

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 contemplent
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.

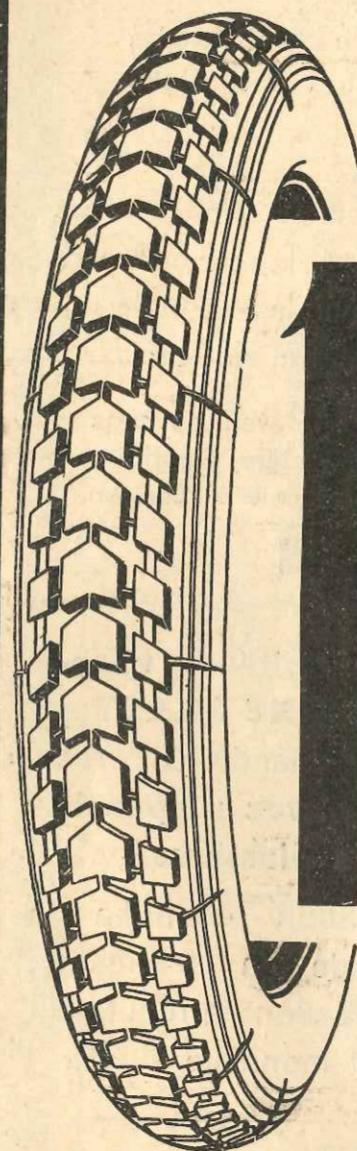
Rien de plus facile: graissez toujours votre moteur avec le type exact de Mobiloil préconisé par le Tableau de Graissage affiché chez votre garagiste. Chacun d'eux possède le pouvoir lubrifiant le plus élevé pour le moteur en vue duquel il a été mis au point. Mobiloil est uniformément distribuée par 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

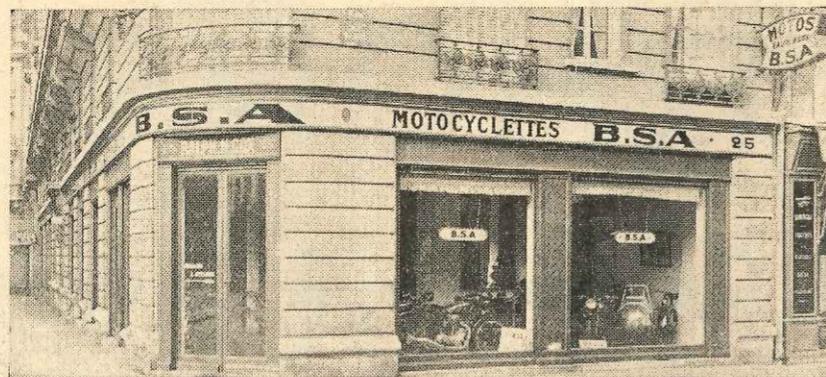
Catégorie 350 cc ONDAT (MAGNAT-DEBON)
 » GAUTHIER (MAGNAT-DEBON)
 500 cc NAAS (GNOME-RHONE)

PNEUS MOTO-CORD

HUTCHINSON

1932 EST L'ANNÉE B.S.A.

IL EST
dans VOTRE
INTÉRÊT



DE NE
pas ACHETER

voilà NOUVELLE
MOTOCYCLETTE

SANS AVOIR
VISITÉ

LES MAGASINS
B. S. A.

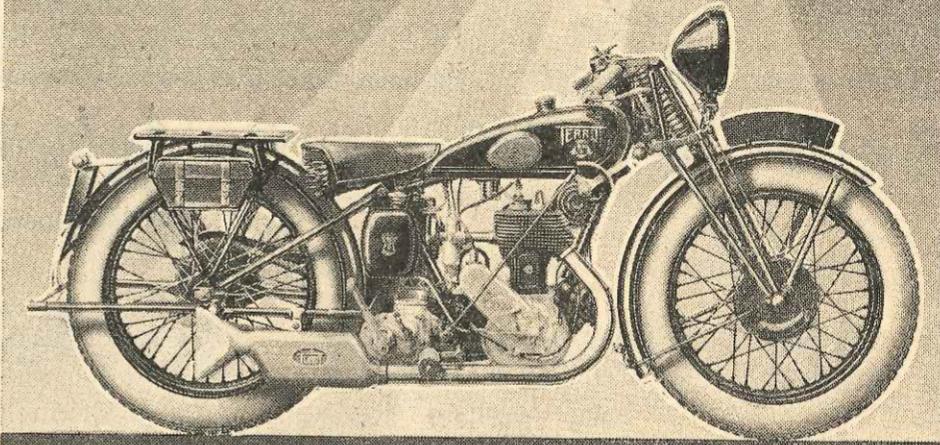
25, Rue Duret - PARIS (16^e)

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!

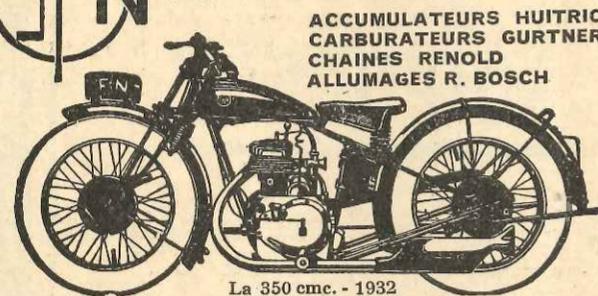


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
(Belgique)

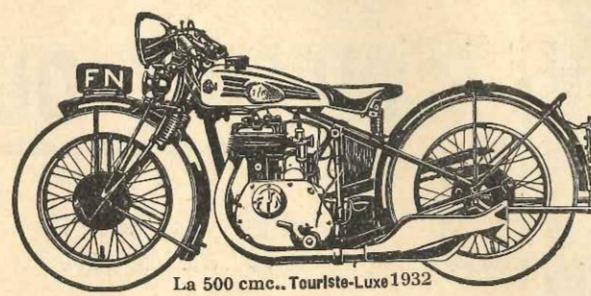
4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

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)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sidecars

BERNARDET - 1932 -

NOUVEAU STANDARD

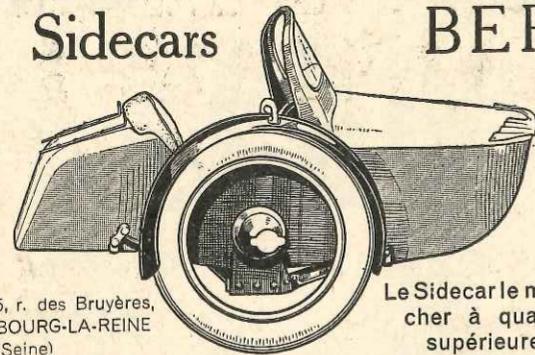
COMPLÉT : 1.750 fr

(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 — OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT —

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISSE 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**
SUCCÈS de **MOTOCONFORT**
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

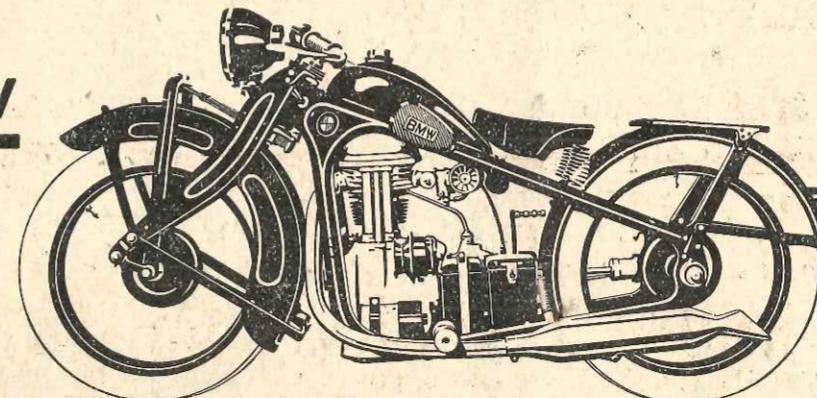


La R4 **BMW** 1932

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

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}
Union postale	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

(Tous les pays non compris dans la catégorie ci-dessus)

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.

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.

SOMMAIRE

N° 474

du 9 Avril 1932

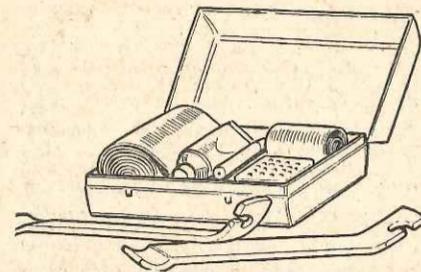
Le rechapage, par G. JULIEN..	302
La soudure à l'étain, par H.-P. BORESTROKE.....	303
Motos Snowden.....	305
Une nouvelle Jawa 175 cmc....	307
Informations.....	308
Soignez vos accus, par M. MELLON.....	309
A travers la Presse, par LE GUETTEUR.....	311
La page du side-car.....	312
Le coin de l'U.M.F.....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

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.

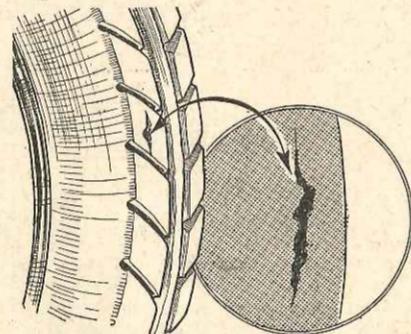
Parfois, il arrive qu'en un instant un silex se taille hardiment un chemin jusqu'à la chambre à air. Alors ?... Deux solutions : acheter un pneu neuf, chose facile, ou se décider à un rechapage du pneu perforé.

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.

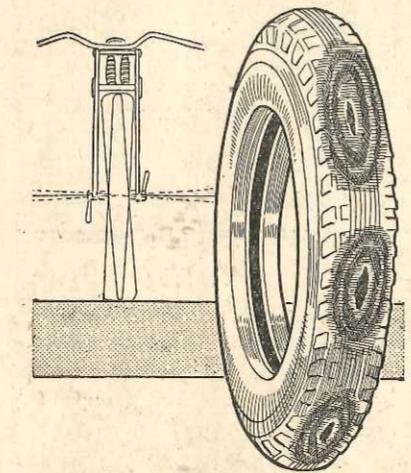
Lorsqu'un pneu s'est usé régulièrement, qu'il a accompli un nombre respectable de kilomètres, nombre variable évidemment suivant la section, le poids, la force de la machine et surtout suivant la conduite,

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.

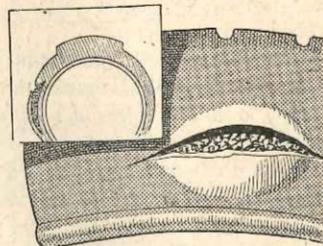


Il est inutile de faire rechapier une enveloppe dont les toiles présentent des lésions. Car malgré la gomme neuve, le pneu éclaterait à bref délai.



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



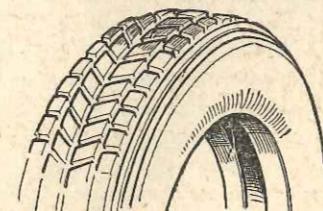
Si la chape seule est endommagée. Mais que la fissure n'a pas atteint la toile, mais dans ce cas seulement, un rechapage exécuté consciencieusement pourra rendre des services et constituer une réelle économie.

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.

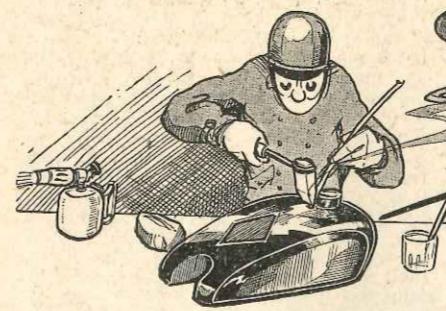
J'ajouterai qu'une vulcanisation entière du pneu peut être aussi pratiquée. Sans intérêt, pour nous autres motocyclistes, les pneus d'automobiles rapés sur une bonne longueur par un coup de frein, peuvent profiter de cette opération, mais nous ne pratiquons jamais nous autres, sur deux roues, de tels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



La Soudure à l'étain

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.

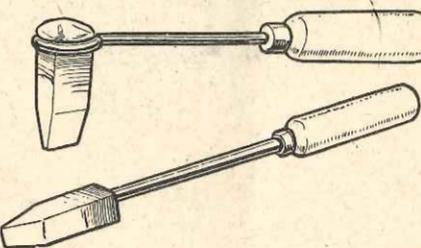
Il est essentiel que le décapant soit bien un chlorure et qu'il ne soit pas acide. Dans ce dernier cas, il donnerait naissance à des sels qu'empêcheraient la soudure de prendre. Pour préparer du chlorure

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.

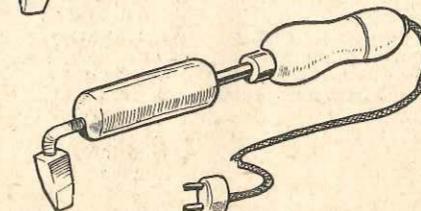
La pierre ammoniacale qui sert surtout à décapier les fers est en réalité du chlorure d'ammonium.



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

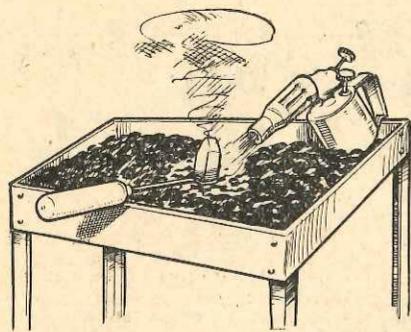
Le fer à souder le plus courant est constitué par un coin de cuivre monté sur une tige emmanchée. Parfois pour les très gros fer, la pointe en cuivre est rapportée sur un coin en fer. En France, on se sert de fers montés perpendiculairement sur la tige, alors qu'en Angleterre on utilise le plus souvent 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-



Manière de chauffer un fer avec une lampe à souder. Le poser sur du coke la tête en bas, comme indiqué par la gravure.

bon de terre (dans une cuisinière par exemple, mais protéger le fer par un bout de tube d'acier.

Il y a enfin des pâtes à souder en baguette qui permettent de souder directement les pièces sans employer un fer, mais il faut alors chauffer les pièces à 300 degrés environ après les avoir soigneusement nettoyées.

Etamage du fer

AVANT de chauffer le fer, nettoyez son extrémité avec une vieille lime. Après avoir chauffé, déposez un peu de résine sur le plat du fer, puis approchez la baguette de soudure et étalez la goutte de soudure avec une vieille lime.

On peut aussi passer le fer sur la pierre ammoniacale en tenant sur cette pierre un bâton de soudure, de manière à ce qu'à chaque course le fer touche la baguette de soudure.

A quelle température doit-on chauffer. Il est assez difficile de l'estimer. La température doit être suffisante pour que la soudure fonde très facilement au contact du cuivre, pas assez pour la couche d'étain brûle. Si la soudure ne s'étale pas, si elle coule en gouttelettes sans adhérer au fer, c'est que celui-ci a été mal décapé. Une extrême propreté peut seule permettre de faire de bonnes soudures.

Préparation des pièces

Les pièces doivent être parfaitement propres et on ne prendra jamais trop de précautions à cet égard. Il faut d'abord les nettoyer à l'essence puis les polir avec de la toile émeri neuve ou à la lime. S'il y a un endroit mal nettoyé, la soudure n'y adhérerait pas au contraire, si les surfaces sont bien nettoyées, elle glissera entre les plus petits espaces. Quand il y a un assemblage à faire, il ne faut pas croire qu'un décapage superficiel au chlorure de zinc puisse suffire. Si, par exemple, on doit souder un tuyau sur un raccord, l'intérieur du tuyau lui-même doit être nettoyé et décapé avant d'être emmanché sur le raccord.

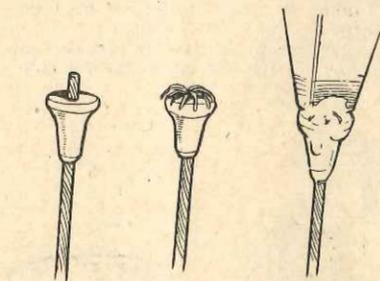
Quelques exemples de soudure

Nous n'envisageons que le cas de petites soudures faites au fer. Toutefois, mentionnons que les soudures étendues sont rarement effectuées au fer et qu'on a recours à un procédé appelé sweating ou suage. On étame alors les surfaces à réunir, on les badigeonne de décapant, puis on les place l'une sur l'autre, en plaçant entre elles une lame de soudure.

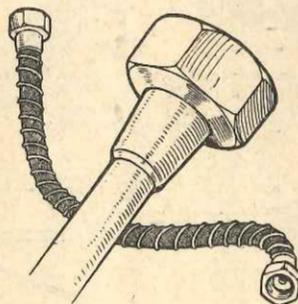
On place par dessus une plaque métallique chauffée à la température voulue pour que la soudure fonde et on met sous presse. Il ne faut pas exagérer la pression pour ne pas chasser toute la soudure.

Quelles sont les soudures les plus fréquentes qu'il a à faire un motocycliste ?

C'est tout d'abord la réparation des câbles de commande. Elle ne présente pas de difficulté particulière. Le câble est passé dans le bouton d'arrêt, après qu'on a nettoyé l'un et l'autre. Le bouton est maintenu dans un étai. On rabat vers l'extérieur les extrémités des fils constituant le câble. On décape de telle manière que le décapant aille partout. Une goutte de soudure suffira. Laissez le fer en contact avec le bouton qui s'échauffera, ce



Pour souder un câble : le passer dans le bouton d'arrêt, rabattre les brins, et souder avec un fer très chaud, de façon que la soudure coule à l'intérieur et que le travail soit solidement fait.



Il est relativement malaisé de ressouder un embout de tubulure d'essence ou d'huile. Et cependant il leur arrive de casser.

La tubulure souple, genre Pétroflex ou Avia, ne cassant jamais nous mettra à l'abri de cette panne désagréable.

qui permettra à la soudure de couler plus aisément.

Beaucoup de machines ont des tuyaux d'essence en durite et les ruptures des tuyaux à hauteur des raccords est rare. On voit de temps à autre indiquer des moyens de raccorder les tronçons d'un tuyau rompu. Le tube de durite est ce qu'il y a de mieux pour cela. Toutefois notre malchance a toujours voulu que les ruptures de tuyaux se soient invariablement produites, sur nos machines juste au ras de l'écrou du raccord, ce qui rend tous ces trucs inutilisables. Nous emportons maintenant un ajoutage de rechange tout prêt avec quelques centimètres de tuyau de cuivre, et un bout de durite. On peut ainsi faire rapidement une réparation très durable. On ligaturera le tuyau de durite avec du fil de cuivre. La réparation du raccord brisé n'est pas difficile, si on a eu soin de nettoyer soigneusement le tube et le raccord avec de la toile émeri neuve (ne jamais se servir de vieille

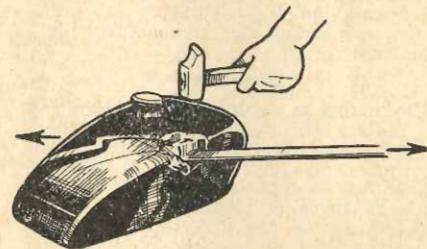
toile émeri plus ou moins grasseuse). Pour enlever le bout de tube resté dans le raccord, il suffit de chauffer. Après nettoyage des pièces les décaper avant de les emmancher. Décapez encore après montage et souder au raccord sur tout le tour. On enlèvera ensuite l'excès de soudure à la lime.

Les réparations des réservoirs sont rares, car leur construction est beaucoup plus rationnelle et soignée qu'autrefois. Les trous sont rares et ne se produisent que si le réservoir est corrodé. Comme l'étamage intérieur aura disparu, au moins par places, un réservoir qui est dans cet état ne cessera de donner des ennuis et il sera préférable de le changer. Il se peut que la fuite ait lieu par une fente. Dans ce cas on percera deux petits trous aux extrémités de la crique pour éviter qu'elle gagne, et on consolidera au moyen d'une plaquette soudée. Cette plaquette doit être du même métal que le réservoir, sinon un couple électrique se produira et provoquera la corrosion du métal. Si la plaquette est de grandes dimensions, procédez par le suage. Etamez parfaitement les deux surfaces, interposez une feuille de soudure et appuyez une masse chaude (un fer à repasser par exemple jusqu'à ce que des gouttelettes de soudure apparaissent sur les bords de la plaquette. Insistons une fois de plus sur la nécessité d'une propreté absolue et d'un bon décapage des surfaces à souder. Ne comptez pas sur la chaleur pour obtenir l'adhésion de surfaces mal préparées.

Quand il n'y a qu'un petit trou une goutte de soudure suffit à l'obtenir. Si le trou avait une assez grande dimension introduisez une agrafe à bouton comme celle en usage pour attacher plusieurs feuilles de papier ensemble.

La soudure peut être employée pour combler les traces de chocs. Quand un réservoir est défoncé on peut le redresser en partie en soudant un boulon sur le panneau endommagé ; on a ainsi la prise nécessaire pour exercer une traction.

Il y a, bien entendu, bien d'autres cas



Pour redresser un réservoir cabossé, souder au centre du creux le bout d'une forte pièce de fer. Ensuite, tirer dessus en martelant légèrement les bords du trou. Dessouder ensuite la pièce de fer en chauffant, et limer. Il n'y paraîtra plus.

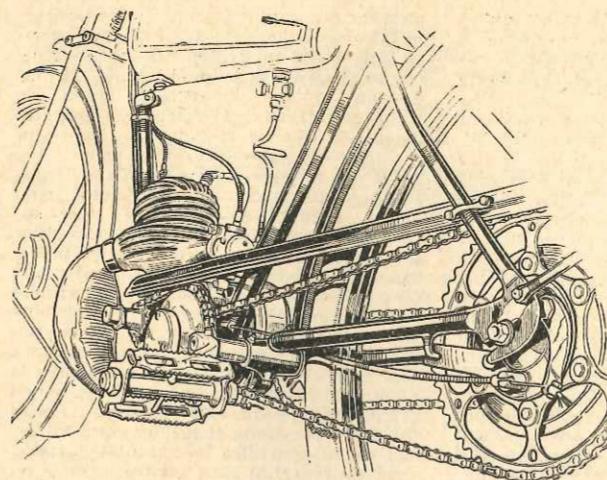
ou la soudure peut être employée, comme pour la jonction de fils électriques, la fixation des cosses, etc.

L'étamage peut rendre bien des services, et être employé pour une pièce qui rentre à frottement trop doux dans une autre. La pièce nettoyée et décapée est alors plongée dans de la soudure fondue dans une louche en fer battu.

Bien que la soudure soit en somme assez facile à exécuter, on fera bien de s'exercer tout d'abord sur de petits bouts de métal ou sur de vieilles casseroles en fer battu. Et on sera en possession, d'un procédé qui rendra de multiples services.

H. P. BORESTROKE.

Motos Snowden



En France le débrayage commence à faire son apparition sur les vélomoteurs et presque toutes les marques en tirent un modèle muni de ce perfectionnement.

UN très important mouvement se dessine en Angleterre en faveur des motocyclettes de moins de 150 cmc. de cylindrée. La raison en est tout d'abord qu'elles ne paient qu'une taxe annuelle de 15 shillings. Mais cela a eu pour effet d'engager les constructeurs à établir des machines très bon marché, accessibles à tous ; il est évident, en effet, que le client qui attache une grande importance à une réduction de taxe n'est pas disposé à consacrer à l'achat d'une moto, une somme relativement importante. Auparavant, les machines pesant moins de 224 livres anglaises payaient, quelle que fût leur cylindrée, une taxe de 30 shillings par an. Il y a donc maintenant en faveur des machines de 150 cmc., une réduction d'une quinzaine de shillings, c'est-à-dire de l'ordre d'une soixantaine de francs. Si un motocycliste regarde à dépenser cent sous de plus par mois pour l'achat d'une machine de plus forte cylindrée, il fera beaucoup plus encore attention à une différence de prix d'achat de plusieurs centaines de francs. Actuellement pour une quinzaine de livres, on trouve en Angleterre des motos de 98 cmc. à changement de vitesses, et pour une somme variant de 20 à 25 livres, des motos de 150 cmc. Notons d'ailleurs en passant que nous n'avons nullement à nous plaindre des prix pratiqués par nos constructeurs français car ils restent, malgré la dépréciation de la livre inférieurs aux prix anglais.

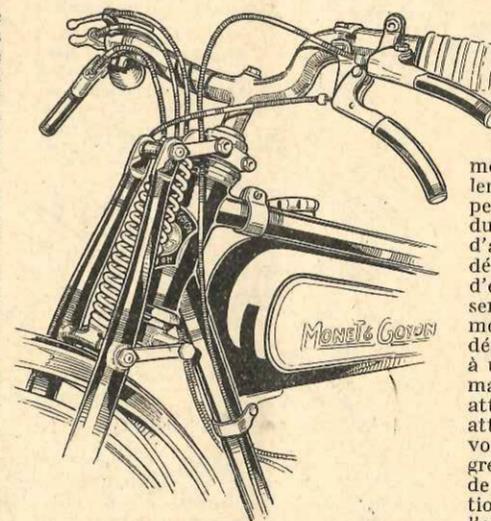
Ces petites machines sont établies dans l'espoir de gagner au motocyclisme une nouvelle catégorie de clients, et en particulier à convertir à la locomotion mécanique les cyclistes. Et déjà une propagande intense s'organise dans ce but. L'A. C. U. a organisé nous ne dirons pas une épreuve destinée à ces machines, mais plutôt une démonstration. Le pouvoir sportif anglais avait envisagé, et on ne peut que louer sa sagesse, quelque chose de très fragile. Il eût été évidemment assez maladroit de prévoir un règlement si sévère qu'il eût entraîné de nombreuses éliminations et fait croire qu'une moto de 150 ou de 98 cmc. était une machine inutilisable en dehors des allées et des venues quotidiennes. C'est sur les instances des constructeurs de ces petites machines que l'A. C. U. a développé son projet primitif et donné plus d'envergure

à cette démonstration. Deux jours étaient tout d'abord prévus mais la durée est maintenant portée à cinq jours du 18 avril au 22 avril. C'est de Birmingham que partiront les concurrents. Les étapes sont Sheffield, Leeds, Nottingham, Bedford, Reading.

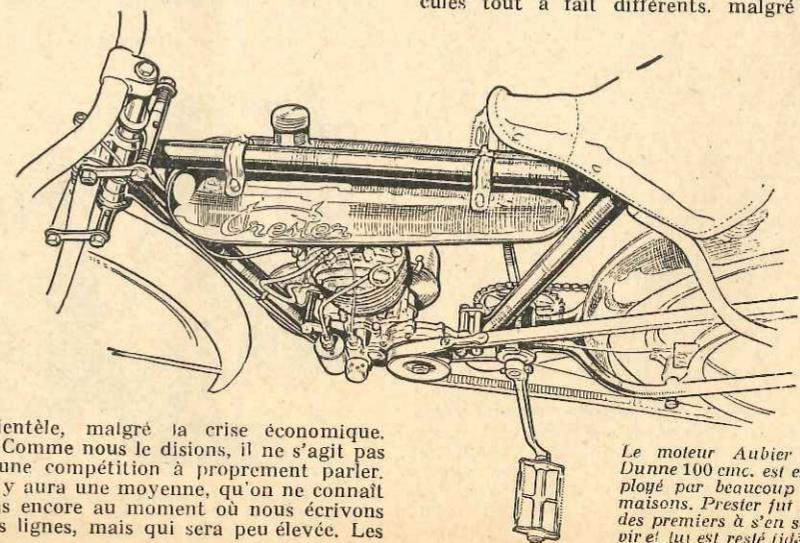
Le parcours est étudié pour faire passer les concurrents dans les grandes agglomérations ou villages où on espère trouver une vaste

concurrents (ou plutôt les démonstrateurs) voyageront par groupes de 15 ou 20, chaque groupe encadré entre deux voitures officielles. Il sera formellement interdit de dépasser la voiture de tête. Si, d'autre part, on ne peut suivre le groupe, les contrôleurs de la voiture de queue noteront la cause (cette disposition n'est pas à l'abri de toute critique). Un certificat sera délivré aux participants et on y consignera diverses observations relatives à la marche de la machine. Bien que cette démonstration puisse être intéressante, nous croyons toutefois que le règlement n'est pas exempt de critiques et en particulier, nous ne voudrions pas être chargé de conduire une voiture pilote. Cela pourrait aller sur un autodrome ou sur une route plate, déserte et droite. Mais dans l'établissement d'une moyenne sur une route normale, dans des conditions normales, comporte non une allure

uniforme mais des ralentissements, des accélérations, des arrêts. On nous dira que la voiture pilote sera menée à un train aussi régulier que possible et qu'après un ralentissement, elle ne se remettra en action que très progressivement que la moyenne fixée pourra être très facilement atteinte par des motos qui peuvent, en catégorie 100 cmc., faire du 50 et en catégorie 150, du 70. Et d'ailleurs, n'oublions pas qu'il s'agit d'une démonstration, et non d'un concours d'endurance. Une formule de ce genre serait difficilement applicable à nos vélomoteurs, à cause de l'obligation de ne pas dépasser une vitesse de 30 à l'heure. C'est à un point essentiel et la publicité assez maladroite faite au sujet des vitesses atteintes par certains vélomoteurs a attiré l'attention du fisc. Si nous ne voulons pas avoir des surprises désagréables, il faudrait, dans une épreuve de vélomoteurs, prendre toutes précautions pour que jamais, même en descente, l'allure de 30 à l'heure ne fut dépassée. Des contrôles secrets multiples pourraient seuls s'en assurer. La moto miniature de 100 cmc. et le vélomoteur sont des véhicules tout à fait différents. malgré la

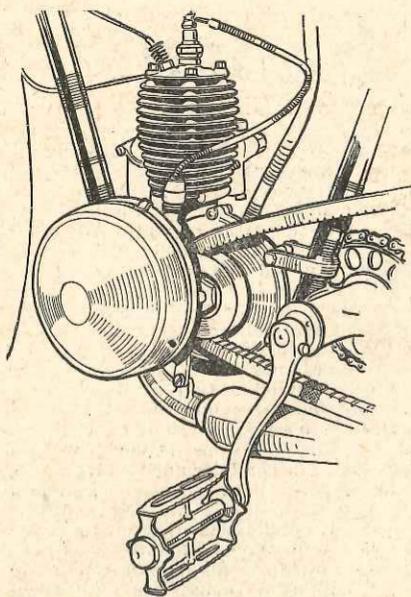


L'avant d'un vélomoteur français. On voit la fourche à parallélogramme, comme sur une moto.



Le moteur Aubier e. Dunne 100 cmc. est employé par beaucoup de maisons. Prester fut un des premiers à s'en servir et lui est resté fidèle.

clientèle, malgré la crise économique. Comme nous le disions, il ne s'agit pas d'une compétition à proprement parler. Il y aura une moyenne, qu'on ne connaît pas encore au moment où nous écrivons ces lignes, mais qui sera peu élevée. Les

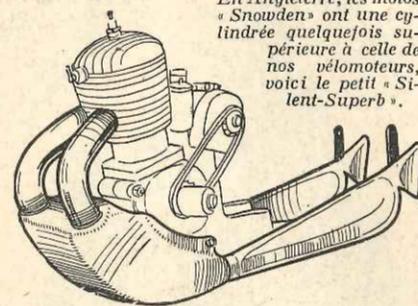


Les premières B.M.A. comportaient presque toutes une transmission par courroie. La tendance actuelle est à la chaîne.

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

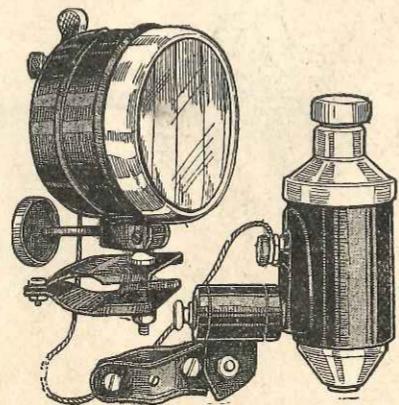
pédale beaucoup plus sûrement qu'au kick-starter. Il est donc certain que le vélomoteur, si simple et si sûr, est capable de convertir au motocyclisme de nombreux adeptes. Et de plus, il a l'avantage du prix, d'une taxe réduite et il ne nécessite pas le permis de conduire. Il n'est pas jusqu'à sa vitesse 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

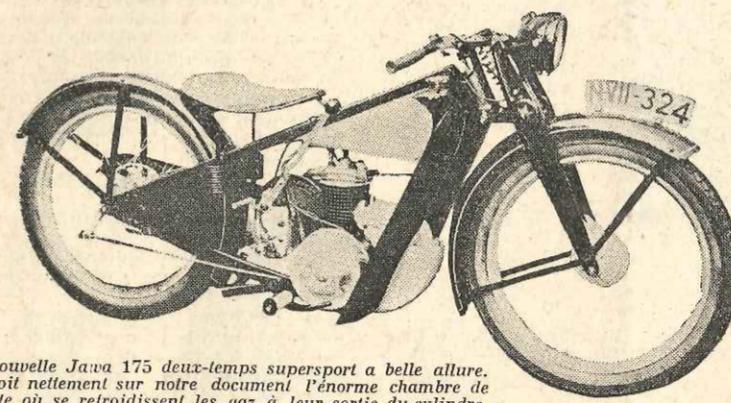
Il y a quelques mois, était déjà parue dans nos colonnes une description de la très intéressante Jawa 350 cmc. à soupapes latérales, bloc moteur, démarrage électrique et transmission par arbre rigide. Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs une nouvelle réalisation de la firme tchécoslovaque, due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

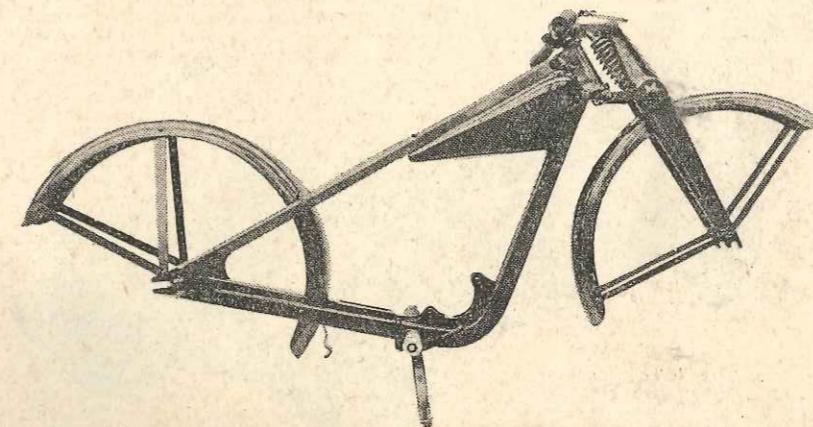
Comme dans tous les Villiers, l'allumage est assuré par un volant magnétique qui fournit en même temps l'éclairage.

La boîte de vites-

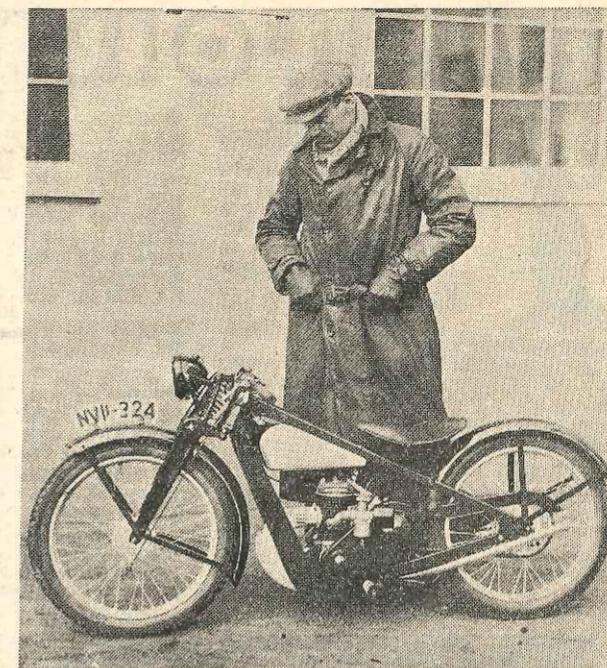
Comme son aînée, cette petite machine a un cadre en tôle emboutie. L'assemblage des divers éléments se fait par boulons. Les écrous et les têtes des goujons d'assemblage sont coniques ce qui a pour effet de mettre en place d'elles-mêmes les pièces à assembler durant le montage et de procurer un blocage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



La 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.



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

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

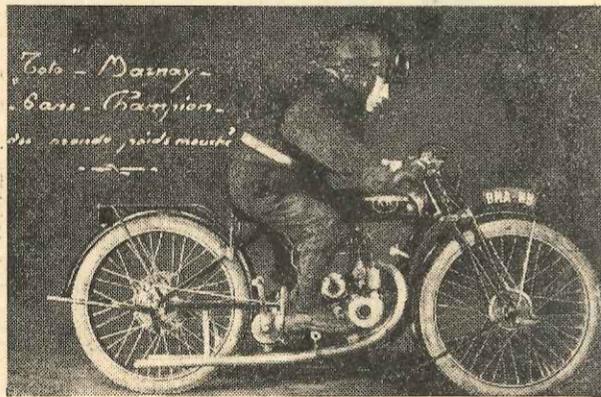
Le motocycliste P. Dodson qui se prépare à attaquer le record du monde détenu par Wright, fera sa tentative sur la plage de Pendine au guidon d'une motocyclette Excelsior spécialement construite pour ce record.

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-



Il y a quelque temps nous avons déjà passé une photo de « Toto » Mar-nay (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

cimetière... » et voilà ce qu'un journal qui se dit moderne ose imprimer. Nous ne parlons pas seulement du mauvais goût de cette plaisanterie macabre, mais aussi de l'idée que se fait de la motocyclette un journal contemporain. Si *La Liberté* a une telle horreur du progrès elle n'a qu'à remplacer ses rotatives par des presses de Gutenberg, et ses machines à écrire par des plumes d'oie.

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.

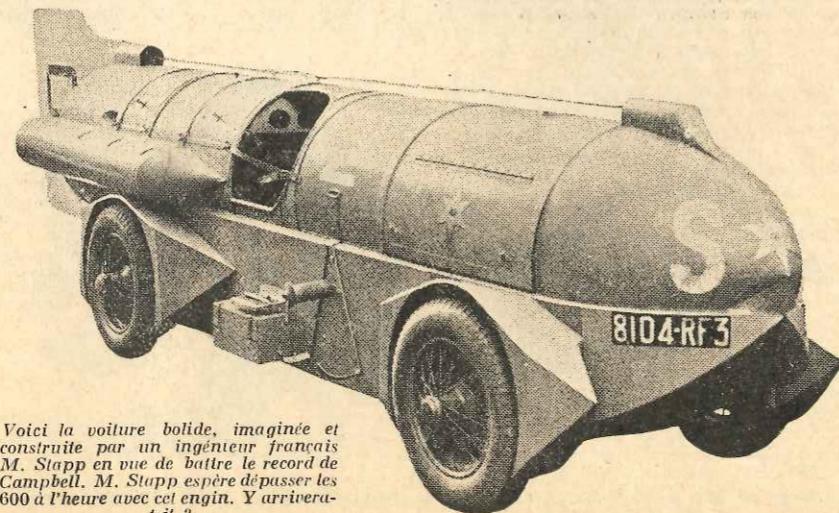
Nous approuvons entièrement ce jugement, car nous considérons que le fait de ne pas éclairer un véhicule à l'arrière constitue un véritable crime... la preuve !

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

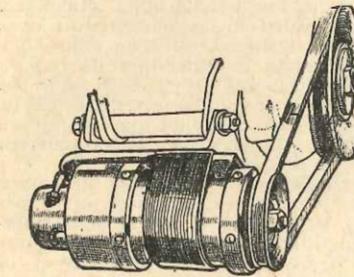
par exemple, à l'état des balais de charbon de la dynamo, dont une usure excessive pourrait contrarier ou même arrêter le débit. Souvent, une dynamo cesse de débiter tout simplement à cause de l'usure anormale d'un de ses balais de collection. Le changement de la pièce défectueuse remet immédiatement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

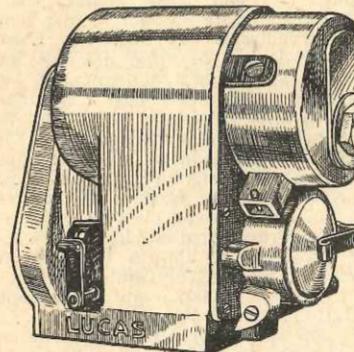
La batterie exige des soins plus attentifs et surtout beaucoup plus fréquents.

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.

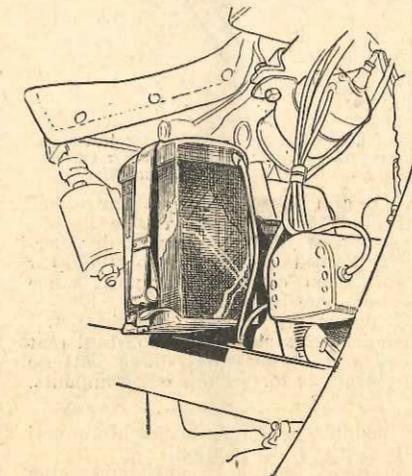


La magnéto dynamo constitue une excellente solution au problème de l'éclairage électrique, son entraînement est toujours régulier et l'on n'a jamais à s'en occuper.

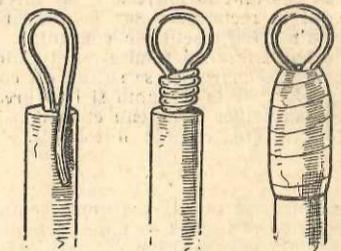
teurs, afin de les maintenir toujours en parfait état.

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

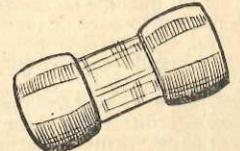
Lorsqu'elle ne fonctionne pas, une batterie chargée se vide peu à peu et, si on l'abandonne ainsi plusieurs mois, on peut être assuré de la retrouver complètement épuisée. Dans un autre sens, la surcharge qui se produit lorsqu'on envoie constamment du courant aux accumulateurs, sans leur en demander 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.

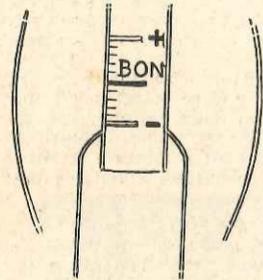
les plaques, mais il ne faut pas élever exagérément le niveau jusqu'à le faire déborder par les bouchons de remplissage, car ce serait le moyen de répandre l'acide, qui attaquerait les connexions et corroderait les parties métalliques atteintes.

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.

Dans un accumulateur convenablement chargé, l'électrolyte accuse une densité de 28 à 29 degrés Beaumé. A 25 degrés, la charge est moyenne et même plutôt faible ; à 19 degrés, la batterie est presque



Le densimètre classique est encore le meilleur moyen de peser l'électrolyte des batteries.



Une graduation facile à lire rapidement qui simplifierait l'usage du densimètre classique.

complètement déchargée et il serait mauvais de la laisser en cet état. Il importe alors au plus tôt de lui donner une recharge suffisante, soit en faisant un long trajet de jour, ce qui permettra à la dynamo de débiter suffisamment de courant pour opérer la recharge, soit encore en confiant la batterie à un spécialiste qui la rechargera sur le secteur à l'aide d'un redresseur de courant.

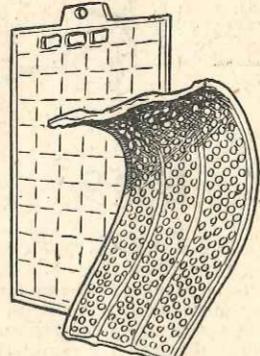
Une batterie ainsi remise en état doit conserver sa charge et se suffire du courant fourni par la dynamo si l'on prend soin de surveiller le niveau et la densité de l'électrolyte, comme il est dit plus haut.

Certaines batteries, mal entretenues, présentent des bornes — plus particulièrement la borne positive — recouvertes de sels acides qui attaquent les parties métalliques, forment des passages de courant qui occasionnent des pertes et font que la batterie se décharge anormalement. C'est en quelque sorte, une végétation colorée, une espèce de champignon verdâtre, qui se développe progressivement et poursuit ses ravages, si l'on n'y porte pas entrave.

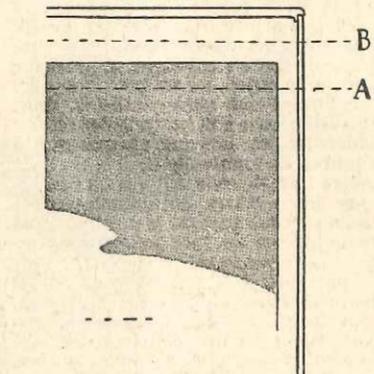
En l'occurrence, il s'agit de la formation de sels corrosifs dits « sels grimpants », dus à l'action de l'acide sulfurique contenue dans l'électrolyte suintant le long des bornes qui peuvent présenter un défaut d'étanchéité à l'endroit de leur sortie des bacs. L'acidité rongue le métal jusqu'à corroder complètement les pièces attaquées. Et de plus, comme nous l'avons dit, la propagation des sels risque de mettre des bornes en court-circuit, d'épuiser aussi l'accumulateur et de provoquer les désagréments qui s'ensuivent habituellement.

Il n'y a guère qu'un seul remède à cet état de chose. Il consiste en le nettoyage parfait des parties atteintes par les sels grimpants. Ces derniers doivent être soigneusement éliminés, et il ne faut surtout pas les rejeter dans les bacs sous prétexte

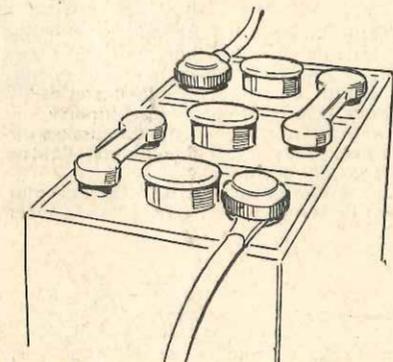
de récupérer ainsi l'acide qui s'en est échappé. Ensuite, on enduit d'une légère couche de graisse les parties métalliques net-



Plaque d'accumulateur gondolée par une décharge trop rapide.



Le niveau de l'électrolyte doit toujours être maintenu à un centimètre environ au-dessus des plaques.



Prenez la précaution de suiffer les bornes des batteries au plomb, si vous ne voulez pas voir les sels grimpants les envahir.

toyées, afin de les protéger contre une nouvelle attaque éventuelle de l'acide. Il est bon de vérifier la densité de l'électrolyte à fin de charge de la batterie, car la formation des sels grimpants laisse présumer une perte d'acidité.

Evidemment, il faut examiner fréquemment et maintenir en constant état de propreté, les bornes d'une batterie susceptible de former des sels grimpants.

Une maladie fréquente des accumulateurs, c'est la sulfatation.

En quoi consiste ce phénomène que d'aucuns considèrent comme un malaise chronique, admis comme un mal permanent et incurable ?

Par principe, tous les accumulateurs

au plomb sulfatent, car la réaction électrochimique à laquelle est soumis l'électrolyte pendant la période de décharge, engendre la formation de sulfate de plomb. Plus on pousse la décharge, plus cette formation est abondante et c'est son excès qui devient nuisible jusqu'à enrober les plaques et paralyser leur fonctionnement.

Voilà pourquoi les fabricants d'accumulateurs recommandent expressément de ne jamais pousser la décharge au-dessous de 1 volt 8 par élément, limite après laquelle les méfaits de la sulfatation excessive sont à redouter. Le meilleur moyen préventif est d'apporter à l'électrolyte les soins de surveillance déjà préconisés et de maintenir la batterie en charge constante. Notons d'ailleurs que cet état est une nécessité permanente, et les équipements électriques sérieux sont établis pour y satisfaire pleinement.

Cependant, il est encore des cas où les plaques se sulfatent sans raisons apparentes, malgré un électrolyte dont la densité est convenablement étalonnée. On trouve bien dans le commerce quelques produits caustiques que l'on additionne à l'électrolyte habituel afin de réduire une partie du sulfate en excès, mais les fabricants d'accumulateurs déconseillent cette pratique, craignant que la présence de corps étrangers trouble la fonction chimique de l'électrolyte.

Il semble, en effet, qu'on ne puisse traiter par des compromis ou des expédients, le problème si délicat de la sulfatation. Il faut, pour arriver à un résultat sérieux, prendre le sujet à sa base et lui apporter une solution complète, ainsi que paraît l'avoir fait un chimiste dont je vais vous dire un mot ci-après.

Comme l'on voit, c'est surtout l'électrolyte qui nécessite les soins d'entretien et de surveillance des batteries. C'est également de ce côté que naissent les causes de mauvais fonctionnement et les principales « maladies » des accumulateurs. Il semble donc que ce soit sur la nature même de l'électrolyte que l'on pourrait éventuellement apporter des remèdes aux inconvénients constatés.

La chose doit être possible car, récemment, j'ai été amené à prendre connaissance des travaux d'un ingénieur-chimiste, M. Fiorillo, d'après lesquels un nouveau liquide électrolytique qu'il nomme « l'Eclair », résoud avantageusement la question considérée.

Bien que ce liquide ait une densité de 28 degrés Beaumé, il ne comporte pas la même proportion d'acide que l'électrolyte ordinaire, car une partie de sa densité est due aux produits qui le composent et dont certains ont précisément pour but de neutraliser l'action corrosive de l'acide sulfurique.

Il en résulte que l'Eclair est un électrolyte doux, qui n'attaque pas les métaux et, par conséquent, ne provoque aucun des inconvénients classiques dus aux effets de l'acide sulfurique. Bien mieux, cet électrolyte réduit intégralement le sulfate de plomb qui détériore un si grand nombre d'accumulateurs. On peut donc régénérer une batterie sulfatée et hors d'usage en la garnissant simplement avec ce nouveau produit, dont nous avons fait l'expérience.

Terminons en remarquant que, d'une façon générale, les accumulateurs restent des organes dociles lorsqu'ils sont bien entretenus. Et c'est à l'usager qu'il incombe d'apporter le minimum de surveillance nécessaire. Maurice MELLON.



Une police rapide...

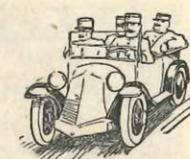
Ce n'est pas ce que nous avons actuellement. L'interview que notre confrère Schock est allé prendre récemment à la direction de la Police Municipale nous a indiqué la doctrine actuelle de la Préfecture : ne rien changer à ses habitudes.

Nos policiers vont à pied, à bicyclette ; les gradés vont en voiture, (de vieux modèles de voiturettes sans accélération ni vitesse), et c'est tout l'équipement de notre police.

En face d'eux les malfaiteurs que la crise économique (... et morale) que nous traversons fait pulluler et rend audacieux sont autrement équipés. Bien armés (leurs revolvers ne s'enrayent pas comme ceux de la police...) sachant se servir de leurs armes, utilisant le plus souvent des voitures volées qu'ils choisissent puissantes et rapides, les malfaiteurs narguent impunément la police.

Les attentats nocturnes se multiplient sans qu'on ait pu jusqu'ici arrêter un seul de leurs auteurs.

La nécessité de posséder une police rapide capable de poursuivre et de rejoindre les autos les plus vites devient une vérité première qu'on ne veut pas comprendre en haut lieu à la préfecture, mais que le public commence à réclamer avec insistance.



Dans la grande presse

Nous lisons dans le journal 'L'Œuvre'.

« Les bandits en auto peuvent faire à peu près tout ce qu'ils veulent dans les rues de Paris. Tout ce qu'ils risquent, c'est d'être dérangés par des promeneurs importants, auquel cas, ils remontent dans leur voiture. Même si des agents à bicyclette apparaissent au bon moment, ils ne rendraient pas de grands services. Je me demande ce qu'on attend pour lâcher dans un Paris qui ressemblera bientôt à Chicago, des patrouilles à motocyclette qui rendraient vraisemblablement les agresseurs plus méfiants. »

Nous admettons que la motocyclette n'est pas utilisable à Paris de jour et lorsqu'il pleut, en raison des encombrements et du sol glissant.

Mais par temps sec, la supériorité de la moto au point de vue rendement, vitesse, sur le vélo, ne se discute pas.

Une patrouille de deux cyclistes couvre en six heures de ronde, dont une heure de repos environ 50 km. de voies ; la même, patrouille à moto en couvrira 4 fois plus : 200 km. environ, avec des possibilités de vitesse autrement efficaces en cas d'alerte.

Mais la Préfecture est opposée à la moto.

Après la police la magistrature...

Il n'y a pas que la police qui est insuffisante en l'occurrence : il y a les lois qui sont mal faites, il y a la magistrature qui interprète ces lois dans un sens toujours préjudiciable aux automobilistes et à leurs intérêts.

Nous lisons dans un récent éditorial du grand hebdomadaire Candide :

« Depuis quelque temps, les vols d'autos se multiplient sur la voie publique. Que deviennent les voitures dérobées ? Presque toujours, on les retrouve à l'abandon. Ou bien les voleurs les ont déposé de tout ce qui peut s'enlever ou bien ils se sont simplement offerts une promenade innocente. Souvent aussi ils s'en servent pour exécuter un coup de main audacieux. Le vol des autos serait moins fréquent s'il était prévu par le Code pénal et puni de plusieurs années de prison sans sursis. Actuellement, c'est un délit insignifiant. Avec quelques semaines de prison, on s'en tire. Et pourquoi les tribunaux ne sévisent-ils pas ? C'est, m'a-t-on dit, parce que les juges, étant mal payés, ne trouvent intéressants que les citoyens qui vont à pied et prennent l'autobus. »

Candide n'est pas non plus un organe spécialisé dans l'automobile : on ne peut lui reprocher aucun parti-pris. Son jugement sur l'état d'esprit de nos juges en matière d'automobiles n'en est que plus dur.

L'automobilisme, bureau de bienfaisance

Mais il n'y a pas que cela. Il y a aussi une fausse interprétation de l'esprit de la loi par les juges.

Interprétation qui relève beaucoup plus de la charité mal placée que de la justice pure.

Nous lisons dans le Petit Bleu, ces réflexions au sujet de l'accident de M. Basset, cet automobiliste qui fut arrêté boulevard Magenta, sa voiture trainant sous son carter le corps d'un homme, qu'on a su ensuite être celui d'un ivrogne inébraté :

« L'automobiliste a plaidé sa bonne foi ; à aucun moment, a-t-il dit, il ne s'est aperçu qu'il avait causé un accident et, par conséquent, que sa victime était sous son capot. »

Il n'y a eu dans l'affaire aucun témoin. La chose est parfaitement possible. On ne saurait, sans aucune preuve contraire, douter de la bonne foi d'un inculpé.

Malheureusement pour M Basset, il n'y a pas beaucoup de magistrats qui soient automobilistes et tous, ou à peu près sont amateurs de la cote mal taillée qui consiste à condamner celui qui est au volant, même s'il est innocent, pour pouvoir donner des indemnités aux frais de l'assurance de la victime, même si elle est cause de l'accident. Et voilà pourquoi l'automobiliste, qui peut-être n'a aucun tort, n'aura peut-être pas raison. »



Voilà qui n'est pas non plus très à l'honneur de la magistrature et de son esprit de justice...

De cette mentalité de nos juges souffrent les automobilistes, et par contre-coup, les compagnies d'assurance. Que sera-ce lorsque l'assurance sera rendue obligatoire ou que le fonds de garantie couvrira les non-assurés ?

Ce sera alors la condamnation obligatoire et automatique de tous les automobilistes et motocyclistes auteurs ou victimes (parfaitement) d'accidents.

Remarquons que l'appréciation citée plus haut est tirée d'un organe de grande presse non spécialisé.

Changez le disque

DANS la revue des agents M. K. demande qu'on trouve un peu de nouveau en matière d'épreuve motocycliste. Il déplore le manque d'invention et d'imagination des organisateurs d'éternels courses de côtes et circuits d'endurance.

« En cette année 1932, dont on n'attend que tristesse et déchéances, il serait bon de sortir des sentiers trop battus et de donner quelque attrait nouveau aux épreuves que guette, sans cela, l'indifférence publique. »

Il n'y a qu'à voir ce qui se fait à l'étranger.

Le cross-country à motocyclette :

« Ce qui ne se fait jamais en France, mais n'est pas une nouveauté ailleurs : le parcours de tourisme à travers terrains variés et accidentés. Sentiers forestiers, coupés de descentes abruptes, de courtes portions marécageuses, de entrées, de passages où la force physique entre en jeu, ainsi que l'adresse du pilote. Aucun danger par suite des faibles vitesses réalisées. Affluence possible de nombreux particuliers, auxquels une telle épreuve ne doit rien coûter. Gros attrait public. Voilà qui remplirait nos mornes dimanches d'hiver ! »

Les formules ne manquent pas.

Un grand rallye à travers l'Europe : « Nous n'avons pas de grand rallye analogue à ce qu'est celui de Monte-Carlo pour les voitures. Ne serait-ce pas le rôle de la Fédération d'en tenter un, national pour commencer ? Son autorité sur les clubs pourrait seule, actuellement, garantir la permanence et l'indiscutabilité des postes de contrôle nécessaires. »

Un rallye par équipes de clubs :

« Connaissez-vous la « Rose d'Hiver » italienne ? Epreuve-rallye à l'usage de collectivités : équipes de clubs ou de marques avec des milliers de participants. Autre chose comme publicité motocycliste que tout ce que nous connaissons ! »

D'autres idées pourraient être utilisées : journée du side-car, épreuve pour motolandems, épreuves inter-villes ou inter-capitales, etc...

Il est certain que les organisateurs habituels de nos courses et réunions ne font pas preuve d'une imagination très active et s'enlissent dans une désolante routine.

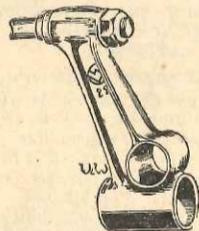
Seules, des formules nouvelles, attrayantes, amusantes peuvent apporter l'enthousiasme et la vie dans le sport motocycliste.

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.

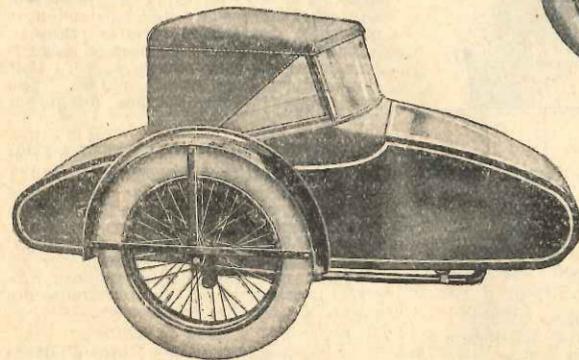
Le sidecar V. et W. étant destiné à être accouplé à des motos 350 et 500 cmc., son étude a eu comme but l'allègement, tout en conservant une large marge de sécurité; sa construction est en tube avec raccords en acier forgé, toutes les barres d'attaches sont en tubes, et les colliers raccords et fixations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

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



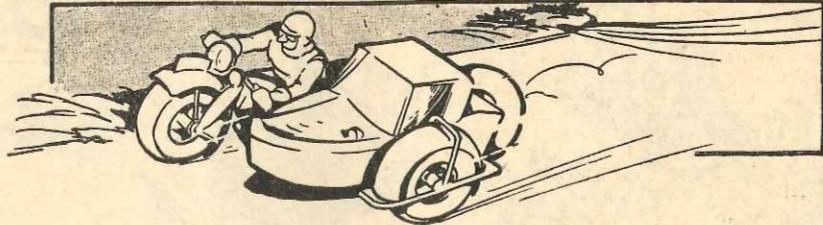
La main d'essieu en acier forgé, formant raccord du châssis. Dans la tôle est fixée la fusée de la roue.

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.

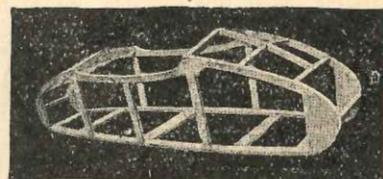
Les carrosseries de fabrication V. et W., d'une ligne rationnelle (profil aile d'avion) sont constituées d'une carcasse en bois recouverte de tôle et très soigneusement finies. Dans ce genre de construction nous retrouvons encore le même objectif: lutte contre le poids.

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

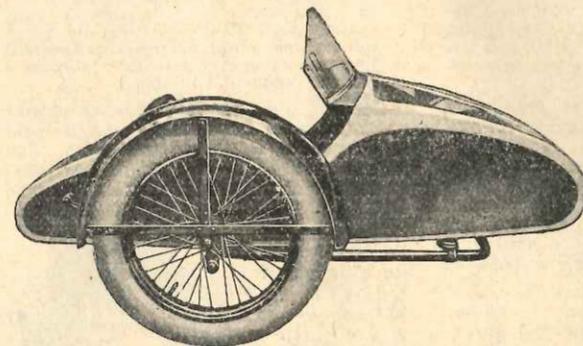
Le premier modèle est très confortable, il comporte une pointe arrière formant coffre à bagages, ses coussins à ressorts

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.

Petites nouvelles (plus ou moins vraies)

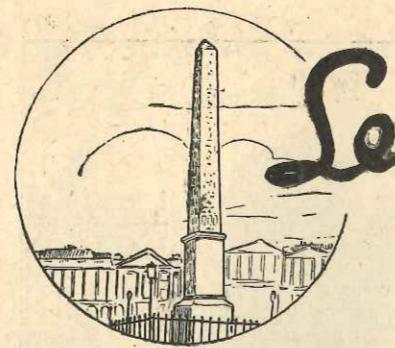
EN Amérique, l'essence n'étant pas imposée du même taux, dans tous les États, il se produit des fraudes.

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.



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.

MAIS... ASSUREZ-VOUS BONS

...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!

A Château-Thierry, Monneret, en Grande forme, bat le record de l'épreuve.

DISPUTÉE dimanche dernier, la course de côte de Château Thierry, organisée par L'Echo des Sports et le Journal a, comme chaque année, remporté un grand succès. De belles performances ont été réalisées malgré le petit nombre de concurrents, mais la plus remarquable est celle de Monneret, redevenu le pilote étourdissant que nous avions connu, et qui sur sa Kœhler-Escoffier, battit le record général de l'épreuve, détenu par Boetsch depuis l'an dernier avec 33" 4/5. Monneret a escaladé la côte en 33", à 109 km. 091 de moyenne.

Une mention spéciale doit aller à Andreino, le « gentleman rider », qui se classa second en 250 et en 500 cmc.

Résultats :
Motos 125 cmc. — 1. Gruyère (A. G. S.), 1,26" Moy. 41 k, 860.
175 cmc. 1. Cuny, (Monet-Goyon), 52" 3/5. Moy. 68 km. 441.; 2. Leroy (Monet-Goyon), 53" 4/5. Moy. 66 km. 914.
250 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), 39" 3/5, record battu. Moy. 90 km. 910.
2. Andreino (Clément-Gladiator), 42" 4/5. Moy. 84 km. 112.

350 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), 39" 3/5. Moy. 90 km. 910; 2. Ramus (amateur), 42" 2/5. Moy. : 84 km. 906; 3. Bila (A. J. S.), 54" 3/5. Moy. 65; jm. 934.

500 cmc. — 1. Debaisieux (Monet-Goyon), 34" 1/5. Moy. : 105 km. 263; 2. Andreino (Clément-Gladiator), 37" 1/5. Moy. : 96 km. 796 km. 774. 3. Dupuis (indépendant), 40" Moy. : 90 km. 4. Charrier (indépendant), 41" 4/5. Moy. : 86 km. 124.

750 cmc. — 1. Gouzu (René Gillet), 40" 2/5, record battu. Moy. : 89 km. 109.

1.000 cmc. — 1. Monneret (Kœhler-Escoffier), 33", record général de l'épreuve battu. Moy. : 109 km. 091.
Sidecars 350 cmc. — 1. Sa (amateur), 53" 4/5. Moy. : 66 km. 914.
600 cmc. — 1. Sotrapo (Kœhler-Escoffier), 51" 2/5. Moy. : 70 km. 039; 2. Burgos-Labalme (indépendant), 51" 4/5. Moy. : 69 km. 498.

En parcourant ce classement, on ne peut s'empêcher de remarquer la grosse part de succès que se taille la sympathique Debaisieux, enlevant sur les « Mâconnaises » les catégories 250., 350, et 500 cmc., battant le record dans la première. Un gros bravo à Debaisieux.

La course de côte de Torigni à Saint-Lo

DISPUTÉE le 29 mars à Saint-Lo, l'épreuve de côte de Torigni (1 km. départ lancé) a donné les résultats suivants :

Motos 175 cmc. — 1. Sourdrot (Monet-Goyon), 31 s. (m. h. : 113 km. 925), record battu; 2. Coulon (Terrot), 33 s. 1/5.

Motos 250 cmc. — 1. Sourdrot (Monet-Goyon), 30 s. (m. h. : 120 km.).

Motos 350 cmc. — 1. Braconnier (Veio-cette), 27 s. 4/5 (m. h. : 129 km. 496).

Motos 500 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 22 s. (m. h. : 163 km. 636), record battu.

Motos 1.000 cmc. — 1. Monneret (Kœhler-Escoffier), 20 s. 2/5 (m. h. : 176 km. 470).

Circuit des Champs de Bataille

LE Moto-Club de Verdun organise le 10 avril prochain, une grande épreuve de régularité de 135 kilomètres environ sous le nom de Circuit des Champs de Bataille.

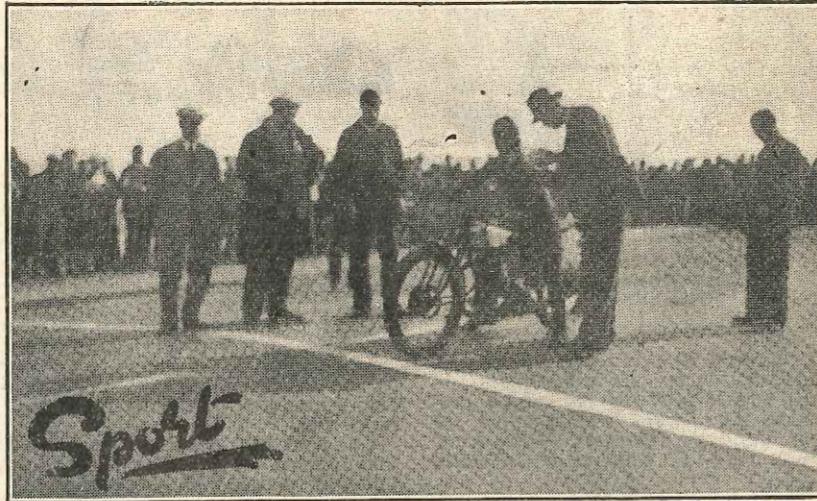
Partant de Verdun, la cité héroïque, le parcours passe par les points les plus célèbres du front de Verdun : Chapelle-Sainte-Fine, Etang de Vaux, Ornes, Bois des Caures, Monument du commandant Driant, Malancourt, le Mort-Homme, Montfaucon, Varennes.

De nombreux prix et plusieurs challenges récompenseront les concurrents et les clubs.

Pour les règlements et les engagements, s'adresser au Moto-Club de Verdun. Siège Social : Brasserie des Deux Gares, à Verdun.

Le Grand Prix Motocycliste du Maroc

LE Grand Prix Motocycliste du Maroc (A. M. C.) aura lieu le 22 mai prochain, sur le circuit de l'année dernière, un peu allongé (8 km. 900) empruntant la Côte d'Anfa. On escompte fermement la présence du



Boetsch (Terrot) prenant le départ des 500 mètres de Nice où il fit le meilleur temps.

champion de France actuel (500 cmc.), Gillot bien connu des sportifs marocains; ainsi que deux des meilleurs pilotes de la maison Monet-Goyon (qui comprend à portée de cette épreuve sur le public marocain).

Un lot important de concurrents est déjà constitué avec les meilleurs pilotes marocains, dont nombreux auront des machines spéciales et bien « gonflées ».

Les prix seront également très intéressants et les coureurs seront récompensés de belle manière.

L'Association Motocycliste Casablancaise est à la disposition des motocyclistes intéressés par cette épreuve.

Clôture des engagements : droits simples 5 mai; droits doubles 16 mai. Circuit 416 km. 500 : 47 tours.

Le circuit de Torvilliers

L'U.M. de l'Aube organisera pour la 7^e fois son annuel circuit de vitesse, le 29 mai. Les motos tourneront sur le circuit de 7 km 600 de 9 h. à 11 h., les autos, de 14 à 17 h. 30. L'épreuve est ouverte aux motos 175, 250, 350 et 500 cmc., aux autos de 750 cmc. à 5 litres, caté. course et sport. L'épreuve est placée sous le patronage du *Matin*, et dotée de 25.000 fr. de prix. Eng. à l'U.M.A.A. 72, rue Emile-Zola à Troyes.

Pour le Bol d'Or, engagez-vous

SUR le circuit, désormais classique de Saint-Germain, se disputera, du 14 au 16 mai, le Bol d'Or 1932.

Le succès du Bol d'Or 1932 est assuré et le magnifique circuit de Saint-Germain sera le théâtre d'une magnifique épreuve. Les engagements sont reçus chez M. Mauve, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e).

Le Tour d'Italie

LA grande épreuve de tourisme dite « Tour d'Italie » semblable à notre Tour de France qu'organise le Moto Club de Gènes du 3 au 10 avril sur 2.700 kilomètres a déjà reçu de nombreuses inscriptions.

Ont actuellement régularisé : 8 Mas; 7 Gilera 500 cmc.; 3 Ariel; 3 Ganna; 3 Simplex; 3 C. M.; 2 C. F.; 1 Della Frera; 3 New-Hudson; 1 Sertus; 1 X....

Le Championnat international de la Montagne

LES Commissaires sportifs des Automobiles Clubs de Suisse, d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie et de France viennent de se réunir à Genève pour fixer le règlement du nouveau championnat international de la montagne.

Les épreuves ci-après ont été désignées : le Stelvis (Italie), le Klausner (Suisse), le Mont Ventoux (France), le Gaisberg (Autriche), Baden-Baden et Friburg (Allemagne).

Le championnat sera ouvert aux coureurs mais aussi aux marques qui disputeront au moins cinq épreuves avec les mêmes pilotes pourront conquérir le titre de Champion de la montagne.

Aurons nous cette année un championnat semblable pour les motocyclistes ? La F. I. C. M. n'est pas encore décidée.

Nos constructeurs dans le Circuit du Sud-Ouest

APRÈS cette épreuve, il convient de féliciter les constructeurs qui ont, une fois de plus, démontré à quel point de perfection et de sécurité est arrivée la motocyclette moderne. Parmi les performances dignes d'être retenues, nous trouvons celles de :

Jonghi, qui, une fois de plus, avec Perrin et Lepaulard, termine victorieusement, confirmant ses précédents succès en 350 cmc., enlevant en outre la coupe de la catégorie 350 avec Perrin, le challenge du M. C. Bordeaux (Perrin-Lepaulard) et le challenge Anne Hier (Perrin).

Magnat-Debon, avec Onda et Gauthier, terminent aussi sans pénalisation en 350 cmc., ces deux pilotes enlevant le challenge Gascogne-Automobile.

Dans la même catégorie, Naudon et Rongieras, sur Motoconfort, se taillent, eux aussi, un beau succès terminant 1^{er} ex aequo.

Ne nous étonnons pas du succès de Lagache et de Robin (en 350) et de Capdeville et Dubourg (en 250), tous quatre montaient des Terrot, et la marque dijonnaise nous a habitués depuis longtemps à ses victoires en régularité.

Même réflexion pour Automoto dont les deux 350 terminèrent sans pénalisation avec Mercier et Orenge, et une 250 avec Figue, ainsi que pour Styl'son avec Boutary.

Narcy et Pahin, restés fidèles à leur 250 Peugeot, terminèrent, bien entendu, 1^{er} ex aequo dans cette catégorie dont, en outre, Narcy se paye le luxe d'enlever la coupe, puis, en compagnie de Pahin, le challenge Sarthou.

En catégorie 500 cmc., Lovinfosse et Huet en firent autant avec leur Motobécane, et cela ne doit surprendre personne, la réputation de la marque de Pantin est depuis longtemps établie, Motobécane s'adjuge également la coupe en 500 cmc (Lovinfosse) et le challenge G. Sarthou (Huet-Lovinfosse).

Chez Gillet-Herstal, qui termine 1^{er} ex aequo en 500 et en 350, nous retrouvons les vieux pilotes Andrieux et Lavaine dans la première, et Chéret dans la seconde.

Enfin, Gnome et Rhône, avec Bernard, Tastet et Naas, inscrit une victoire de plus à son palmarès, en terminant 1^{er} ex aequo en 500 cmc.

Clubs



Quelques membres du Moto Club de Suresnes photographiés au cours d'une sortie que le club fit au Tréport. A gauche, au guidon du side, on reconnaît M. William, le sympathique président du M. C. S.

La désagrégation continue L'A.M.C. de Roquebrune-Cap-Martin démissionne de l'U.M.F.

RÉUNIS dernièrement en assemblée générale, les membres de l'Auto Moto Club de Roquebrune-Cap-Martin ont voté, à l'unanimité la démission de leur club de l'Union Motocycliste de France.

A l'appui de leur démission ils indiquent qu'ils n'ont pas pu obtenir l'inscription au calendrier de la course de côte de Riva-Bella, d'une part; et que les frais d'organisation sont par trop onéreux, d'autre part.

Moto Club Dyonisien

DEVANT la nécessité de développer dans la région parisienne le Moto-Ball, le Moto Club Dyonisien vient de former, sur l'initiative de Georges Allain, secrétaire général, une section de Moto-Ball, en son sein.

Son Bureau est ainsi composé :
Président : Georges Landais; secrétaire : Georges Allain; trésorier : Georges Huau.
M. Huau remplira également les fonctions d'arbitre officiel.

Trois équipes viennent d'être constituées; l'équipe première est composée comme suit :
Avants : Henry, Landais (capitaine) et Jallat; arrières : Beaumont, But; Sakayan.

Notons que cette composition n'est que provisoire, une sélection sera faite ultérieurement parmi les trois équipes, afin d'en constituer une qui matchera les clubs régionaux et provinciaux.

Les maillots des équipes seront aux couleurs du Club, savoir :

Fond or, et bande horizontale sur la poitrine et les manches : pourpre.

Ajoutons que cette section va entrer en relation avec la Fédération Française de Moto-Ball, à condition que, toutefois, celle-ci reste indépendante de l'U. M. F.

Le 3 avril, sortie sur Verneuil, primée par le C. M. Choisy, départ du siège du M. C. P. à 7 heures, l'après-midi, à Verneuil, gymkana et match de Moto-Ball. L'A. M. C. Aiglon participera également à cette grande fête.
Renseignements à G. Allain, secrétaire au siège social du M. C. D., 31, rue du Chemin-de-Fer à Saint-Denis. Entraînement au Moto Ball, tous les dimanches matin, de 9 heures à midi.

Club Motocycliste d'Aubervilliers

LES membres du C. M. A., réunis en Assemblée générale, ont désigné à l'unanimité leur nouveau bureau pour l'année 1932-1933.

Ont été nommés :
Président : M. Chereau. Secrétaire : M. Poitevin. Trésorier : M. Mignerot. Comité sportif : M. Poittevin, Boudier, Pichardie. Assesseurs : MM. Decbelle, Allouis.

Compte rendu financier a été donné et accepté à l'unanimité.

La franche camaraderie et la bonne humeur sont des qualités que tout motocycliste trouvera à son siège, 197, avenue Victor-Hugo, Café Victor, place de la Mairie, Aubervilliers.
La prochaine réunion aura lieu au siège le mercredi 6 avril 1932.

Moto-Club de la Nièvre

Compte-rendu de la séance mensuelle du 12 mars 1932

LA séance est ouverte à 21 h. 15 sous la présidence du secrétaire, M. Lepierre, en l'absence de M. Demerson, président.

17 membres étaient présents.
Après approbation du procès-verbal de la dernière réunion, il est procédé à la discussion du calendrier touristique 1932, qui est adopté. En voici la teneur :

28 mars : Saut de la Canche; 10 avril : Moulins; 24 avril : Sancerre; 5 mai : Le Puy-de-Dôme; 15 mai : Source de la Loire (3 jours); 29 mai : Mont Beuvray; 12 juin : Etangs de Vaux; 26 juin : Vezelay-Lormes.

Un règlement intérieur des sorties, très précis, est également approuvé.

L'affiliation à la 11^e U. M. R. est décidée en principe, par vote à bulletins secrets, par 12 voix contre 3. Le Président, venu en fin de séance, a d'ailleurs apporté au sujet de cette question tous les éclaircissements désirés.

Le projet de budget présenté par le trésorier, est aussi approuvé.

Moto Club de Montrouge

AL'ISSUE de l'Assemblée générale, tenue le 4 mars, le bureau de la Société a été renouvelé comme suit :

Présidents d'honneur : MM. Louis Delsol, député; Noël Pinelli, conseiller municipal. Président honoraire et délégué à l'U. M. R. P. : M. Henri Decombard. Président : M. Louis Dazzoni. Vice-présidents : MM. Bernard Chayette, Pierre Rubin. Secrétaire : M. André Giraud. Secrétaire adjoint : M. Marcel Nietto. Trésorier : M. Pierre Dournes. Trésorier adjoint : M. Monsom. Président de la Commission sportive : M. Robert Foy. Administrateurs : MM. Bertheau, Carroue Gabeur.

Moto-Club de Villeurbanne et région

CALENDRIER Sportif 1932

24 avril : Rallye de la T. P. L. G. Motocyclistes; 5 mai : Sortie sur les Echameaux; 8 mai : Course de côte Les Sept Chemins (M.C.L.); 14-15-16 mai : Sortie sur l'Ardeche, Gerbier-des-Jones et le lac d'Issarlès; 16 mai : Course de côte du Bois-d'Oingt; 22 mai : Rallye « Stopp ». Ballon monté par Ravaine; 12 juin : Rallye « Radior » (Rallye-Disques); 19 juin : Circuit de l'Ain (U.M.A.); 3 juillet : Stade municipal : Fête de la mutualité et des sports; 14 juillet : Sortie sur les Gorges du Verdon; 17 juillet : Course de côte de La

Baraque (M.C.A.); 24 juillet : Challenge « Stopp ». Course de côte; 7 août : Circuit du Dauphiné (M.C.D.); 14-15 août : Sortie sur le Petit-Saint-Bernard; 21 août : Circuit de Vaucluse (M.C. Avignon); 4 septembre : Rallye « Peugeot »; 11 septembre : Course « Fernand-Forest »; 2 octobre : Rallye « Gillet-Herstal »; 18 décembre : 6^e bal de la Moto.

Pour les réunions sur piste (vélodrome) à Lyon ou Saint-Etienne, les dates seront données quinze jours à l'avance.

Circuit motocycliste d'endurance de Haute-Normandie

POUR la cinquième fois, le Motocycle-Club de la Seine-Inférieure organisera, le 24 avril, sous le haut patronage du *Matin*, du *Journal de Rouen* et de *Normandie-Sports*, avec le concours du Moto-Club de Dieppe et du *Moto-Club du Hâvre*, son annuelle épreuve motocycliste d'endurance et de régularité, courue sous les règlements généraux de l'U. M. F.

Cette épreuve touristique sera disputée sur les distances de 480 kilomètres pour le Groupe Bleu (machines de petites et moyennes cylindrées) et de 680 kilomètres pour le Groupe Rouge (grosses cylindrées) sur deux et trois circuits en étoile tracés autour de Rouen, dans les départements de la Seine-Inférieure et de la Somme.

La 1^{re} étape, dont le départ sera donné de Rouen à partir de 0 heure du matin, emportera les concurrents vers Barentin, Yvetot, Le Havre, Etretat, Fécamp, Dieppe et Rouen.

La 2^e étape ira de Rouen vers Gournay, Forges-les-Eaux, Aumale, la Somme, Eu, Dieppe et Rouen.

La 3^e étape, réservée aux « gros cubes », reprendra l'itinéraire de Rouen, Le Hâvre, Etretat, Fécamp et Rouen.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser au Siège Social du M. C. S. I., 79, boulevard des Belges, à Rouen (S. I.).

Le Challenge de Lutz

LE M.C. Corbeil-Essonnes organisera le 24 avril, une épreuve de régularité pour motos, sidecars et voiturettes jusqu'à 1.100 cmc., dans un cadre attrayant et pittoresque. Elle se courra en deux étapes : le matin, Corbeil-Château-Landon (138 km.), l'après-midi, Château-Landon-Corbeil (90 km.). Itinéraire : première étape : Corbeil, Fontainebleau (58 km.), Pithiviers (102 km.), Château-Landon (138 km.); deuxième étape : Château-Landon, Champagne-sur-Seine (42 kilomètres 500), Melun (66 km. 500), Corbeil (90 km.).

D'autre part, les moyennes imposées seront les suivantes : 175 cmc., 35 km. heure; 250 cmc., 40 km.-h.; 350 cmc., et sidecars 500 cmc., 45 km.-h.; 500 cmc. et au-dessus, sidecars au-dessus de 500 et voiturettes jusqu'à 1.100 cmc., 50 km.-h.

Le Challenge de Lutz, mis en compétition, sera attribué au club ayant les concurrents les mieux placés.

Engag. : M.C. Corbeil-Essonnes, 12, place Galignani, à Corbeil.

Fédération motocycliste de l'Est

LA F.M.E. s'est réunie dimanche 13 courant, au siège de l'Amicale Motocycliste de Thionville. La séance est ouverte par le Président, M. Abel Barthélemy, à 14 h. 30. Sont représentés Moto Club de la Moselle, Amicale Motocycliste de Thionville, Moto Club de Hayange, Rombas, Verdun, Homécourt, Merlebach, Freyming-Moyeuve Grande et Saverne. Excusé le Moto Club de Vézé-lise.

La lecture du procès-verbal de la dernière Assemblée et le Rapport moral et administratif, faite par M. Barthélemy, ne donne lieu à aucune objection et est approuvée. L'élection du Président démissionnaire est très discutée et M. A. Barthélemy est sollicité d'accepter à nouveau la Présidence de la F.M.E. qu'il a fondée. M. Barthélemy accepte et, par vote secret, ce dernier est élu à l'unanimité des 40 voix. La composition du Comité de la F.M.E. paraîtra ultérieurement avec le Calendrier des Courses arrêté de commun accord entre tous les Clubs.

Verdun organise, le 10 avril, le Circuit des Champs de Bataille. Une réunion du Comité aura lieu vraisemblablement ce jour à Verdun. Le 17 du mois prochain, le M.C. Homécourtois organise un Rallye.

M. Barthélemy est chargé d'envoyer un vœu, élaborer d'un commun accord entre tous les clubs de la F.M.E. au Comité directeur de l'Union Motocycliste de France, à Paris, par l'intermédiaire de l'U.M.R. Le Président rend compte de toutes les démarches qu'il a faites pour l'agrément des Clubs affiliés au Ministère de la Guerre, ainsi qu'auprès de la Direction des Douanes Belgo-Luxembourgeoise, en vue de passer la frontière sur simple présentation de la carte de la F.M.E.

Après la discussion de diverses questions, le Président lève la Séance à 18 h. 30. Deux nouveaux Clubs ont adhéré à la F.M.E. Ce sont Saverne et Thionville.

Tous les Clubs désirant s'affilier ou avoir des renseignements, peuvent s'adresser au Siège, Café Central à Metz, place d'Armes, ou au Président, M. Abel Barthélemy, 4, place des Paraiges. Tél. : 979.

Calendrier des Epreuves 1932

20 mars : M. C. Metz, cross motocycliste ; 10 avril : M. C. Verdun, circuit des Champs de Batailles ; 17 avril : M. C. Homécourt, journée motocycliste (Banquet et Bal) ; 8 mai : M. C. Metz, challenge des S. A. G. ; 15 mai : Féd. Mot. de l'Est, épreuve fédérale ou à Moyeuve (Gymkana) ; 22 mai : M. C. Merlebach Freyming (Gymkana) ; 5 juin, M. C. Verdun, grand meeting et Gymkana sur Stade ; 13 juin : M. C. Metz, kilomètre lancé (route de Jouy) ; 19 juin : M. C. V. F. Hayange, course de côte ; 26 juin : Féd. Mot. Est, sortie sur Nancy au Circuit de Lorraine ; 2 juillet : Féd. Mot. Est, sortie fédérale à Reims (Marne), au Grand Prix de France Moto et d'Europe Voiture ; 3 juillet : Féd. Mot. Est, sortie fédérale à Reims (Marne), au Grand Prix de France Moto et d'Europe Voiture ; 10 juillet : M. C. Merlebach, Freyming, kilomètre lancé ; 14 juillet : A. M. Thionville, grand rallye ; 17 juillet : M. C. V. O. Rombas, journée motocycliste ; 24 juillet : M. C. Metz, rally Siva et coupe Abe. Barthélemy, gagné en 1931 par M. C. Verdun ; 31 juillet : M. C. Saverne, circuit de Saverne.

Le Moto-Ball à Nevers

L'OLYMPIQUE Moto-Ball de Nevers a fait disputer Dimanche, en vue du Grand Match Sochaux-Nevers, une épreuve de sélection entre ses équipes. Le jeu fut de la meilleure facture et avait attiré au Stade du Pré Fleuri tout ce que Nevers compte de sportifs. L'O. M. B. de Nevers possède, en effet, de bons joueurs desquels émergent certaines individualités : Boulet, Duperrat, Huet, Picoche. Certaines phases du jeu emballèrent le public et l'on peut en déduire qu'en province, le Moto-Ball marche à grands pas et le public est conquis. L'équipe Verte battit l'équipe Blanche par 2 buts à 1. Ces buts furent marqués par Duperrat et Boulet

Noté sur le terrain, M. Singer, Président de la F. F. M. B., M. Sassié, entraîneur de l'O. M. B. N. Le Comité de sélection fut formé et constitué comme suit : M. Brisset, du C. M. Choisy, M. Allanic et Moussard. Les équipes de Nevers jouent sur machines Monet-Goyon. Demain, lundi, nous assisterons au match Sochaux-Nevers. Les résultats seront donnés dans *Moto-Revue*. Prochainement, Nevers-Choisy. *Moto-Revue* en reparlera du reste. Le Comité du C. M. Choisy adresse aux membres de l'O. M. B. de Nevers, ses vifs remerciements pour l'accueil favorable qui leur fut réservé.

La journée motocycliste du Moto Club Castrais

Le Moto Club Castrais organise le dimanche 26 juin, une journée motocycliste dans un but de propagande.

Cette journée comprendra : Le matin, rallye concentration. A midi, banquet. L'après-midi, gymkhana.

En organisant cette épreuve, les dirigeants du M. C. Castrais cherchent à nouer et à



Le Challenge de l'Union, qui sera mis en compétition par le M. C. Castrais.

développer d'amicales relations avec les motocyclistes des régions voisines.

Le règlement est conçu de manière à permettre à toutes les machines de participer au rallye.

La vitesse pure est exclue et seules entrent en ligne de compte l'endurance des motocyclistes et la sûreté de marche des machines.

Le M. C. Castrais s'interdit de participer au rallye.

Les engagés doivent rallier la ville de Castres, avant 11 heures. L'arrivée a lieu au siège du M. C. Castrais, café Marchand, 40, boulevard Carnot.

Hirondelle-Moto-Club

L'HIRONDELLE Moto-Club porte à la connaissance des motocyclistes qui désireraient faire le Rallye du 1^{er} mai avec le baptême de l'air à tous les concurrents, à leur arrivée à Orly, le kilomètre officiel de Michelin.

Châtillon, départ. Petit Clamart 5 km. La Boulie. Petit Jouy. Toussus le Noble. Châteaufort, Saint-Rémy, Chevreuse, 27 km. Cernay-la-Ville, Rambouillet, 45 km. 500. Rochefort, 60 km. 500. Val-Saint-Germain, Bruyères-le-Châtel, Arpajon, 81 km. 500. Linas, Longjumeau, Morangis, Orly (aérodrome), 109 km. 500. Motocyclistes, n'oubliez pas aussi le Rallye de la Pentecôte, Paris-Deauville, qui sera comme Langrune-sur-Mer il y a deux ans et Fécamp l'année dernière, un beau succès.

« La Flèche »

Moto-Club de Vincennes

Calendrier pour Avril

10 avril : Le matin : 1^{re} sortie, démonstration dans Vincennes.

L'après-midi : Participation au cross des Lilas.

17 avril : Sortie sur Vauréal (Vallée de la Seine) 75 kilomètres.

24 avril : Sortie sur Meaux.

Régularité par le M. C. Corbeil.

Union motocycliste de Choisy le Roi et des Environs

CE nouveau groupement motocycliste vient de se former à Choisy le Roi. L'U. M. C. invite tous les motocyclistes à faire une grande sortie touristique le dimanche 10 avril 1932.

Rendez-vous au Garage, 15, avenue Anatole France à Choisy le Roi. Pour les vélomoteurs : 8 heures. Départ : 8 h. 30. Pour les motos sidecars et voitures : 8 heures. Départ : 9 heures.

Itinéraire : La Belle Epine, Juvisy, Corbeil, Chailly en Bière. Rassemblement des deux sections : vélomoteurs et motos.

Visite de la Forêt de Fontainebleau : Barbizon, Caverne des Brigands, Les gorges d'Apremont, La Croix du Grand Veneur, Point de vue du Belvédère Lavoisier, Point de vue du Mont Chauvet, Champ de Manœuvres Déjeuner Pique-Nique.

Chaque motocycliste emportera son déjeuner. Pour éviter d'être chargé, un détachement ira chercher à Fontainebleau le vin, la bière et le pain.

Après déjeuner Distractions

Gymkana sur le champ de Manœuvres, courses de motos au ralenti.

Des prix seront distribués aux gagnants. Départ en groupe pour rentrer à Choisy le Roi, entre 4 et 5 heures. Au retour, à Choisy le Roi, un vin d'honneur sera offert au Café Guérel, 19, avenue Anatole-France.

En cas de mauvais temps la sortie sera remise au dimanche 24 avril 1932.

Moto Club de Paris

Sortie du 10 avril : Saint-Quentin. Participation au Circuit de l'Aisne. Engagés du Club : Adnet (175), Panero (250). Le Club assurera le ravitaillement de ses concurrents. Rendez-vous à 7 h. 30 Porte de la Villette.

Regroupement général et déjeuner à Pierrefonds.

Moto Club Romarimontain

Le Moto Club Romarimontain organise, le 22 mai prochain, une épreuve officielle nationale dite : Course de côte du Parmont.

Cette épreuve a obtenu l'année dernière un grand succès et tout laisse à prévoir un succès égal cette année.

Classement du Rallye du Printemps de l'A. M. F.

1. Bourquin (M. C. C. E.), 1 point ; 2. Ex-æquo : Henry D. (A. M. F.), Gérard (M.C.B.B.), 2 p. ; 4. Ex-æquo : Compagnon (A. M. F.), Griffaud (Indépendant), 3 p. ; 6. André D. (A. M. F.), 4 p. ; 7. Ex-æquo : Hautcoeur (A. M. V.), Houel (M. C. B. B.), 5 p. ; 9. Ex-æquo : Barnier (Indépendant), Pruneaux (A. M. V.), 7 p. ; 11. Ex-æquo : Thiébaud (A. M. V.), Astreuz (A. M. V.), Lesage (A. M. V.), Cœuret (M. C. B. B.), Mimier (M. C. A.), 9 p. ; 16. Chaumont (M. C. B. B.), 10 p. ; 17. Ex-æquo : Valmalle (A. M. V.), Vincent (M. C. A.), 12 p. ; 19. Ex-æquo : Cheillan (A. M. F.), Beaudot (M. C. B. B.), 14 p. ; 21. Lechelle (M. C. A.), 15 p. ; 22. Ex-æquo : Ledroit (A. M. V.), Redinger (M. C. B. B.), 16 p. ; 24. Jalicot (Indépendant), 18 p. ; 25. Vendenabelle (A. M. F.), 24 p. ; 26. Legrielle (M. C. B. B.), 25 p. ; 27. Renier (Indépendant), 33 p. ; 28. Veissière (Indépendant), 52 p. ; 29. Garrigues (M. C. B. B.), 65 p. ; 30. Caille (M.C.B.B.), 87 p. ; 31. Chauer (M. C. B. B.), 262 p.

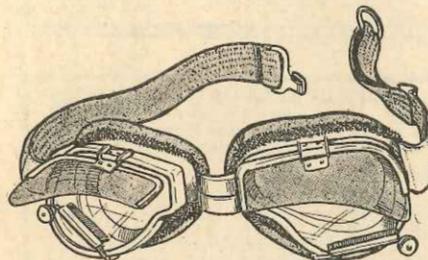
Le Challenge Paul Bloch a été remporté par le Moto-Club-Boulogne-Billancourt avec Gérard, Chaumont, Cœuret, Houel, 26 p.

La coupe de l'Avenir d'Argenteuil par l'Amicale Motocycliste de Franconville-Montigny avec Henry D., Compagnon, André D., 9 points.



« La Visionnette » lunette des Motocyclistes

Au cours d'une randonnée d'hiver pour essais d'accessoires, Bastide, sur sa fidèle B. M. W., avait fait d'intéressantes observations, il nous avait signalé, entre



autres et nous avons fait part de ses déductions à nos lecteurs, des remarquables résultats obtenus avec les lunettes « Visionnette » qui s'avéraient comme les plus pratiques pour la pluie et le brouillard. Dès leur parution, nous avons signalé cette spécialité des Maîtres-lunetiers Cretin et Billet qui depuis ont réalisé de gros progrès sur leur prototype. Nous reproduisons aujourd'hui le dernier modèle de cette maison. Cette lunette, nous l'avons signalé, déjà se caractérise par le fait que chaque verre est muni d'un essuie-glace, tout comme un pare-brise et d'une efficacité que nous avons eu l'occasion d'apprécier nous-même. Manœuvré d'un simple coup de pouce il redonne instantanément aux verres leur netteté et enlève comme par enchantement non seulement la pluie ou la buée, mais aussi la poussière. Ces lunettes se font en glace ordinaire ou en verres de sécurité. La monture et la garniture sont très bien étudiées et s'adaptent parfaitement à tous visages ; c'est à ce point même que, malgré que les verres soient plans, la visibilité sur les côtés est parfaite. Enfin, le modèle présenté ici est heureusement complété par deux petits écrans, pare-soleil et pare-phare, montés sur charnières, indispensables quand on roule à toute heure. Orientables, ces écrans, légèrement abaissés peuvent même à l'occasion servir d'ailette contre la pluie et complètent ainsi le dispositif essuie-glace.

La « Visionnette » est donc bien une lunette étudiée par des techniciens avertis, spécialement pour les Motocyclistes...

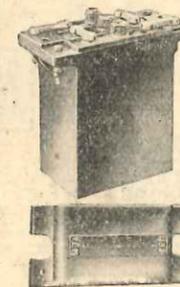
Des New-Imperial avantageuses

Il nous revient que Garreau, le sympathique mécanicien de Vaugirard vient de constituer un certain stock de motos New-Imperial neuves. Ce stock est composé de 350 et 500 cmc., soupapes latérales et culbuteurs ; il est même complété

par quelques sidecars de même marque. Il est intéressant de signaler que ces machines peuvent être cédées par Garreau à des prix remarquables et que les amateurs, vu la série limitée, feront bien d'aller voir ces machines de près, sans tarder. Ils verront en outre, l'équipe de bolides d'occasion que Garreau a minutieusement préparés et mis au point ce dernier hiver, en prévision des beaux jours prochains.

La batterie TEM pour motos

LA batterie d'accumulateurs N° 1460 construite par la Société des Accumulateurs TEM pour l'éclairage et l'allumage des motocyclettes, a été adoptée par plusieurs constructeurs de motocyclettes ; elle est conforme au modèle normalisé par le B. N. A. (norme M 5 du 14 mai 1929). Elle est composée de



3 éléments de 14 A. H., groupés dans un même bac en matière moulée. Un couvercle en matière moulée fixé par deux boulons protège ses connexions. Elle peut être fixée à la machine, soit par une sangle passant sur le couvercle et entourant la batterie parallèlement aux petits côtés, soit à l'aide de tiges boulonnées. Les bornes d'entrée et de sortie sont particulièrement bien protégées contre la pluie et la boue. Des dispositifs spéciaux

assurent l'étanchéité parfaite des éléments. Le bac, très robuste, ne présente extérieurement que des parois lisses de manière à faciliter le nettoyage et à éviter les dépôts adhérents de boue et de poussières.

Un nouveau silencieux pour motos

CASS'POTIN. Tel est le terme employé pour le nouveau silencieux pour motos que vient de lancer M. L. Che-neux.

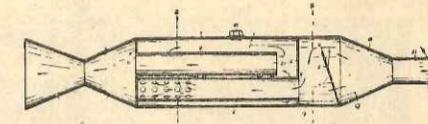
Et c'est bien son nom, étudié spécialement pour la moto le « Cass'Potin » donne le silence et n'absorbe aucune force au moteur.

Une description va vous permettre de constater l'efficacité absolue du système :

Les gaz entrant en A sont tamisés sur une plaque perforée d'une multitude de trous qui les divise en filets dans une première chambre d'où ils passent par un tube également percé de nombreux trous et se divisant une seconde fois s'éteignent par leur quantité dans une chambre beaucoup plus grande et s'engageant par un autre tube se dirigent vers la sortie par des effets de cônes.

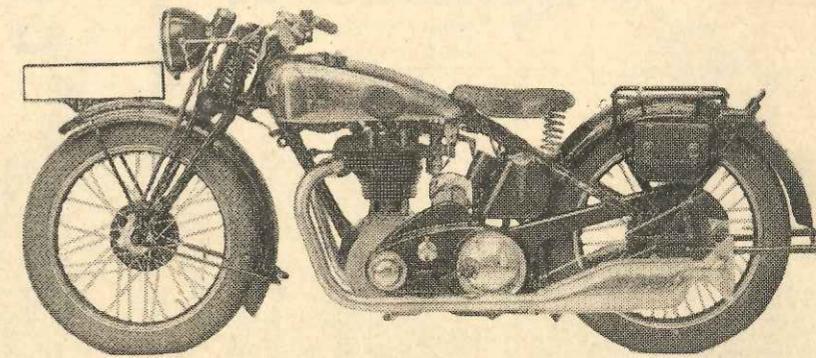
Une ou deux vidanges, au gré du motocycliste permettront le nettoyage de l'appareil de temps en temps, cela est surtout nécessaire pour les 2 temps.

D'après les essais effectués tant sur route qu'à l'atelier, la consommation d'essence n'a pas varié avec échappe-



ment libres, et les possibilités de vitesse, malgré le silence, sont restées les mêmes.

Cet appareil bien étudié préservera de la contravention les motocyclistes trop bruyants.



Voici le dernier modèle N. S. U. 500 cmc. à culbuteurs, représentée en France par Pierre Psalty. Cette machine à laquelle nous avons consacré un article (relatif au modèle 1931) est, rappelons-le, un splendide arbre à cames en tête d'une netteté de ligne qui la classe parmi les plus belles productions modernes et aussi, parmi les plus rapides et les mieux équilibrées comme tenue de route. Elle apparente la fabrication d'Outre-Rhin aux plus magistrales productions anglaises.



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)

MOSER

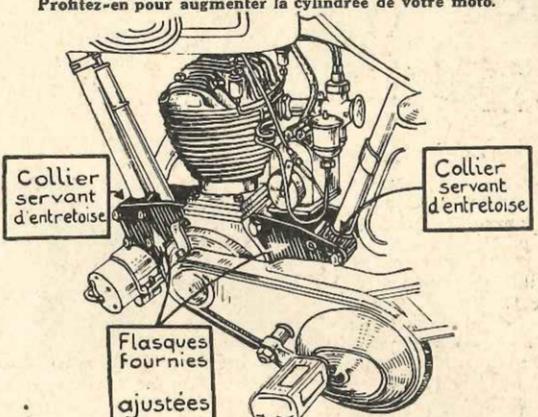
LIVRE SES MOTEURS 175, 250 et 350 CMC 3 4 temps à culbuteurs pour remplacer tous moteurs usagés.

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 Moconfort
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.

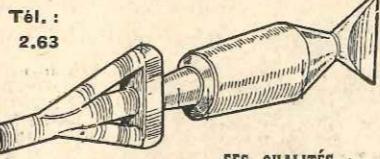
Il est de votre intérêt de monter des

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^s 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

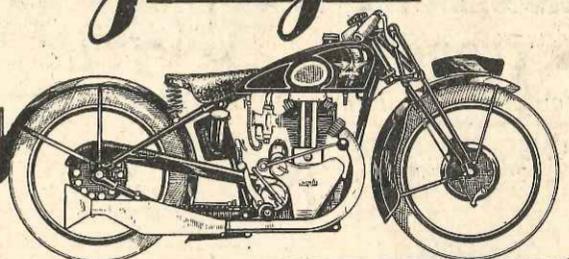
L'epurateur d'air-Diffuseur economiseur de carburant

ETABLISSEMENTS CRISTALER-DIFECO BOITE POSTALE N° 1117 SAINT-PAZAYE (Vendée) FRANCE

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.

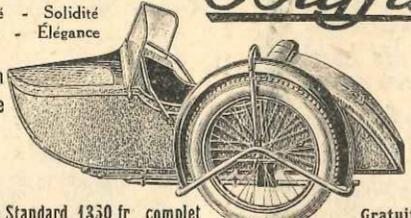
nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

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

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
— TARIF 1932 —
INDIAMATO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

SIDE-CARS
Légereté - Solidité
Confort - Élégance



Bufflier
2, rue Claude-Rampon
LYON
Tél. MONCEY 04.74
Catalogue 1 fr.
Gratuit aux Agents

Adressez-vous...
Au Spécialiste du Pneu
TOUTES MARQUES ET DIMENSIONS
Actuellement Pneus
27x4,00, 2^{me} Choix... 95 »
27x4,00, Soldé... 75 »
26x3,50, 2^{me} Choix... 70 »
25x3,00, 2^{me} Choix... 60 »
DEMANDEZ TARIFS
pour pneus, équipements
pour motos et accessoires
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, 387
Tél.: Vaugirard 41-42

AGENCE SPÉCIALE de la MOTO
Spécialiste de la **FN GILLET-HERSTAL**
SAROLEA PUCH :: **BMW**
TERROT
toutes en magasin
OCCASIONS garanties 6 mois
CRÉDIT même prix qu'au comptant
COMPTANT Conditions spéciales
ATELIER RÉPARATION - pièces détachées - EN STOCK
ACHÈTE-ÉCHANGE
LATSCHA SANS INTERMÉDIAIRE
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES (Seule adresse)
en face le 272, Boul. St-Denis à 150 mètres de la gare
(Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
Tél.: Grésillons 17-93

voit. Rs 1 jours. Combat, 15, rue Parmentier, Puteaux.
350 cmc. A. G. T. spéc. compétition 2.500. bes. argent. De Givry, 244, avenue d'Argenteuil, Asnières.
Gillet Herstal 350 et 500, type 32, s'achètent chez Remy, 21, rue de Tlemcen Paris (20^e). Agence Officielle Durandal Rudge, Jonghi, B. M. W. Terrot F. N. Nomb. occas. en 350 et 500.
Motobécane 250, 2 temps., écl. élect., t.-sad. p. jambe., b. prix, aucun fr., 1.700 fr. Pradeau, 61, rue Miromesnil, (8e).
Sarolea 500 culbuteurs fourche Webb état mécanique, impeccable 3.000 francs Visiter Nieuport, 136, rue Tocqueville, Paris.
Jonghi 350, culb. 32, écl. Soubitez lux, roulé 50 km., valeur 9.750 fr. à vendre, 6.500 fr. riche affaire. Chez Remy, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Nombreuses occasions en Jonghi F. N., B. M. W. Herstal Rudge, Durandal A. J. S.
Liquidation de machines d'exposition

MOTOS A VENDRE
Avis aux motocyclistes. Venez admirer les Durandal 32 en 350 et 500, type normal et 350 TT Réplica, la 500 Ulsger moteur Rudge incliné 4 soupapes radiales, boîte Rudge 4 vitesses au pied: Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Agence générale Gillet Herstal, Jonghi, B. M. W., Terrot, F. N. etc...
Austral moteur, L. M. P. S. S. 350, à culb. roulé 8.500 km., écl. compt., t.-sad., Prix, 2.500 fr. Essais ttes distances. Aff. conf. à vend. ou éch. contre cycl. ou de 10 à 40 % .Modèles 31: Peugeot Gillet, New Map, etc...
Puteaux motos, 21, avenue de la Défense, 21 Pont de Neuilly (Puteaux).
D. S. 500 latérales entièrement révisée Tan-sad. Pneus neufs. Prix: 1.800 frs. S'adresser: Garage Floral. 326, rue de Noisy-le-Sec, Bagnolet.
F. N. 1931, écl. Soubitez, montr. klax., 800 km. parf. ét. vis. t. l. jours. Prix: 4.200 fr. Millet, chez M. Pilatte, 5, rue Royale, Saint-Cloud.
Jeanjean motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, répare, échange, vend à crédit les motos de toutes marques.
Gnome et Rhône, D. 4, équip. compl., ét. impecc., garanti. Galle, Enregistrement Garrouges, (Orne).
Gnome et Rhône, D. 3, 500 cmc. lat. équip., écl. élect., montre, compt. t.-sand, ét. parf., à vendre 3.500 frn. Paranthoen, 121 bis, rue République, Royan (Char. Inf.)
Jack sport 250, 2 temps, 3 vit., excel. ét., écl. t.-sad, acces. 1.700 fr. Barthes, 13, rue Bettier Dedouvre (13^e), 18 à 19 h.
Jeanjean motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières, Monet-Goyon, Terrot, Moto confort, Peugeot etc. sans prem. vers., éch. F. N. 350 cmc., 70 écl. complet, montre machine garantie, tte équipée à partir de 2.500 fr. M. Duchêne, 28, r. Pixérecourt.
Motobécane 250, Jap, tan-sad, écl. él., 2.000 fr. Gaury, 12, rue de l'Etoile, Arcueil.
Motoconfort 350 blocs, 2 tubes. Eclairage, ayant 4.000 km. à enlever d'urgence. Duchêne, 28, rue Pixérecourt. Arcueil.
Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières, répare, échange, vend à crédit les motos neuves et occasions sans premier versement.
25 Motos occasions en Blackburn Jap bloc moteur F. N. Motoconfort, Monet-Goyon, garanties 6 mois à vendre à crédit en 6 et 8, 10 mois à Belleville-Motos, 85, rue Julien Lacroix (20^e).
Une bonne occasion révisée s'achète chez Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil Asnières, sans premier versement.
Motoconfort Bb 31, ent. équip. t.-sad, écl. élect., Bat. clax., com. tr. b. état. 2.200 fr. Boussuge, 48, rue Daubenton.
B. S. A. 5 CV, modèle 1931, culbuteurs écl. élect. compt. occ. rare. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Paris.
Motoconfort, 350 cmc. soup. lat. blac., Burman. ét. nf., peu roulée, équip. 2.400. compt. Ferriot, 17, av. de Paris, Vincennes.
Motoconfort 4 1/2 H. P., 208 typ. M. C. 1., ét. de marche tte équip. 1.000 fr. S'adres. samedi apr. midi et dim. Barbois, 32, rue Diderot, Champigny (Seine).

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

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.

PIÈCES DÉTACHÉES pour MOTOS
HARLEY-DAVIDSON Indian
ÉTABLISSEMENT H. FILLIAT, 12, Rue Victor-Hugo, LEVALLOIS (Seine)
NOTICES D'ENTRETIEN - TARIFS GRATUITS

BARRÉ
123, Avenue Foch, 123
SAINT-MAUR (Seine)
Téléphone: Gravelle 09-66
La plus importante maison de la Banlieue Est de motos
Réparations en tous genres par spécialistes

TERROT
Stock complet en pièces détachées
MOTOBÉCANE
Stock complet en pièces détachées
PEUGEOT

DOUGLAS
Motors Bristol England
Agent général pour la France

GILLET D'HERSTAL
B.M.W. - PUCH
B.S.A. - VÉLOCETTE
JONGHI - STYL'SON
MAGNAT-DEBON
ALCYON - ULTIMA

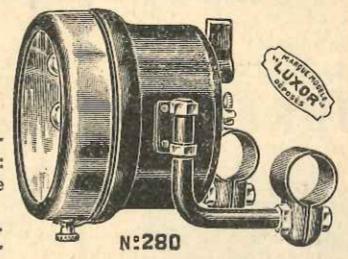
AMAC
Stock complet - Spécialiste
NOVI
Tous les appareils
Toutes Pièces détachées

GRAND CHOIX de Motos récentes
2, 3, 4, 5 CV., vendues
A CRÉDIT 12 à 18 mois

TOUS ÉQUIPEMENTS
Manteaux - cuir, casques
gants, bottes, cuissards

ACHÉTEZ VOTRE MOTOCONFORT
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

Si vous désirez posséder un éclairage sérieux et puissant sur votre B.M.A., équipez-la avec les nouveaux projecteurs à double ampoule, avec contact à plots, breveté, monté sur bakélite, que vient de mettre au point la grande marque "LUXOR". Support pour guidon avec colliers orientables, brevetés.



"LUXOR"
Trois modèles différents: 110% et 130% avec pile intérieure. 130% sans pile intérieure.
N:280
EXIGEZ-LES DE VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL
TRAIZET et Cie, Fabricants, 32, Rue de Cambrai - PARIS (XIX^e)

Afin de répondre à de nombreuses demandes
Les Ets DUPUY-CHAUTARD
viennent de créer
Le Casque BAYARD
Modèle "COMPÉTITION" 135 frs
Casque BAYARD
Modèle "COMPÉTITION"



présentant, sous la forme d'une élégante casquette à VISIÈRE RIGIDE, les qualités de sécurité et de confort qui ont fait le succès du modèle "SPORT" à VISIÈRE SOUPLE, bien connu des motocyclistes.
Les deux modèles sont en vente au MÊME PRIX dans toutes les Bonnes Maisons et aux
Éts DUPUY-CHAUTARD
28, Rue de Château-Landon - PARIS
Brochure n° 7 franco sur demande

Peugeot, p. 105-350, culb. t. b. ét. équip. 1.800 fr. urgent. Samedi soir, dim. matin. Marchand, 147, r. de Billancourt, Boulogne
Peugeot, P. 107, équip. gd. tour., nomb. acces., parf. état, 2.900 fr. Urgent, 1, rue Danton, Malakoff.
Soyer 500 cmc. bloc. moteur., cames en tête. Ecl. et klax. élect. 2 gds sacoches. Tan-sad outil, complet, 4.500 fr. Deressard, 31, rue de Beaume (7^e).
Terrotistes. Pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, Adressez-vous de confiance à Moto Agency, 24, Boulevard de Charonne.
F. N. Avant d'acheter une F. N., venez voir Briquet, reprends en compte toutes motos F. N. et a toujours de belles occasions, 28, rue Henri Poincaré. (20^e).
Rochester 3 HP., 2 temps, 3 vit., 12, av. Gevelot, Bruyères de Sèvres.
Soyer 350, A. C. T. écl. élect. t.-sad., 1.800 fr. Durand, 27, rue Montparnasse. (Eglise).

CAUSE MARIAGE, cède Terrot, 4 ch. et ave entièrement équipée. Téléph.: Mémil 86-29. Prix: 3.500 francs.
Yvels S. 250 cmc. mot. J. A. P. boîte Burman, pnx neufs. t.-sad., écl. accu. dyn. guid. souple. 1.200 fr. Hadot, 1, passage de la Main d'Or, Paris (11^e).
Ecole Moto à forfait depuis 35 fr. Belleville Motos, 85, rue Julien Lacroix (20^e) Téléphone: Mémil. 77-03.
Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles Renouvier, Paris (20^e) Tél.: Roq. 06-77 Agences Officielles:

Magnat-Debon Peugeot
Les cyclecars Darmont-Morgan
La voiturette **Donnet 4 CV**
OCCASIONS
F. N. 500 cmc. culbuteurs..... 4.400
Gillet Herstal 500 2 tubes..... 4.500
250 cmc. Motobécane, Terrot, depuis 2.000
Rhony x 500 cmc. bloc., nves avec équ. élect., compl. soldées à... 4.000
Dresch 350 cmc., transmission cardan, équip. élec., compl. montre compt., nves soldées à Sandford surbaissé, car. alum... 11.500
Sandford conduite intérieure... 11.000
Petit Bolide 1.100 Ruby, monoplace..... 2.800
B. N. C. Monza 10.500
B. N. C. Bordine Ruby 3.200
Clément et Rochelle, 1.100.
Ruby D. S..... 11.000

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

FN RÉALÉSAGES PISTON SPÉCIAL Grande Souplesse
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

TOUT POUR HARLEY
Pièces détachées - Grande Baisse
CACHEMAILLE, 13, rue Guersant - Paris-17^e
Demandez Notice Réglage

ACCU - 26 - rue des Gravières NEUILLY-sur-SEINE

SIDE-CARS SPORT-TOURISME
ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy Paris
16 Rue de Paris Tel. Gob. 54 23
Lvy



CATALOGUE COMPTES RENDUS

DRESCH - MOTOS
Pièces détachées
Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions Garanties
6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert jusqu'à 20 heures

ACHÉTEZ VOTRE BMW
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

Ornez vos Motos!
FÉTICHES R.Z., Artistiques, Élégants
ROSAZ, fabricant, 57, Bd de la Villette. - Correspondance: 28, rue Vicq-d'Azir, Paris-10^e.

FN PIÈCES DÉTACHÉES d'origine
aux prix de l'usin-
AGENCE DE PARIS
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

B. S. A.
25, Rue Duret, Paris-16^e

Dispose de quelques machines neuves en solde (avec garantie) exemple:
350 à culbuteurs, depuis frs 4.000
500 à culbuteurs, depuis frs 5.500
N'achetez rien sans les avoir vues.

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

Amilcar, Peugeot, Rosengart, etc...
ACCESSOIRES
Équipement élec. par batterie..... 500
Équipement élec. par alternateur... 350
Dynamos double débit 150
Accus neufs..... 150
Phare Duellier portière chromée... 95
Phare auxiliaire tout chromé..... 38
Pneus toute sections depuis 27x4 à 90
Aux pneus vélocitateurs à..... 40
Kervoline BB le litre 10
Ricin 1^{er} pression, le litre..... 10
Garage Renouvier, ouvert le dimanche.
F. N. 1) 500, équip. élec., 4.000 fr.
2) 350, équip. élec., 3.300 fr. 1, 350 culbut. 2.650 fr. Motoconfort, 2, 500 Blackb. culb. 2 temps, 4.500 et 4.000 fr. 1, 500 bloc mot. 4.000, 3, 350 Blackc., culb., d. t. 4.500 nve 4.000 et 3.800, 2, 350 Black. lat. 3.650 et 3.000 fr. 4, 250 Jap latéral depuis 1.800 fr. 5, 308, depuis 1.600 fr. 1, 175 bloc lat., 1.800 fr. 1, Rhony x Jap 350 lat., 3.350 fr. 1, Favar, 350, 2,950 et plusieurs autres à partir de 1.200 fr. Ces motos sont garanties 5 mois et vendues à crédit en 10 mensualités à Belleville. Motos, 85, rue Julien Lacroix (20^e).

Part. vend. Automoto 350 cmc., parf. ét., écl. élect. T.-sad, 2.700 fr. Berthier, 70, boulevard de l'Hôpital, Paris (13^e).
Au Garage Moitrier, 4, passage Moitrier (Porte Champerret). Tél. Carnot 31-41 vous pourrez acheter votre moto, échanger votre moto ou vendre votre moto aux meilleurs conditions. Réparations aux meilleurs prix. Garage pour motos; 30 fr. Belle Dresch, 500 cmc., 2 cyl., compl. équip., klax. route. Dynamo able déb. Poignée tourn. Magura, ét. neuf. 3.200 fr. Laraud, 4, rue Hoche Caudéran, Bordeaux (Gironde).

Douglas 5 HP, dernier modèle, toute neuve, toute équipée, électrique. 4.800 fr. Bourdin, 26, rue Frémicourt.
Monet-Goyon, 350, type 1931, bloc. moto. Eq. élect. 3.000 km. 3.200 fr. 4, rue Carnot, à Nogent sur-Marne.
Terrot, 350 cmc., latérales, écl. élect. comme neuve. Imbernotte, 4, rue des Acacias. Métro: Obligado.
Monet-Goyon, 250 cmc., moteur Villiers, 2 échap., boîte Burm., tr. b. ét 800 fr. Pannetier, 6, av. de Paris, Vincennes T. l. jours, de 18. h. à 20 h.
Moto, 350 cmc., écl. élect., nomb. access. T.-sad. 1.500 fr. Side Vannod, susp. 700 fr. Ens. 2.000 fr. Rouille, 1, rue du Bocardor (8^e).
B. S. A. 250 cmc., 4 temps, la plus éco-

Un Vélocomoteur
100 cmc. n'est complet qu'avec le débrayage... Voyez nos types hommes, de même que celui spécial pour DAMES et ECCLESIASTIQUES, à chaîne et débrayage: le seul pratique.
D.S. 350 cmc. et 500 cmc. - HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. et 1200 cmc.
Toutes Pièces pour DS, Harley, Indian, Aubier-Dunne, Peugeot autos et motos
MOTOS D. S. 9 et 13, Rue Biscornet - PARIS-BASTILLE (XII^e)

DEPREZ

Stock Important

FN-TERROT

PEUGEOT
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
RENE GILLET - NEW-MAP
MOTOCONFORT - DOLLAR
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT

même prix qu'au comptant
ACHAT - ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois

Apprends à conduire, chez-moi, endroit clos, Permis de conduire et garage gratuits.

RÉPARATIONS

payables à crédit
Pièces de toutes marques
TOUT L'ÉQUIPEMENT
pour motocyclistes
Casques, Cuisseards, Gants,
Manteaux, Sacoches, etc.
ARTICLES TOUS SPORTS

Magasins à Paris
7 bis et 24, Rue Meslay
(Métro : République) - Tél. Archives 04-28
Magasins à Asnières
34, Avenue de la Marne
à la descente du train près du pont
(Téléphone : DÉFENSE 07-02)
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

USINE :

187 bis, r. Armand-Sylvestre
(près gare d'Asnières)
F. N. visible à Paris

NE CONFIEZ VOS
RÉPARATIONS
D'ALUMINIUM
QU'À
DES
SPÉCIALISTES

LES ATELIERS SPÉCIAUX
DE SOUDURE D'ALUMINIUM

LASSAL

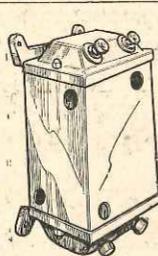
DONNENT LA PERFECTION
AU PLUS BAS PRIX

ATELIER DE PARIS
25 BIS, RUE GARNIER
NEUILLY-S/SEINE
TÉLÉPH. : MAILLOT 46-92

SIDE-CAR



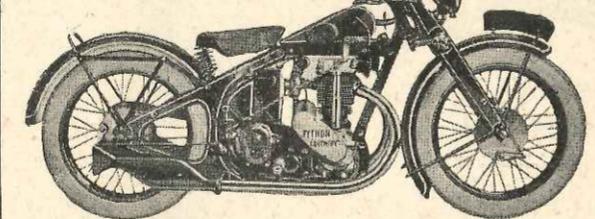
carrosseries en low genres
chassis - capotes - pare-brise
FERNAND RICHARD
139 Av. d'Italie Paris 13^e Tel. Gob. 25.00
Envoi du catalogue contre 0.50



VOS ACCUS INUSABLES
de motos
EN LES VÉRIFIANT 13 fr.
avec le pèse-acide ARTOX incassable
EN MAINTENANT LE NIVEAU 8 fr.
du liquide avec le bouchon verseur
ARTOX...
EN LES RECHARGEANT 135 fr.
avec le chargeur ARTOX...
LES 3 PIÈCES franco port et embal-
lage, paiement à la commande... 140 fr.
L. KNECHT, 18, Rue Louis-Gaillet, GENTILLY (Seine)

Motocyclettes DURANDAL

21, rue de Reims - DIJON



Moteurs 4 soupapes, Boîtes 4 vitesses RUDGE
350 cmc Normal Vitesse 130 kms 6.900 » Frs
500 cmc Normal Vitesse 130 kms 6.900 » -
500 cmc Ulster Vitesse 145 kms 7.500 » -

AGENCE EXCLUSIVE PARIS ET LA SEINE :
Rémy VERCHÈRE, 21, rue Tlemcen, PARIS (20^e)
Graissage Kervoline

FN-istes, attention!

L'ancien Compagnon
de SULLY-MOTOS
et de St-FARDEAU-MOTOS
est installé à son compte.
Pour vos RÉVISIONS et MISE au POINT
venez le voir à
"MÉNIL-MOTOS"
28, rue Pixérecourt, PARIS-20^e
Prix défiant toute concurrence
PIÈCES DÉTACHÉES
Téléphone : MÉNIL 70-45

BELLEVILLE-MOTOS F.N.

Agence Exclusive
MOTOCONFORT
MONET ET GOYON
DRESCH - STYL'SON
Crédit 6 à 18 mois. - Ouv. Dim. et Fêtes
Atelier spécial de Réparations
Pièces détachées
05, rue Julien Lacroix - PARIS - 20
Tél. Ménil 77-03
F.N. Néro : Belleville ou Couronne

PRENEZ VOUS A MOTO REVUE

Pour tous Renseignements et Tarifs, s'adresser
51, RUE VIVIENNE

MOTO-HALL

78, Av. des Ternes, PARIS
Galvani 09-45

TERROT Gillet d'Herstal

Saroléa - Soyer - Alcyon
Motobécane - Motoconfort
Magnat - Debon - Koehler

BERNARDET V. W.

Éclairage NOVI - Silencieux WILMANN
Réparations, Dépannages
Crédit, Échanges
OUVERT LE DIMANCHE

TOUTES LES MANETTES



MAGURA
SONT PRATIQUES
TIRAGE PAR
CRÉMAILLÈRE
OU FIXATION
DU CABLE SANS
SOUDURE
E. KAHN, 9, RUE BELIDOR, PARIS (17^e)

LONG CRÉDIT MOTOCYCLISTES ÉCHANGE
Votre visite s'impose au
HALL DE LA MOTO
20, rue Rébéval
Toutes marques - Occasions ent-
révisées - Réparat' rap' et garant'
Accessoires aux meilleurs prix
Permis gratuit - Le meilleur
- accueil vous est réservé -
Ouvert même
le dimanche matin
Belle-
ville
Métro
Tél. 17-77
Bac.

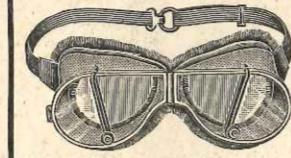


Le Casque "Z"
Application d'un brevet nou-
veau résultant d'une longue
expérience dans les milieux
sportifs.
Léger confortable résistant,
indéformable, increvable, parfai-
tement imperméable, sans aucune
partie métallique, indifférent à la
chaleur, coiffe intérieure réglable,
sans couture circulaire, muni du
fameux frontal "BALCHOC"
équipant l'Aviation Française
Il apporte la solution à
toutes les critiques...
Prix imposé 115 francs
Camille ZINSZNER
50, Rue Fessart - PARIS (19^e)

BOURDON
Peugeot Motobécane
Ne faire que deux marques
Mais bien les faire.
73, route d'Orléans, MONTRouGE

Peugeot
Moto ECOLE
45, Boul. de Reims,
Paris XVII^e

Vous roulez par tous les temps
et en toute sécurité avec

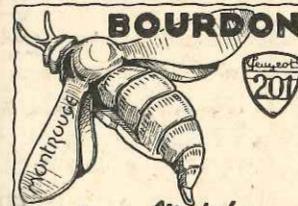


LA VISIONNETTE - Lunette
spéciale brevetée contre la pluie et la buée. De-
mandez-la à votre fournisseur, ou, à défaut à
L. CRETIN BILLET & FILS
Usine du Fenandre - Mores du Jura - Notice fr.

Faites vérifier et réparer votre
Équipement Électrique chez
UN SPÉCIALISTE.
Dynamos - Magnéto - Alternos
G. DAGONET, 5, passage Duquesclin,
Tél. Invalides 16-68 PARIS-15^e.

NOVI

12 à 16
CHEMIN des VIGNES
PANTIN (SEINE)



LIAUDOIS
Spécialiste - Réparations
Mise au point
TOUTES LES GRANDES MARQUES
DEVIS : Assurances, Expertises
GRATUITS
Pour tous Abonnés MOTO-REVUE
Stock Pièces détachées
9, AVENUE FÉLIX-FAURE
Vaugirard 39-51

BOURDON
Peugeot Motobécane
PIÈCES DÉTACHÉES, RÉPARATIONS
Le plus beau Magasin de la Région Sud
73, route d'Orléans MONTRouGE

500 B. M. W., culbuteurs 1929... 7.000
P 111. Démonstration 500 kms
sous garantie, toute chromée... 4.750
7 CV. Peugeot, conduite intér... 9.800
5 places, état impeccable...
6 CV. Renault NN, tolée, housse
et accessoires... 7.500
6 CV. Ariès, torpédo, 2 places,
culbuteurs... 1.800
201. Conduite intérieure 1931,
parfait état... 12.000
Reprise en compte de side-cars et motos
pour voitures neuves et d'occasion, 73,
route d'Orléans, à Montrouge. Alsia 15.90.
F. N. culb. spéc., 2.200 fr. Peugeot, P.
108 et P. 110, 2.200 fr. Automoto 350, AL
9, 2.600 fr. B. C. R., 2 tubes, arbre à came,
3.000. Boyé, 101, rue de la Santé.
Alcyon, 350 cmc., pneus neufs, ball.,
tr. p. roulée, tr. b. prix. Terrot, 250 cmc.,
écl. électr., 1.000 fr., 2, rue Duvergier, Paris.
Terrot, 250 cmc., 2 t., type lux. 27x4,
t. équip., tr. b. ét. Ecr. : Grataloup,
Morancé-Rhône.
R. Gillet, 6 CV. av. side, ét. abs. neuf,
3.900 fr. ou éch. c. 3 à 4 CV. prof. 4 temps,
2, rue Duvergier, à Paris.
Terrot, 175 cmc., 2 CV., 2 vit., b. ét.
900 fr. Veschambes, 72, Grande-Rue Epi-
nay-sur-Orge.
Tout pour René Gillet, moteurs, boîtes,
cadr. four. chas. susp. et sides complet
pour toutes forces, 2, rue Duvergier, Paris.
Saroléa 350 cmc., équip. comp.
2.000 fr. Henry, 285, bd Saint-Denis, à
Courbevoie.
Soyer 350 cmc., A. G. T., écl. électr.
2.800 fr. ou éch. contre machine compt.
Garre, 91, rue Pixérecourt.
Amilcar 6 CV., car. angle type, 24 h.
Duco blanc, 2 pl., écl., démar. électr.,
parf. état. 4.800 fr. Reprendrais moto en
compte.
Châssis sidecar américain, neuf, avec
belle carr. tour. 1.600 fr. Affaire de con-
fiance. Praz, 209, bd Davout (Porte Ba-
gnole).

LES CASQUES GENO
En Métal extra-léger 120 fr.
à haute résistance
GENO - CONFORT 80 fr.
en matière spéciale
Notices
et Gros
Éts GUENEAU
6, Rue du Fg Saint-Honoré, PARIS

La plus ancienne maison spécialisée dans
la moto vous livre à lettre lue grâce à la
puissance de son outillage et organisation,
TOUS PISTONS pour MOTOS
et le RÉALÉSAGE de cylindres sur machines
à mouvement planétaire "HEALD" américaines
EN 48 HEURES

Toutes pièces sur modèles, axes, bielles, soupapes,
pignon- segments galets, révision de moteur.
Demandez les listes et Tarifs
ÉTABLTS P. CHAPIS
96, Rue Marius-Aufan - LEVALLOIS - Tél. Péreire 06-12

80 MOTOS DIVERSES EN STOCK depuis 600 francs
Moteurs, boîtes, roues, cadres, magnéto, carburateurs, pneus, fourches
- TOUT POUR MOTOS -

Carburateurs neufs double manettes complet 90 »
Roues neuves pour remorque ou side car en 26x350 95 »
Éclairages électriques "Soubitez" neufs, complets 330 »
Boîtes 3 vitesses chaîne-chaîne, embrayage multiple 350 »
Moteurs 350 cmc. 2 tps. double échappement, complets 500 »
Side cars - neufs - sport - complets ... 1350 »
Éts BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)

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

FN NEUVES
et d'occasions
AGENCE DE PARIS
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

HENRI IV AUTOMOBILE
ÉCOLE
AGENT DIRECT
des Grandes Marques
PERMIS GRATUIT
- à tout acheteur
VENTE A CRÉDIT
AUTO MOTO
Métro Bastille Arch. 74-17
43bis, Bd Henri IV - PARIS

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

- AGENCE DES GRANDES MARQUES -
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)
(Face Métro Nation)

Le SUPER CASQUE AMO BLINDÉ
est la coiffure idéale du Motocycliste
23, Rue Descombes - PARIS

SI VOUS AVEZ ENNUIS... AVEZ-VOUS DONC... LA COURROIE-CHAÎNE CUIR "WHITTLE" à maillon détachable PLU/ DE PANNE D'ÉCLAIRAGE
SÉCURITÉ ABSOLUE LA NUIT
en vente chez tout le AGENT/ et GARAGI/TE/ pour tout renseignement/
ETAB. ROLLET et C^e
représentants exclusifs pour la FRANCE
64 rue de la folle-méricourt PARIS

Cyclecar Darmont, spéc. 1.100 fr. Ecl., b. prix. Porole, 27, rue Emile-Duciaux, Suresnes.

Mathis M. Y. 7 CV., cond. int., 4 pl. 6.800, reprendrai moto. Moderne Garage, 243, boul. Saint-Denis, Courbevoie.

Morgan, eau, à vendre. Révisée, bas prix, 55, rue des Bergers (15°).

Étant amateur d'un side moderne, 2 cylindres, ayant un cabriolet Peugeot, 190-S. Petit Radia. Je ferai échange. Vis. t. l. j., 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Morgan, à eau, susp. AV. spéc. amort. AR. ecl. électr., compt. cap., porte-lag. Volant souple, tr. b. ét. Lebonidier, 2, rue Arthur-Brière, Paris (17°). Sam. après-midi et dimanche matin.

Peugeot 190-5, 5 HP, cab., dern. mod., nouv. radia, r. 11.000 km. Prix à débattre. Le mardi, jeudi, samedi. Puech, 28, rue du Chalet, Malakoff.

Voiturette, 4 HP., 3 pl. Et. méc. parf. Moteur neuf, ecl. démar. vérit. occ. 3.000. Ecr. Puechavy, 12, rue Oberkampf, Paris

Renault, 6 CV, torpédo tr. bon ét., prends en compte moto 500 ou sidecar. Jeanjean Motos, 133, avenue d'Argenteuil.

5 CV Citroën, f. cab., 4 pl., parf. ét., pnx. et méc., 3.500 fr. 9, rue Jacquemont.

Cyclecars 6 CV, 5 r., conf., 2 vit., mar. arrière. Cardan carr. sport, à vend. ou à éch. c. moto 500 cmc. même accidentée. A. Weiss, 92, rue Compans, (19°) après 19h.

Morgan eau r. à br. cap. ecl. amort. T. b. ét., 2.000. Tignon, 23, rue Al.-Dumas, Franconville, (Seine-et-Oise).

Vends ou éch. contre moto cycl. course, car. tank. Chenard, tr. bon ét., Boye, 101, rue de la Santé.

Particulier vendrait voiture, 6 ch. Renault 1927, type NN. 4 places, 4 portes, parfait état mécanique, housse, stores, pneus neufs, installation électrique impeccable, bas prix, visite, 7, rue Clauzel, M. Floquet, Trudaine, 27-11.

SIDECARS
Trimoteur bon ét., 600, Jeanjean Motos 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

F. N. 500, avec side Bernardet, grand tourisme. Eclairage compl. montre, moteur révisée, à partir de 3.000 fr. Duchêne, 28, rue Pixérécourt (20°).

Henderson, 6 CV., 4 cyl., excel. ét. side susp. Bal. Reville, 2, rue Jules Verne. Saint-Ouen. Après 17 heures.

1.500 fr. Cause décès, sup. Harley, avec side, 2 places. Equipement élect. comp. et accus. Parfait ét. Ecr. pr. rend. v. s. Romers, 87, Rte de Villiers, Champigny (Seine).

Indian side révisé gr. pn. t.-sad, comp. p. br. essais. David, 101, av. Henri Martin (16°)

P. 101, 4 CV, avec side car. Peuple, état neuf, ecl. électr. accus. Compt. montre, 4.000 fr. Conchon, 71, r. des Sts-Pères (6°).

René Gillet, 9 CV. avec side Bernardet, sport, cl. élect. 2 klax. ét. parf., vend ou éch. contre cabriolet Licorne ou Amilcar. 1, Plard, 45, av. Gambetta, Montrouge. Téléphone: Alésia, 01-15.

René Gillet, T. G., si. LV. bip., ecl., roues rech. compt. et méc. parf. Faure, 168, boulevard de la Gare, Paris.

René Gillet, 7 CV. Ecl. électr. Side LV., 3.500. Epicier, 155, av. Gallieni, Bagnole.

Saroléa, 500 culbute avec side sport. Bernardet, ét. nf., Fongy, 74, rue de Calais, Argenteuil. Le dimanche.

Gillet Herstal, sidecar (ensemble et séparé). Buffler, 2 places, freins, équip. Ecr.: Bonimond, 125, bd Masséna (13°).

Gnôme et Rhône Bernardet, tour., lux., 5 CV. sorti usine juill. 31. 1.700 km., val. 9.000 fr. vendu 5.200 fr. Cause maladie, Courtial, 17, rue des Panoyaux, Paris (20°).

DÉPANNAGE RÉPARATIONS
- sur devis gratuits -
TERNES MOTOS
100, Av. des Ternes

Prise en dépôt sans frais, de toutes machines modernes à vendre

Ouvert le Dimanche

COMMANDEZ VOTRE GILLET-HERSTAL
28, rue Henri-Poincaré, XX^e

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1932 et d'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle PARIS (12°)

JEANJEAN MOTOS
135, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
Agent direct
Terrot - Monet et Goyon
Motoconfort - Peugeot, etc.
Échange - Crédit

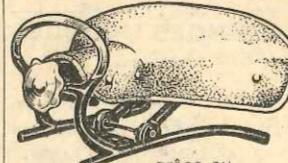
Souvenez-vous que LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièces, moteurs, réparations, soupapes, axes, etc.

HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, 99
VOITURETTES D'OCCASION

RENÉ GILLET
à quelques motos d'occasion, avec sidecar, révisées
A VENDRE
Demandez-en la liste aux Ét^s René GILLET
126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE

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

FAITES du TAN-SAD
avec plaisir et sans fatigue



grâce au **SUPER-SOUPLE R. MÉRAT**
Le plus sérieusement conçu. Le plus confortable. Suspension sur amortisseurs. RÉGLAGE PRÉCIS de 30 à 90 kgs. par manette à l'avant. RÉGLABLE en MARCHÉ par le PASSAGER.
Demandez notice à votre fournisseur ou à R. MÉRAT, 3, Rue du Sergent-Noff, Paris-17^e

VINCENNES-MOTOS
43, Avenue de Paris
Tél. Daumesnil 05-98
VINCENNES
Vente - Achat - Échange - Réparations - Mise au point - Pièces Détachées et Tous Accessoires

FNnistes!!! Sachez
qu'un simple rodoir à pierre ne suffit pas pour faire un bon réalésage, il ne permet qu'un glaçage de cylindre. Ce qu'il faut, c'est un outillage de précision moderne. Vous le trouverez chez **LATSCHA**
SPÉCIALISTE de la Moto, ASNIÈRES

René Gillet, 1.000, 9 CV., dern. mod. élast. av. side, bi-pl. Vannod lux. R. sec. eq. élec. Mar. Ecr.: p. R. V., G. Dudouit, 2, rue du Buis, Paris. (16°).
Gnôme et Rhône, 5 CV. D 4 ecl. électr., side-car Prix mod. Martinat, 100, rue de Flandre, Paris
René Gillet, side-car bip Philipon, 35, rue Monge, Paris (5°)
Sidecars complets neufs en solde à 1.400 frs. Etabl. V. W., 5, rue Franklin, Pré-Saint-Gervais.

ECHANGES
Citroën, 5 CV, cabriolet contre 500 Mod. Ferris éch sans argent Agence Peugeot, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie

Monotrace, eau parf et ecl. mag compt., val. 2.200 fr. vend. ou éch. contre 350 1931 Trouart, rue Gare, Balagny-sous-Thérain (Oise)

Échange, 350 New. Map. mot. Jap., contre Morgan, équip., avec soule ou vend., 2.500 fr. Leleuvre, 49, r. Raspail, Bois-Colombes, après 18 heures 30.

Échange 500 cmc. F. N. culbuteurs, dernier modèle, contre 350 latérales F. N. Briquet, 28, rue Henri Poincaré, Paris (20°).

ON DESIRE ACHETER
Cherche P. 110, tr. b. ét. av. ecl. électr. Maglum-Jumo ou genre Ecr. seulement; Madeleine, 92, rue de Gentilly, Paris-13^e

Suis acheteur Car, side bi-place, bon ét. p. deux grandes personnes pour châssis Indian à droite. Indiquer marque, faisceau, 10, rue Jean-Fontenelle, Avon (S. et M.).

Suis acheteur Harley ou Indian Side. Et. Ind. si réelle occ. Ecr.: Stahl, 100, rue du Général-Galliéni, Romainville.

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

Achat comptant au maximum, motos et voitures sport; Amilcar B. N. C. argent immédiat. Verchère, 21, rue Tlemcen (20°) Paris.

Cyclecar, sauf Morgan, bas prix. Bousisault, 1, rue du Bois Clichy (Seine).

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris (13°).

Achète comptant motos recon. mont de Piété, échange, dépôt. Kæler. Crédit Saroléa 350, ecl., 2.000 fr. New. Map., ecl., 350, 2.700 fr. Leclerc, 47, Avenue de la République.

F. N. suis acheteur au prix fort, 350 cmc., ou 505 cmc. surbaissée, Briquet, 28, rue Henri Poincaré, Paris (20°).

DIVERS
Compt. Ind. de vit. E. D. pour bicyclette à moteur. Val. 70 fr., vendu 40 fr. Dubert, 2, rue de la Faisanderie Poissy (Seine-et-Oise).

Pneux neufs garantis pour roues 600x55, 650x50 à 18 fr. 650x65 à 15 fr. Courroie à 15 fr. le m. Tous les pneus à petit prix, demandez le tarif. Moers, 56, faub. Saint-Antoine, Paris (12°). (Expéditions rapides et soignées).

Vends culasse Ricardo pour 6 CV. Renault. Servie 100 km. 200 fr. H. du Minchy Asserac (Loire-Inf.).

2 magnétos, 4 cylindres. Saga et Ducler en parf. ét. de marche, val. 650 fr. cédée à 300 frs. S'adresser à Moto Revue.

Pneux imperforable Menjou. Section 27x4. Cond. spéciales aux abonnés et aux lecteurs. S'adresser à Moto Revue.

Moteur "Train" 2 cyl., en v. 748 cmc. conviend. pr. Moto ou Avion. Pnx. ét. nf. 26 x 3,50 B. prix. Vanner Henri, 5^e Train, Orléans (Loiret).

Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

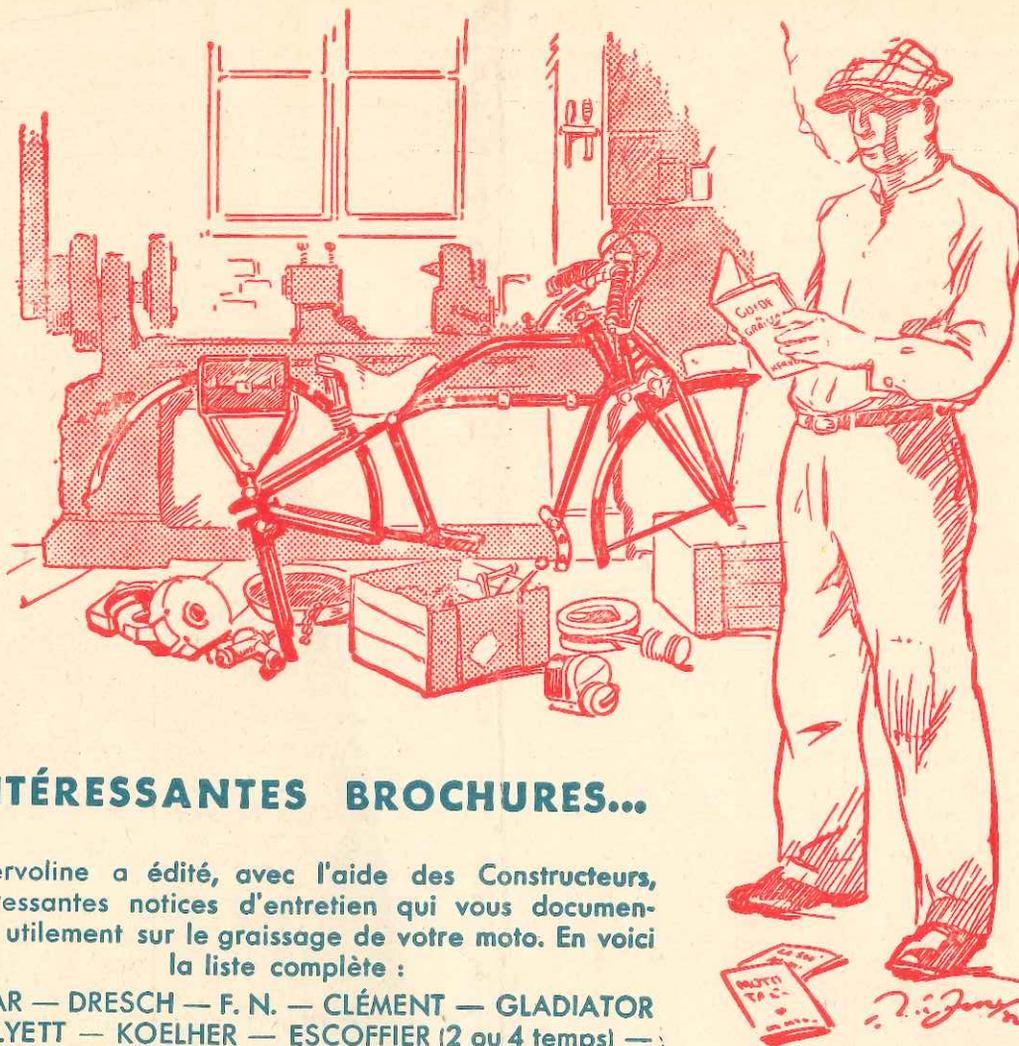
Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

Redressage de cadres de 50 à 120 fr., fourches, réserv. Province 40 heures. Tragar, Poinard, 3, rue Laroche (14°).

TARIF des ASSURANCES contre les ACCIDENTS causés aux TIERS

Pour tous nos Abonnés résidant habituellement à Paris et dans les départements de la Seine, Seine-et-Oise, ou dans les villes de Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Saint-Étienne, Rouen, et Nantes.

	Garantie de 100.000						Garantie de 200 000						Garantie de 300.000					
	Force du Véhicule d'après la carte grise		Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés				
TARIF N° 1	Jusqu'à 1 cv	131.35	148.40	»	»	161.70	179.70	»	»	193.10	218.55	»	»					
	— 2 cv	146.20	164.70	»	»	182.25	205.40	»	»	215.95	243.25	»	»					
	— 3 cv	175.90	199.25	»	»	217.40	246.55	»	»	260.05	294.90	»	»					
	— 4 cv	203.80	231.90	»	»	253.05	288.15	»	»	301.30	343.30	»	»					
Motos	— 5 cv	229.60	261.35	»	»	285.40	325.20	»	»	342.25	369.25	»	»					
	— 6 cv	261.90	288.40	»	»	325.45	371.55	»	»	389.05	444.40	»	»					
	— 7 cv	287.05	316. »	»	»	358.55	408. »	»	»	426.70	485.90	»	»					
(sans tan-sad)	— 8 cv	318.35	361.55	»	»	397.70	451.80	»	»	470.20	534.60	»	»					
Promenade	— 9 cv	348.05	394.20	»	»	433.15	490.75	»	»	518.15	587.35	»	»					
TARIF N° 2	Jusqu'à 1 cv	145.55	164. »	339.10	357.50	179.35	202.25	419.70	442.60	214.35	240.90	514.65	531.15					
	— 2 cv	162.65	182.80	381.75	401.90	202.95	228.20	478.85	504.10	240.60	270.75	569.25	599.40					
	— 3 cv	195.40	220.15	456.25	481.50	241. »	272.50	566.15	597.60	288.50	326.20	679.40	717.20					
	— 4 cv	225.05	255.25	525. »	555.15	279.65	317.40	654.50	692.25	333. »	378.20	780.95	826.05					
Motos	— 5 cv	253.55	287.65	592.55	626.75	315.40	358.20	739.15	781.95	378.40	429.75	888.80	940.20					
(avec tan-sad)	— 6 cv	288.80	318. »	674.15	713.80	359.05	408.55	840.20	889.70	429.30	488.75	1006.35	1065.75					
	— 7 cv	317.70	349.85	746.40	788.85	397.05	450.40	935.45	988.75	472.60	536.35	1114.70	1178.45					
Promenade	— 8 cv	353.10	399.80	833. »	879.45	441.45	499.85	1043.65	1102.15	521.75	591.30	1234.65	1304.25					
	— 9 cv	387.25	437.30	918.35	968.35	482.15	544.65	1145.45	1208. »	576.95	652. »	1372.55	1447.60					
TARIF N° 3	Jusqu'à 1 cv	141.60	159.65	»	»	175.40	197.85	»	»	209.10	236.15	»	»					
	— 2 cv	158.75	178.50	»	»	197.10	221.75	»	»	234.25	263.75	»	»					
	— 3 cv	189.65	214.35	»	»	234.55	265.40	»	»	280.60	317.50	»	»					
Motos	— 4 cv	219.80	249.50	»	»	272.50	309.50	»	»	325.25	369.70	»	»					
	— 5 cv	247.85	281.45	»	»	308.25	360.70	»	»	368.55	418.90	»	»					
(sans tan-sad)	— 6 cv	282.45	311.05	»	»	350.55	399.25	»	»	419.70	477.05	»	»					
Promenade	— 7 cv	309.85	341.20	»	»	387.10	439.40	»	»	461. »	523.60	»	»					
et affaires	— 8 cv	344.60	390.40	»	»	429.70	487. »	»	»	507.90	576.05	»	»					
	— 9 cv	376.60	425.60	»	»	469.75	530.95	»	»	561.55	635.05	»	»					
TARIF N° 4	Jusqu'à 1 cv	157.40	177.05	368.60	388.25	195.10	219.55	459.10	483.60	232.75	262.10	549.60	578.90					
	— 2 cv	177.05	198.70	417.90	439.50	221.05	247. »	521.50	548.45	261.65	293.90	621.80	654.05					
	— 3 cv	210.70	237.50	495.65	522.45	260.75	294.20	613.90	648.85	312.10	352.20	738.50	778.60					
Motos	— 4 cv	243.45	275.45	571. »	602.80	301.95	341.95	710.30	750.30	360.55	408.50	849.90	897.80					
	— 5 cv	274.60	310.90	645.10	681.40	341.70	387.05	804.80	850.20	408.60	463. »	964.35	1018.70					
(avec tan-sad)	— 6 cv	312.45	344.05	733.25	775.25	387.90	440.30	912.45	964.80	463.40	526.25	1091.75	1154.55					
Promenade	— 7 cv	343.95	378.75	812.05	857.15	429.95	486.55	1017.50	1074.05	512. »	579.70	1213.20	1280.85					
et affaires	— 8 cv	383.35	433.05	908.50	958.15	478.20	540.30	1135.60	1197.70	565.10	638.95	1343. »	1416.85					
	— 9 cv	420.10	473.45	1000.45	1053.70	524.10	590.85	1250.55	1317.25	626.80	706.95	1497.35	1577.40					
TARIF N° 5	Jusqu'à 2 cv	187.30	208.90	202. »	223.90	233.65	261.95	252.35	280.70	277.65	311.50	300.15	334. »					
	— 3 cv	231.90	260.80	253.25	282.15	289.35	325.65											



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