FRÈRES, 25 à 37, RUE 'DU PORT, AUBERVILLIERS (SEINE)

Fondés en 1845

Société Anonyme au capital de 10.000.000 de francs