

21^e ANNÉE — N° 556

4 NOVEMBRE 1933

La machine de sport de 1934.

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
- 08-24
c/c Postal 29 737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
12, Rue de Cléry, PARIS
c/c Postal 29 737

Joies du tourisme et de la route....

Pour votre moto...

Mobiloil "D" spéciale

Pourquoi spéciale ?

Parce que Mobiloil "D" est le résultat
● d'études et d'essais approfondis, poursuivis tant au laboratoire qu'au banc ou sur la route.

- d'une sélection rigoureuse de matières premières,
- de méthodes spéciales de raffinage.

Il en résulte :

- une stabilité chimique remarquable,
- une absence de gommage et de calaminage,
- une très faible variation relative de la viscosité avec la température.

Et c'est grâce à ces qualités exceptionnelles que les milliers de motocyclistes qui emploient exclusivement MOBILLOIL "D" constatent :

- une étonnante facilité de départ même par les plus grands froids,
- des reprises nerveuses,
- une augmentation nette de puissance, et... une économie de consommation.

Employez sur votre moto

Mobiloil "D" spéciale

Elle sous tonnera

NEW-MAP

livre actuellement ses nouveaux

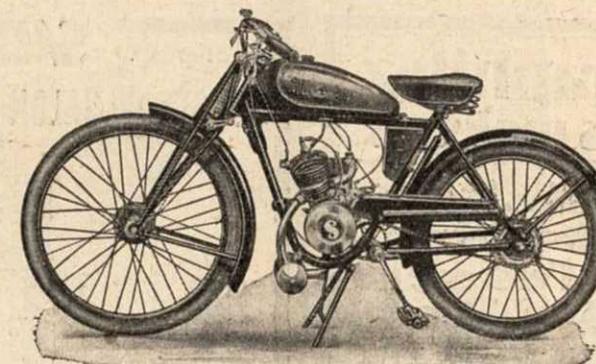
Vélocycleurs BABY à 2 Vitesses

avec moteur
ZURCHER

2 vitesses

1.495

FRANCS



avec moteur
FICHEL et SACHS
2 vitesses - point mort

1.695

FRANCS

Catalogues et renseignements sur demande

VENTE A CRÉDIT EN 10 MENSUALITÉS — DEMANDER NOS CONDITIONS

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

122-124, Av. Lacassagne, LYON-MONTCHAT - Tél. Villeurbanne 98-38

Stocks PARIS et NORD Motos et Pièces détachées

E. FROTEY

12, Rue Jean-Nicot - PARIS (7^e) - Tél. Ségur 20-09



... et du
CW
pendant

la saison froide

"Un connaisseur"

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

Pub. GIANOLI & VALENTIN

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

Agence des Grandes Marques

ATELIER DE RÉPARATIONS

8, Avenue Dorian

37 bis, r. de Montreuil, PARIS

PARIS (12°)

(Ouvert le Dimanche, fermé le mardi)

(Face rue Roubo)

(FACE MÉTRO NATION)

En rodage

Graphitez vos moteurs...

ajoutez au plein d'huile et non à l'essence un bidon de **RODAGYL**

vous aurez la sécurité absolue

RODAGYL COLLOÏDAL

si vous ne le trouvez pas chez votre fournisseur habituel remplissez le bon ci-contre

A BASE DE GRAPHITE COLLOÏDAL

1 bidon = 3 doses pour carters d'huile de moto.

19 RUE LUCIE LE PARC SAINT-MAUR (Seine)

1 bidon = 3 doses pour carters d'huile de moto.

nom : _____

n° : _____

ville : _____

DEPT : _____

Le dispositif **SAGA-BIALUM**

SUCCÈS du SALON 33 SÉCURITÉ TOTALE de l'allumage MOTO

RÉALISE indépendamment l'allumage par MAGNÉTO et l'allumage par BATTERIE

ASSURE également le départ à FROID avec ACCUS à PLAT...

DEMANDEZ NOTICE et CONDITIONS D'ÉCHANGE à **P. SOURIAU, Const'** 13, r. G.-Galliéni, BILLANCOURT

...par la **BOBINE SAGA-STARTER**

Quelques **PRIX SPÉCIAUX** pour Réalésage de Cylindres et fourniture de nos Pistons AZA complets, ajustés en métal extra léger et plus dur que la fonte.

Terrot	350-250 Stand.	150 fr.
Magnat-Debon	350-250	160 fr.
Monet-Goyon	175-2 t.	150 fr.
—	250-2 t.	160 fr.
—	350-4 t.	150 fr.
Peugeot P.	109-110	140 fr.
P.	108	150 fr.
P.	111-107-105	160 fr.

Délais 48 heures Consultez-nous

Etabl. LIPTON moteurs

DIJON (Côte-d'Or) — Tél. 18-9

Motocyclistes!..

LA PLAQUE "CADO"

est celle qu'il vous faut.

CADO, 227 B^d Péreire, PARIS.

DAX, PEUGEOT, GNOME, F. N. DOLLAR, RHONY'X, SOYER, TERROT, ETC.

MOTOS NEUVES ET D'OCCASION, GARANTIES 6 MOIS

CRÉDIT: 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS ET SANS 1^{er} VERSEMENT

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE - OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN - PERMIS GRATUIT

ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS - Pièces HARLEY, INDIAN, B.S.A. soldées

LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS (13°) - Tél. GLACIÈRE 10-20

MOTOCYCLISTES - AUTOMOBILISTES

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

LES STANDS DU

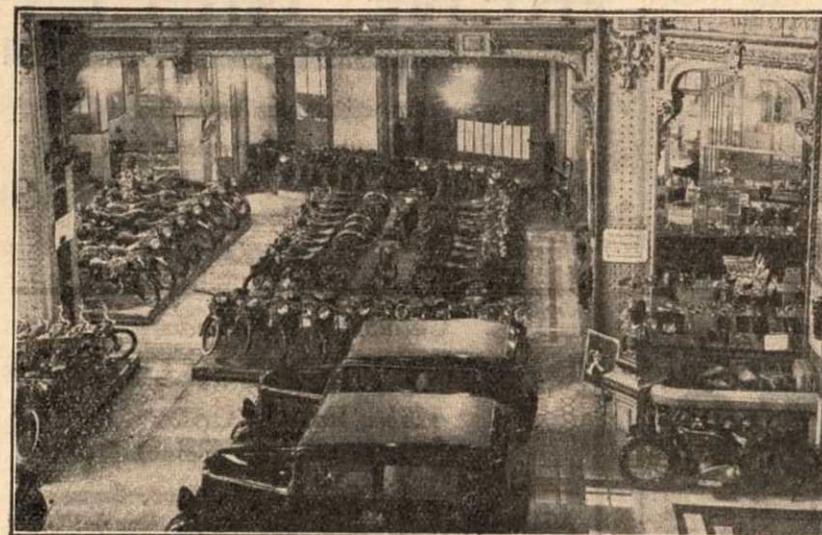
PALAIS
de la
NOUVEAUTÉ

VENTE DES GRANDES MARQUES NEUVES OU D'OCCASION

à CRÉDIT

au même prix

qu'au comptant



24, RUE DE CLIGNANCOURT, PARIS - NORD 37-50 et 37-51

F.N. FABRIQUE NATIONALE
D'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVEAUX MODÈLES

ET NOUVEAUX PRIX 1934

La 500 cmc. - Supersport

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

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

500^{cc}. 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5700 fr.

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

500^{cc}. 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure avec éclairage Bosch 7.750 fr.

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES
— AUX MEILLEURS PRIX —

Surveillez votre Compression!

1^o Pour obtenir un joint parfait employez **L'HERMETIC**

2^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à **L'HERMETIC-RODEX**

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

L'Hermetic

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

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

1 boîte Hermetic-Rodex Mixto

1 boîte Hermetic joints

Nom : _____

Rue : _____ Ville : _____

GRAPHITE COLLOÏDAL G. MOUSCADET

SLOG



allez en paix

car votre moteur est satisfait avec du graphite colloïdal naturel français

Réclamez-le auprès de votre fournisseur habituel et s'il ne l'a pas encore sur mandats ou chèques-postaux

G. MOUSCADET c. ch. p. 64-84 Paris

11 frs ou 32 frs
la dose pr 1 litre d'huile la dose pr 5 litres d'huile

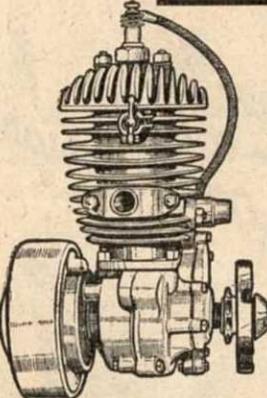
nous vous enverrons "illico" franco

BÉMOTO

Tél. Turb. 63-00 - 63-01 pour autos et motos

G. MOUSCADET, 2, R. du Marché-des-Blancs-Manteaux, PARIS (IV^e)

Représentants et Agents demandés



Après s'être adjugé

30 RECORDS DU MONDE EN CATÉGORIE 100 CMC. AUBIER-DUNNE

CONFIRME SA SUPRÉMATIE EN 175 CMC.

EN BATTANT LES RECORDS DES 24 HEURES - 175 CMC. ET LES RECORDS INTERMÉDIAIRES

7 heures.	11 heures.
8 heures.	1.000 kilomètres.
500 milles	12 heures.
9 heures.	1.500 kilomètres.
10 heures.	2.000 kilomètres.

24 HEURES
sous réserve d'homologation

Graissage exclusivement à l'huile KERVOLINE T. T.

Moteur Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord)

MOTOCYCLISTES et surtout MESDAMES

qui faites du long tourisme en tan-sad

RENÉ GILLET

vous offre ses modèles avec suspension élastique, boîte 3 ou 4 vitesses, en solo ou avec side-car.

Catalogues sur demande

Etablissements RENE GILLET & Cie

126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

AGENCES

- à LYON : 1, Quai Claude-Bernard.
- à ALGER: Villa Pauline, Rue de l'Oasis, KOUBA - ALGER.

THE MOTORIST

41, Avenue des Ternes Paris 28, Rue des Acacias
ÉTOILE 22-37 ÉTOILE 12-20

UN CADEAU..!

Le Casque "Motorist" triple calotte est le meilleur marché des casques protecteurs

59 frs

Votre Vie ?
votre vie vaut bien

NOUS DONNONS 2 CASQUES POUR 110 FR

CANADIENNES 120 fr.
fourrées Fourrures dep.

CUIRS DE MOTOS 180 fr.
HAVANE

CUISSARDS MOTOS 25 Fr.
Gants Mousquetaire
Lunettes incassables
Bottillon Caoutchouc
Bas de Laine Anglais

GANTS 20 Fr.
GANTS CUIR FOURRÉS

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier 5 Fr. en timbres-poste, remboursé par I.N.B.N. DE REMISE.

MOTO REVUE

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

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.737

RENSEIGNEMENTS
ET ABONNEMENTS
À LA DERNIÈRE PAGE

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

NOUS NE VOULONS PAS DU MONOPOLE DES PÉTROLES

DÉPUTÉS et sénateurs quand ils se présentent devant les électeurs les gavent de belles promesses, mais sitôt qu'ils sont élus, ils oublient engagements et électeurs. Gouverner, pour eux, c'est gaspiller l'argent et pressurer les contribuables, et nous vivons sous une menace perpétuelle, et c'est en France que les impôts sont les plus lourds. Mais nos élus sont incorrigibles et les fautes du passé ne les ont pas assagis. On sait trop ce qu'ont donné les monopoles : mauvais produits vendus à des prix scandaleux atteignant le décuple de la valeur réelle et même plus. Le monopole, c'est la négation de toute concurrence et par conséquent, de tout progrès. Et le résultat n'est même pas brillant pour le Trésor lui-même. Et cela est inévitable, car les méfaits des monopoles apparaissent chez tous les pays qui les ont institués. Et voici que pour des raisons politiques, la Chambre s'est prononcée en faveur du monopole des pétroles et a institué une commission pour étudier la question. Un beau jour ou une belle nuit, devant une douzaine de députés assoupis, on lira le rapport de cette commission et il sera adopté en un tournemain. Ce jour-là marquera la mort des véhicules automobiles.

Nous avons pourtant à notre porte un exemple de ce que peut donner le monopole des pétroles et qui nous montre toutes ses inconvénients. En Espagne, existe le monopole des pétroles et les touristes qui vont en Espagne ont tous fait les constatations suivantes.

alimentés et ils sont loin d'être aussi nombreux qu'en France. Finies les ristournes qu'on fait autour des grands centres et que font même certains garagistes, aux clients sérieux.

L'opération est-elle avantageuse pour l'Etat? Même pas. Sur une tonne d'essence, le bénéfice net de l'Etat Espagnol est de 658 francs, malgré le prix de vente plus élevé. Sur une tonne les taxes perçues par l'Etat Français s'élèvent à plus de 1.000 francs! Il est donc certain que l'adoption du monopole se traduirait par une perte très sensible pour le Trésor. Une hausse des prix se traduirait inévitablement par une diminution de la consommation. Ce serait également le marasme de l'industrie automobile et motocycliste et, en conséquence, de ce côté, une diminution des divers impôts perçus. La réduction du nombre des véhicules en service causerait une nouvelle perte. L'Etat irait donc au devant d'un désastre.

Les partisans du monopole ne manquent pas de dire que le monopole espagnol est mal géré, et qu'il n'en serait pas de même en France. Nous savons trop comment sont gérés les monopoles en France pour croire que le monopole des pétroles serait mieux administré en France qu'en Espagne. Ce serait toujours le même désordre dissimulé sous la paperasserie, le même esprit de routine.

Il ne faut donc qu'à aucun prix le monopole des pétroles passe en France et le Gouvernement doit se rendre compte que si les automobilistes, depuis les motocyclistes jusqu'aux propriétaires

SOMMAIRE

N° 556
4 Novembre 1933

A travers le monde.....	816
Informations.....	817
La nouvelle taxe sur l'essence, par RAVISSE.....	818
La machine de Sport de 1934, par H. P. BORESTROKE.....	819
Aimentation, par G. LACROIX.....	827
La question du Carburant... Revue de la Presse.....	828 829
Le Salon vu par un Belge (?) par MARCEL VIOLET.....	830
Le Raid Paris-Russie-Paris... Constructeurs et Fabricants... Moyennes.....	831 832 833
En Belgique.....	834
Sport et Clubs.....	835
Nos Concours.....	836
Dans les Galeries du Salon...	837

C'est tout d'abord la très mauvaise qualité du carburant. L'essence vendue correspond à peu près à notre essence poids lourds. Difficulté de départ, encrassement, cognements, usure rapide des moteurs sont les conséquences de cette mauvaise qualité du carburant. Il est fourni par l'U. R. S. et ceci est à retenir puisque si le monopole était adopté en France, l'U. R. S. serait le fournisseur. Cet infect carburant est fort cher et en hausse constante, et quelle hausse 45 % entre 1927 et 1933, et ce n'est sans doute pas fini. Actuellement, le prix est de 1 franc au moins supérieur au prix français par bidon de 5 litres.

Plus de liberté de commerce, il en est des postes d'essence comme des bureaux de tabac. Le pompiste a une licence et on ne la lui accorde que si ses conditions politiques sont au goût du jour. Il n'a aucun intérêt à être complaisant et consciencieux. Les postes sont plus ou moins régulièrement

de gros camions, ont toujours accepté de prendre leur part, et une part très large, des charges du pays, ils ne veulent à aucun prix être victimes de lois démagogiques nationales. Ils ne veulent pas, pour satisfaire à des combinaisons politiques, payer un prix prohibitif pour un mauvais carburant. Que l'Etat soit bien persuadé d'ailleurs, et l'exemple cité plus haut le prouve, qu'un monopole entre ses mains ne sera jamais productif.

LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

La fin de l'année sportive n'a pas été très heureuse pour les Anglais. Après leur défaite dans le Grand Prix de Suède, ils viennent d'en enregistrer une autre dans les Six Jours Internationaux que vient de gagner l'équipe allemande. Cette défaite, il est vrai, n'est pas écrasante puisqu'il n'y a qu'un point d'écart entre vainqueurs et vaincus. Il ne faut donc pas parler de déclin de

l'industrie anglaise. Mais du moins les Anglais ne sont pas invincibles, et la suprématie de la machine et du coureur anglais peut être discutée.

Les Six Jours Anglais ont été dans l'ensemble fort bien organisés, mais quelques points ont pu être discutés. Tout d'abord le parcours choisi ressemblait trop à celui des trials anglais et désavantageait nettement les coureurs continentaux. Il comportait des chemins défoncés, des côtes tellement glissantes que l'on pouvait voir des bûches collectives de trois ou quatre coureurs. Il y a eu des carters défoncés par les rocs. Il est assurément très difficile d'organiser en Angleterre une épreuve dans le style continental. Si on emprunte les grandes routes, on organise une simple ballade qui ne peut éprouver des machines modernes. Si on s'en écarte on impose aux machines et aux coureurs des difficultés anormales qui faussent les résultats.

Il y a eu également quelques fautes d'organisation. Certains commissaires ont commis des erreurs et ont fait effectuer à des concurrents un supplément de parcours. Des concurrents sont arrivés en retard et on a refusé de donner satisfaction à leurs réclamations. Ils ont dû remuer ciel et terre pour obtenir justice.

La victoire allemande est absolument méritée. Machines de premier ordre tout d'abord. Elles ont créé une impression formidable et nous ne serions pas surpris que cette victoire ait une répercussion sur l'orientation de la construction anglaise, surtout dans le domaine de la machine de luxe. Les hommes étaient de premier ordre, et tout particulièrement cet admirable Henne, coureur vraiment complet, as

de la route comme il est as de la vitesse. L'organisation du team allemand était excellente et on l'a surtout constaté dans l'épreuve finale de vitesse à Donington.

Les éliminations ont été nombreuses (87 ont fini sur 140 partants). Il n'y a eu que 56 médailles d'or, mais beaucoup d'éliminations ont été le résultat d'accidents et de chutes dus aux chemins invraisemblables par lesquels les concurrents devaient passer. Il y a eu des collisions avec du bétail. Fort heureusement, il ne semble pas qu'il y ait eu d'accident vraiment grave.

L'année prochaine, les Six Jours Internationaux seront organisés par l'Allemagne. Il semble qu'on puisse, dès à présent, dire qu'ils se disputeront dans la région montagneuse du Harz. Il nous semble que le choix d'une région montagneuse est particulièrement heureux puisqu'il constitue l'essai le plus sévère des machines et cela sur des routes normales. L'une des qualités maîtresses de la machine moderne c'est qu'elle peut gravir des rampes prolongées sans défaillance. Quand on a fait de la moto au temps où monter la côte de Suresnes était presque une prouesse et nécessitait des ruses multiples, on apprécie une machine bonne grimpeuse. Dans un col de montagne qui dure quinze kilomètres ou plus, le moteur n'a aucun répit et est éprouvé à la limite. La vitesse de déplacement assez réduite rend le refroidissement difficile et le moteur qui ne chauffe pas anormalement dans de telles conditions ne sera jamais en difficulté sur un parcours normal. Les descentes imposent aux freins d'énormes efforts. Nous aurons donc l'an prochain des Six Jours Internationaux qui constitueront une démonstration plus probante que ceux de cette année. Espérons que la France y sera représentée.

A TRAVERS LE MONDE

EN ALGERIE

Près de 10.000 motocyclettes

L'AGENCE du Gouvernement général de l'Algérie a communiqué les chiffres officiels de la circulation automobile en 1932 d'où il ressort que pour 85.877 voitures, il y a 14.834 véhicules industriels et 9.373 motocyclettes en service.

Ces nombres montrent une progression constante sur les années précédentes. C'est ainsi que dans le domaine de la motocyclette il y a eu successivement :

en 1925	804	motocyclettes
— 1926	2.732	—
— 1927	3.337	—
— 1928	4.566	—
— 1929	6.341	—
— 1930	7.589	—
— 1931	8.589	—
— 1932	9.373	—

C'est le département d'Alger qui tient la tête avec 4.225 motocyclettes. Derrière lui, le département d'Oran est en seconde position.

Il y a encore de beaux jours pour la motocyclette en Algérie...



EN AUTRICHE

(de notre correspondant particulier)

DEPUIS le retour de Genève du chancelier Dollfus, on considère que la situation de son Ministère est sensiblement consolidée, ce qui fait que le Chancelier pourra désormais se vouer entièrement à résoudre les différents problèmes dont dépend l'avenir de l'Autriche. Il y aura certes une grande réforme politique qui entraînera un remaniement profond des institutions de la nation.

Déjà la bonne récolte a donné une certaine animation aux affaires, ce qui fait que certaines branches de l'industrie, comme les motos, les textiles et l'automobile ont connu un regain d'activité.

D'une part, nombre de commandes qui étaient précédemment passées en Allemagne ont été inscrites par l'industrie nationale. D'autre part, le commerce intérieur a repris de l'importance.

Les mesures prises par le Gouvernement

Un étudiant américain, M. D. L. Harley, vient de faire une belle randonnée à travers l'Europe. Parti d'Oxford, il a traversé la France, l'Espagne, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, la Pologne et la Tchécoslovaquie. Le voici à Varsovie (à droite) reçu par notre correspondant général pour la Pologne, l'Ingénieur C. Landau (à gauche).

autrichien ont eu pour résultat qu'au cours des neuf premiers mois de l'année, l'importation des produits allemands en Autriche a baissé dans de grandes proportions, tandis que l'exportation autrichienne va sans cesse croissant et dépasse déjà considérablement les chiffres des années précédentes.

Le nouveau traité de commerce avec la Hongrie a également été un facteur important d'amélioration.

L'emprunt intérieur émis en octobre sous forme d'une loterie va donner de nouvelles ressources (entre 150 et 200 millions de shelling) dont 2/3 seront employés à un vaste programme d'outillage national. L'avenir s'annonce donc sous de bons auspices et il y a pour les produits français et anglais qui sont favorisés une place des plus importantes à prendre sur le marché autrichien.

Dans le commerce motocycliste, c'est l'Angleterre qui règne sur le marché; bon nombre de machines viennent aussi de Belgique, la demande allant surtout aux engins utilitaires. En camions et camionnettes, la France qui est notre plus gros fournisseur après la Tchécoslovaquie doit regagner sa place d'antan et cependant l'industrie allemande fait une propagande bien plus efficace que celle des Français.

Aussi conseillons-nous vivement une participation régulière et importante des industriels français au Salon de l'Automobile de Vienne qui est le plus grand marché du pays, étant fréquenté, non seulement par le public autrichien, mais encore par des commerçants des pays limitrophes. Il est certain que la dernière foire a été un grand succès.

De plus le contrôle des valeurs étrangères a été encore relâché ces derniers temps et un communiqué officiel assure que les dernières restrictions disparaîtront avant la fin d'octobre.

Nous sommes à la disposition des industriels français qui désireraient avoir à ce sujet des renseignements complémentaires.

Oskar GERNER.

INFORMATIONS

Un beau geste

M. DUBOIS, président du Moto-Club Picard, vient de nous adresser un mandat de 90 francs, montant de la souscription ouverte parmi les membres du M. C. P. pour contribuer à l'érection d'une stèle à la mémoire du regretté champion Debaisieux.

Nous remercions de leur beau geste les sportifs membres du Moto-Club Picard, et nous tenons cette somme à la disposition du sympathique Sourdou qui prit l'initiative d'ouvrir une souscription pour perpétuer le souvenir de celui qui fut son meilleur ami et l'une des plus belles figures de notre sport.

Revêtements et peintures pour l'aluminium et ses alliages

D'UNE étude très complète de M. Raboté, ancien élève de l'Ecole polytechnique, paru dans la Revue de l'Aluminium et ayant trait aux revêtements par peintures et vernis sur l'aluminium et ses alliages, extrayons les quelques données suivantes :

Ne jamais essayer d'émailler au four de l'aluminium à cause de son bas point de fusion (658° C).

Ne pas employer de vernis celluloseux qui manquent de souplesse et s'exfolient rapidement.

Les meilleurs résultats ont été obtenus avec une peinture au chromate de zinc et au vernis à la résine glyptal.

Motocyclistes parisiens, attention Plus d'avertisseurs à partir de 11 heures du soir

RÉPONDANT aux suggestions qui lui avaient été exprimées par M. André Le Troquer, conseiller municipal, le préfet de police avait annoncé qu'il prendrait avant la fin de l'année un arrêté avançant l'heure d'interdiction des appareils avertisseurs sonores la nuit.

M. Chiappe vient de signer cet arrêté qui fixe ladite interdiction à 23 heures au lieu de minuit trente, à dater du 1^{er} novembre.

Où M. l'Avocat général galéje....

Voici la perle que nous extrayons du réquisitoire que M. l'Avocat général Lacaux vient de faire contre Sarret, ce spécialiste des bains sulfurés :

« Cependant, le temps presse, Sarret est à court d'argent et Chambon va partir en vacances. On loue donc la villa l'Ermitage, pour un prix notablement excessif. Troisième acte.

« On y fait porter une motocyclette que personne ne sait faire marcher. Cette motocyclette devait jouer le rôle que tint l'orgue de Barbarie lors de l'assassinat de Fualdès à Rodez : couvrir par son fracas la bruyante agonie des victimes. (L'Intransigeant.)

On devait taper sur le réservoir à coups de marteau. Il eût été alors plus commode et moins coûteux d'acheter un tambour !

Le Pavé de l'Ours

Nos lecteurs se souviennent peut-être que nous avions dénoncé dans ces colonnes une crise de motophobie aiguë dont un petit journal local Le Ventoux, « défenseur des intérêts de l'arrondissement de Carpentras » (qu'il dit), avait été atteint.

Dans un article qui essaie de montrer au collègue parisien tout l'esprit dont la rédaction du Ventoux est capable, notre confrère semble fort touché de ce que

Voici l'hiver qui s'avance à grands pas... Mais il ne vous empêchera pas de faire de belles randonnées comme vous le montre cette photographie du moulin de Montfermeil, faite l'hiver dernier par notre abonné, M. Marek.



son attitude nous ait tout de suite rappelé que Carpentras était la patrie du berlingot.

Et de nous dire : « Nous sommes aussi le pays des truffes, des aubergines et des melons ? »

Une telle incompréhension finira par nous faire croire que notre confrère carpentrassien tient absolument à nous évoquer la... courge !

Mais nous n'irons pas aussi loin. Il paraît que l'article incriminé n'attaquait pas les motocyclistes. Acceptons-en l'augure et, bons princes, retirons courge et berlingot.

ESPAGNE

Le marché motocycliste

IL a été enregistré au mois de février, en Espagne, 101 motocyclettes neuves, c'est-à-dire plus du double des enregistrements du même mois de l'année 1932. Le marché motocycliste espagnol absorbe surtout les motocyclettes anglaises et américaines pour le mois de février. On a compté 41 motocyclettes anglaises et 36 américaines. La marque qui prime est Harley Davidson avec 32 machines. Les autres pays, qui se partagent le marché sont la France, la Belgique, l'Allemagne. Aucune machine italienne ne figure dans les chiffres connus.

SUEDE

Un projet de monopole d'essence ?...

LA Commission d'experts chargée d'étudier la réglementation de la production et de la vente des combustibles pour moteurs, a proposé, entre autres, dans le rapport qu'elle a remis au Gouvernement, la création d'un monopole d'importation pour l'essence. D'autre part, la production des combustibles pour moteurs autres que l'essence se ferait par les soins de la Vin- et Spritcentralen.

SUISSE

Le Salon de Genève

LA XI^e Exposition Internationale de l'Automobile et du Cycle en Suisse, aura lieu à Genève, au Palais des Expositions du 16 au 25 mars 1934.

Elle est placée sous le haut patronage du Conseil Fédéral Suisse, du Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève, de la Chambre Syndicale Suisse de l'Industrie de l'Automobile, du Cycle et parties qui s'y rattachent et de la Chambre Syndicale du Commerce de l'Automobile et de l'Industrie des Garages en Suisse.

Font partie du Comité d'honneur les autorités sportives et touristiques, les groupements patronaux de l'automobile et du cycle, ainsi que les Associations de tourisme et de trafic automobile.

A teneur de l'Art. 6 du règlement que nous tenons à la disposition des intéressés, sur simple demande, le délai d'inscription expirera le 15 novembre 1933.

CETTE MAISON à la Maison de la Moto

APRES AVOIR VU la rétrospective du Musée de la Motocyclette; les triomphatrices de Paris-les Pyrénées-Paris; l'exposition permanente des derniers modèles de l'industrie motocycliste

NOUBLIEZ PAS de participer au grand Concours des réservoirs dont la liste des prix comprend deux vélomoteurs Ultima et Prester;

de remplir le bulletin de réponse du grand Concours de photographies, doté de nombreux prix dont une motocyclette, un vélomoteur et deux bicyclettes Terrot.

VOUS NE LE REGRETTEREZ PAS

MAISON DE LA MOTO

La taxe sur l'essence

PRESQUE tous les pays du monde ont compris l'intérêt de la motocyclette et le rôle qu'elle joue dans la vie économique d'un pays. Aussi en Angleterre, en Italie et en Allemagne assistons nous, malgré la crise, à un magnifique essor du motocyclisme.

En France au contraire nous avons bien du mal à faire maintenir les faibles avantages accordés au vélomoteur et s'il est exempt de permis de conduire (on sent tout de même le ridicule qu'il y aurait à en exiger un pour la conduite d'une machine qui ne dépasse pas le 30 à l'heure) il paie l'impôt, qu'il s'agisse de la taxe de circulation ou des taxes sur l'essence. Cette politique de grippe-sou, mesquine et stupide, entrave le développement de la motocyclette et du cyclecar, et si le nombre augmente, cela est uniquement du aux prodigieux efforts des constructeurs. Ils mériteraient d'être mieux encouragés. Mais il faut bien se persuader que toute charge nouvelle peut transformer en désastre une situation déjà critique. Il faut vendre un nombre énorme de machines pour arriver à joindre péniblement les deux bouts. Quand on soustrait du prix d'une machine tout ce qui représente les taxes payées par les constructeurs, chiffre d'affaires, assurances sociales, taxe d'apprentissage, etc., etc., on s'aperçoit qu'il ne reste pas grand'chose et que malgré des tours de force d'organisation industrielle, le bénéfice est plutôt maigre. Encore une fois, toute aggravation d'impôt atteignant le constructeur ou frappant l'acheteur éventuel et l'empêchant d'acheter, conduirait l'industrie française du motocycle à la ruine. L'Etat lui-même en subirait le contre-coup par suite du chômage et de la moins-value des impôts frappant l'industrie et les motocyclistes.

Le Gouvernement est tombé fort heureusement avant le vote de la taxe de remplacement et nous espérons que nous n'aurons pas l'occasion de revoir de longtemps au pouvoir ce président du groupe de l'automobile qui est bien le plus dangereux auto-phobe qu'on ait jamais vu dans un ministère. Mais le péril n'est pas conjuré. Deux graves dangers nous menaçaient, c'était tout d'abord celui du monopole. Il est momentanément écarté, mais ce n'est pas parce que le principe en a été repoussé par le Gouvernement, mais simplement parce qu'il entraînerait une dépense de plusieurs milliards et que l'état actuel de la trésorerie constitue un obstacle insurmontable. Il nous faudra continuer à ouvrir l'œil. L'autre danger c'est la nouvelle taxe sur l'essence en remplacement de la taxe de circulation.

Le principe d'une taxe sur l'essence est, reconnaissons-le, séduisant, si séduisant que les automobilistes l'ont réclamé eux-mêmes, sans se douter qu'ils allaient donner à l'Etat le moyen de les pressurer davantage. Il semble en effet logique que l'on paie une taxe proportionnelle au kilométrage couvert et par conséquent à l'usage de la route. En second lieu, la taxe est d'une perception facile et elle évite au public des stations dans les recettes des contributions indirectes. Elle substitue un paiement échelonné et moins pénible

au paiement trimestriel qui pour un petit budget est assez lourd. Elle permettra aussi d'avoir plusieurs machines et de s'en servir concurremment. Elle pourra favoriser le développement des grosses cylindrées et obligera à travailler le rendement thermique des moteurs. Il y a donc en faveur du principe même de cette taxe des arguments. Mais encore faut-il que l'application en soit faite d'une manière intelligente et qu'il n'en résulte pas des charges anormales pour les motocyclistes.

On connaît notre point de vue, c'est-à-dire le maintien des taxes actuelles sur l'essence et la suppression pure et simple de la taxe de circulation. Il en résulterait un tel développement de l'auto et du motocycle que l'Etat loin d'y perdre verrait le produit des impôts et des taxes frappant la construction et l'usage des véhicules à moteur de telle manière qu'il réaliserait des gains beaucoup plus élevés qu'à l'heure actuelle. Mais c'est, hélas, une mesure hardie et raisonnable tout à la fois. Le Parlement et les gouvernements successifs ne nous ont pas habitués à de telles mesures. N'y comptons donc pas.

Il est à craindre que le nouveau gouvernement se trouvant, en présence du déficit, reprenne les projets du gouvernement précédent. Il est certains articles du budget qu'il abandonnera devant les protestations de la majorité des citoyens. Mais un gouvernement, à quelque parti qu'il appartienne, ne peut se résoudre à traiter autrement que comme une minorité, les deux millions de propriétaires d'autos et de motos qu'il y a en France, et il ne peut davantage concevoir que les véhicules à moteur sont une nécessité nationale et que toute entrave à la circulation automobile résulte en un appauvrissement du pays. C'est une vérité que d'actives propagandes basées sur des faits contrôlés, n'ont pu encore faire admettre.

Les constructeurs sont unanimes sur le danger que leur ferait courir une taxe nouvelle sur l'essence, surtout si elle était fixée au chiffre de 60 francs par hectolitre envisagé par le gouvernement. Cette taxe serait proportionnellement plus lourde pour nous que pour les automobilistes, parce que notre consommation d'essence est proportionnellement à la cylindrée de nos moteurs plus élevée que celle des voitures. Cela n'a rien de surprenant, le rendement thermique d'une grosse machine étant en principe plus élevé que celui d'une petite. Voyons, si on veut, le cas de deux machines, deux extrêmes.

Un vélomoteur paie 30 francs d'impôt de circulation avec le système actuel. Supposons qu'il consomme 2 litres aux cent kilomètres et roule 10.000 kilomètres par an. Cela est encore fréquent, beaucoup de vélomoteurs faisant trente kilomètres par jour, et roulant au moins 300 jours par an. La consommation annuelle sera donc de 200 litres sur lesquels le malheureux vélomoteur va payer 120 francs de droits. Ainsi les droits d'une machine éminemment populaire, démocratique et qui devrait être exemple de toutes taxes, vont se trouver portés au quadruple de ce qu'ils étaient



avec l'ancien système. Même avec un kilométrage de 5.000 kilomètres, ils seront encore doublés. Et il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle le vélomoteur qui roule 10.000 kms. par an paie déjà 100 fr. de taxes diverses sur l'essence. On arriverait à un total de 220 francs. C'est tout simplement inouï. Beaucoup de vélomoteuristes, sont des ouvriers qui gagnent à peine de quoi vivre. Comment veut-on qu'ils puissent trouver cet argent, alors que l'astucieux gouvernement aussi maladroit dans d'autres domaines, fait monter le prix de la vie. Nous sommes en pleine folie.

Prenons maintenant une grosse machine de 1.000 cmc. dépensant 8 litres aux cent kilomètres. Elle paie actuellement 300 francs de taxe de circulation. Si elle roule 10.000 kms. sa consommation va être de 800 litres d'essence, ce qui représentera pour la taxe de remplacement 480 francs de droits. Si elle en fait 15.000 nous atteignons 720 francs ; si elle en fait 30.000, 1.440 francs ! Comme elle paie déjà avec les taxes actuelles pour 30.000 kilomètres 2.400 francs, le total sera de 3.840 francs pour une machine qui à l'heure actuelle ne coûte guère plus de 8.000 francs.

Alors qu'avec la taxe de remplacement prévue certains automobilistes y gagneront, nous motocyclistes, quelle que soit notre machine, quelque réduite que soit notre kilométrage, nous subirons une lourde charge venant s'ajouter à des charges déjà lourdes. C'est un arrêt de mort pour notre industrie. Nous ne protestons pas pour le plaisir de protester. Quand on veut nous imposer une mesure juste et même un sacrifice raisonnable, nous nous soumettons dans l'intérêt général du pays. Mais qu'on nous frappe d'une manière aussi scandaleuse, nous ne pouvons l'accepter. Encore une fois nos intérêts, que nous soyons constructeurs ou clients ne sont pas seuls en jeu, mais ceux mêmes de l'Etat. C'est la perpétuelle histoire de la poule aux œufs d'or. L'impôt détruit la matière imposable. Le commerçant qui doublerait ou triplerait ses prix ne vendrait plus rien. Le constructeur qui voudrait faire payer 15.000 francs la moto qu'il vendait 5.000 pourrait fermer ses portes. L'Etat écraserait littéralement l'industrie motocycliste et perdrait dans l'aventure, une source importante de revenus. Il rendrait encore plus aigüe la crise de chômage. Ce n'est pas en ruinant un pays qu'on redresse un déficit budgétaire. Nous adjurons le nouveau gouvernement quel qu'il soit de renoncer sinon à la taxe sur l'essence, du moins à une taxe aussi élevée. Même avec une taxe de 30 francs à l'hectolitre, les motocyclistes seront lourdement atteints, et si à la rigueur nous l'acceptons, nous serions encore, parmi les usagers des véhicules automobiles, les plus éprouvés.

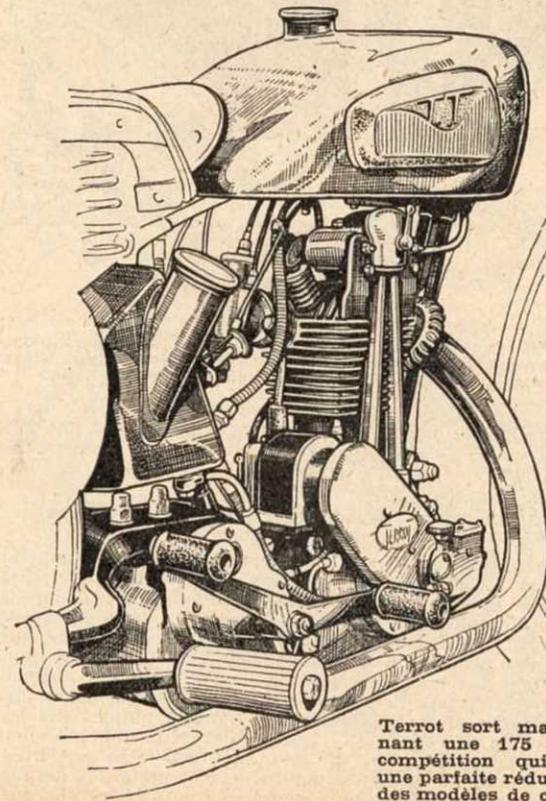
RAVISSE

La machine de Sport de 1934

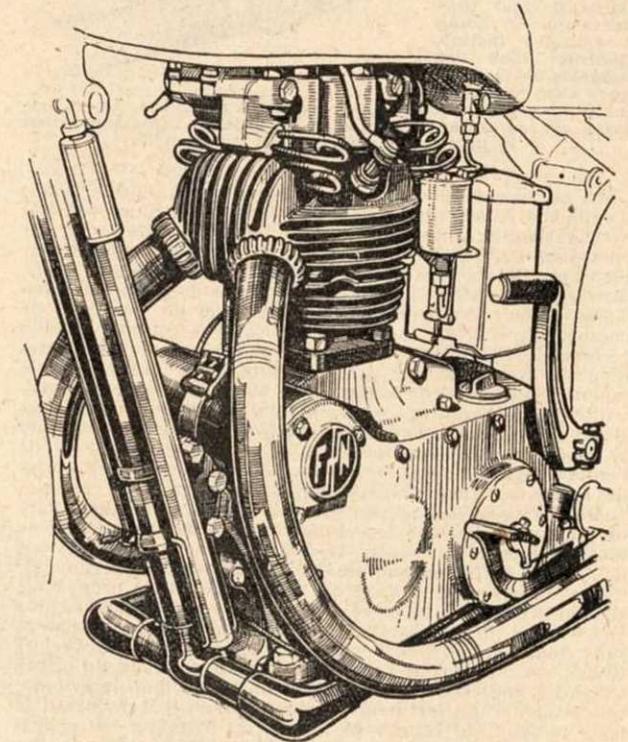
FERMONS les yeux. Evoquons toutes les machines de sport que nous avons vues au Salon et de ces apparitions multiples essayons de dégager une image composite qui nous donnera les caractéristiques essentielles de la moto de sport ou de compétition 1934.

Distinguons d'abord ces deux sœurs jumelles que sont la moto de sport ou de compétition. A la vérité ce n'est pas facile. Dans bien des cas l'aspect extérieur et la plupart des organes sont les mêmes. Il n'y aura comme différences qu'un piston un peu plus haut, donnant un taux de compression plus élevé mais nécessitant des carburants spéciaux, des comes différentes, des tubulures, une culasse et des volants polis et autres modifications qui, ajoutées, font gagner un nombre appréciable de chevaux. Mais par contre une telle machine est assez délicate à entretenir et à conduire. Ses organes travaillent à la limite de leur résistance et certaines ruptures peuvent se produire. Il y a bien quelques machines qui combinent une vitesse extraordinaire avec une robustesse suffisante, mais elles sont rares et en tous cas elles ne sont pas aussi rapides que de vraies machines de course. Une 500 de course atteint à l'essence-benzol le 170 ou le 180, une 350 le 160, une 250 le 145 ou le 150 et une 175 le 130. Mais considérez le déchet qui se produit en course et vous

comprendrez pourquoi les machines de série même données comme répliques des modèles de course sont un peu moins rapides. Grâce à ce léger sacrifice elles possèdent une plus grande marge de sécurité. On aura par exemple des 500 qui dépassent le 150 ou le 160, des 350 qui font le 135 ou le 140, des 250 qui marcheront à 125 ou 130, et des 175 qui atteignent le 115. Ce sont là encore des types de compétition qui réclameront l'essence-benzol 50 % ou des carburants à l'alcool. Sacrifions encore quelques kilomètres et nous pourrions rouler en toute sécurité sans trop de cliquetis en reprise, à 135 avec une 500, à 125 ou 130 avec une 350, à 115 ou 120 avec une

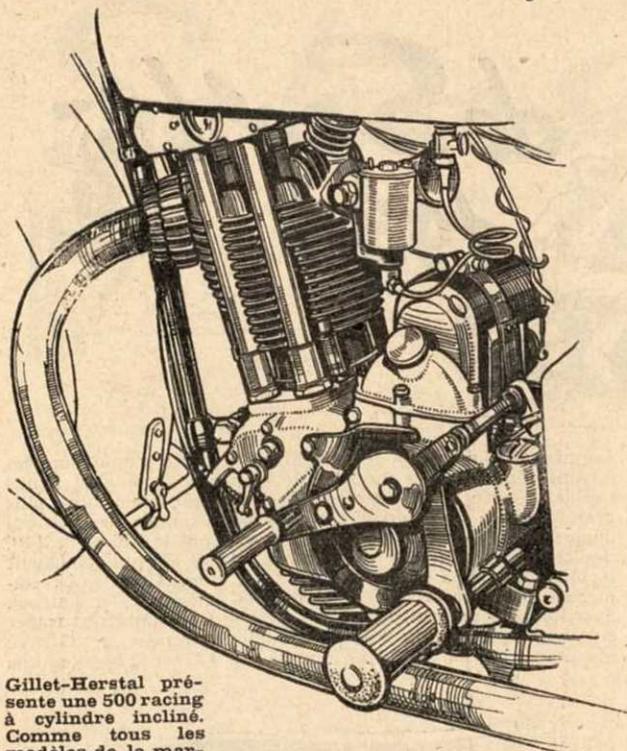


Terrot sort maintenant une 175 cmc. compétition qui est une parfaite réduction des modèles de cylindres plus élevés qui se défendent si brillamment en course.



F. N. a commercialisé une 500 racing directement dérivée de ses machines de course si spéciales. Le bloc massif est surmonté d'un cylindre court très abondamment garni d'ailettes. La culbute est complètement enclose dans un carter bain d'huile. Les soupapes de grand diamètre sont rappelées par des épingles à cheveux.

250, à 105 ou 110 avec une 175. Et nous arrivons enfin à la machine de sport qui s'accommode de l'essence ou des super-carburants qu'on trouve partout. Elle fera le 125 en 500, le 110 ou le 115 en 350, le 100 ou le 105 en 250, le 90 en 175. Et souvent il n'y aura extérieurement entre les machines de la même marque et de la même cylindrée que des détails secondaires, n'ayant pas de rapports apparents avec le rendement du moteur. La machine de sport donnant les résultats que nous avons indiqués en dernier lieu est d'ailleurs un admirable compromis entre la machine de compétition et la machine de tourisme. Sa vitesse est suffisante pour le sports-



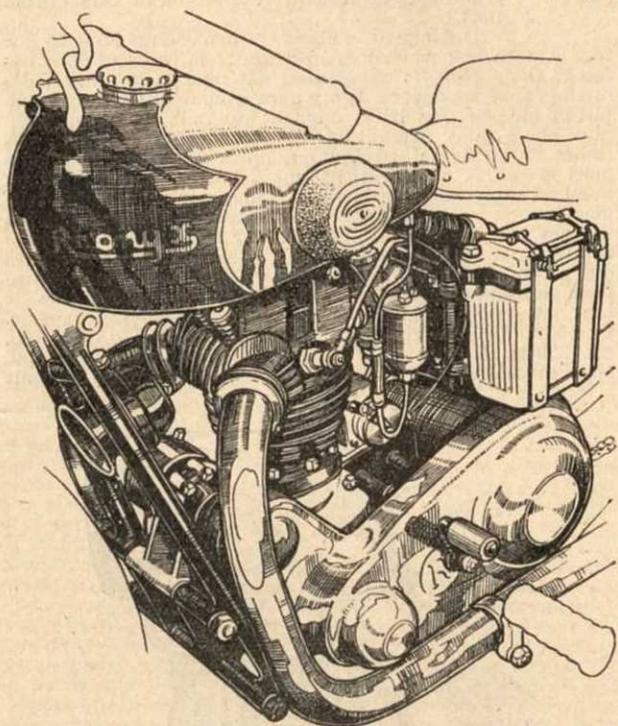
Gillet-Herstal présente une 500 racing à cylindre incliné. Comme tous les modèles de la marque, c'est un bloc-moteur intégral. Le sélecteur est placé à gauche. La culbute est nettement dégagée de la culasse favorisant ainsi le parfait refroidissement du moteur.

man, car le vrai 120 est déjà sur la route non gardée, semée d'embûches, une vitesse dangereuse. Ces machines ont des accélérations excellentes et leur conduite est intéressante, car elles sont nerveuses comme des pur sang. Bien menées et bien entretenues elles sont très sûres et très durables. Mais, bien entendu, elles n'ont aucune chance dans les compétitions. Il faut d'ailleurs se persuader que les machines de compétition indépendamment des soins constants qu'elles réclament, nécessitent des connaissances techniques et des qualités de conducteur qui n'appartiennent pas à tout le monde. Sans doute la compétition est-elle une forme captivante du motocyclisme, mais elle est coûteuse et implique des risques. Quant à avoir une machine de course pour étonner la galerie et faire quelques kilomètres le dimanche c'est de l'enfantillage. La machine de compétition servira à disputer des épreuves d'amateurs, des courses de côte et autres épreuves analogues, mais on ne peut songer à l'employer pour faire du tourisme. On a bien essayé dans le passé de mettre la même machine à toutes les sauces, en ayant par exemple des pistons de hauteur différente pour obtenir des taux de compression différents selon qu'on utilisait ces machines pour la promenade et pour la course. Mais un remaniement apporté à une machine en entraîne presque fatalement une série d'autres. Il faudra sans doute modifier le réglage du carburateur, changer les cames, etc... Et encore faut-il que le bord supérieur du piston à haute compression ne monte pas plus haut dans le cylindre que le piston qui sert habituellement, sinon il accrocherait le léger ressaut qui résulte de l'usure du cylindre. De plus il n'est guère possible d'ajuster avec la précision désirable des pistons différents dans un même cylindre.

En somme il faut bien savoir ce qu'on veut. Si on veut courir avec succès, on prendra un modèle compétition, mais il ne faut pas se servir d'une machine de ce type en service courant, ou dans ce cas la traiter avec beaucoup de ménagements et la vérifier très fréquemment. Et on aura l'ennui de ne pouvoir rouler qu'avec des carburants spéciaux qu'on ne trouve nulle part sur la route. Diminuer la compression pour pouvoir utiliser en service courant des supercarburants et en course des carburants spéciaux est bien difficile. Nous avons vu les inconvénients des changements de piston. On peut dire la même chose des cales ou joints d'épaisseur placés sous l'embase du cylindre. Au point mort haut, à l'endroit où le piston s'arrête il se produit dans le cylindre un ressaut léger certes, mais suffisant pour provoquer un choc contre le bord du piston. Si on abaisse le cylindre pour augmenter le taux de compression, le piston touchera ce ressaut et nous

avons constaté souvent des traces de ce choc. Si une machine accumule des milliers de kilomètres en service courant avec les cales nécessaires pour marcher à l'essence ou au supercarburant et qu'un beau jour on veuille pour une course, enlever les cales, on aura presque fatalement des ennuis de piston. Si une machine au contraire ne sert qu'en course, elle n'aura effectué qu'un faible kilométrage, l'usure du cylindre sera très faible et le ressaut insensible. On pourra donc dans ces cas ajouter ou retirer des cales pour obtenir les taux de compression convenant au carburant autorisé. Quant à croire qu'on peut arriver à une épreuve par la route en utilisant sa machine réglée pour la marche à l'essence et arrivé à pied-d'œuvre enlever les cales pour marcher aux carburants spéciaux, c'est une erreur. Le changement de taux de compression et de carburant implique une nouvelle mise au point et en général, on fera mieux dans ce cas de prendre le départ en employant un simple supercarburant commercial sans apporter la moindre modification au moteur. Sans doute ne décrochera-t-on pas la timbale et fera-t-on simplement figure honorable, mais on ferait sans doute plus mal avec une modification de la dernière minute. Il serait préférable de choisir une multiplication appropriée au parcours.

Motos sport, supersport, compétition ont la plupart du temps des caractéristiques très voisines. Souvent le type



Rhonyx lance sur le marché un modèle supersport particulièrement bien étudié. Le moteur est un Rudge type Ulster muni de quatre soupapes parallèles deux à deux.

compétition ne diffère du type supersport que par une mise au point spéciale. Nous pouvons donc sous la dénomination de machine sport étudier en bloc ces divers types.

Comment on passe de la machine de course à la machine de sport

On peut évidemment concevoir une marque qui emploie pour les courses des machines complètement différentes de celles qu'elle livre à la clientèle. Peut-être ces marques ne cherchent-elles qu'un succès commercial et n'ont-elles nullement l'intention de recueillir des leçons techniques utiles à la production des modèles de série. C'est ainsi qu'on a vu telle machine de course apparaître sous des noms de marques diverses. C'est là une pratique assez fâcheuse mais fort heureusement exceptionnelle. Dans la plupart des cas, la machine de course est le prototype de machine de sport. Mais des modifications y sont habituellement apportées. Une machine de course est habituellement prête à la dernière minute, et on y découvre bien des solutions de fortune, bien des imperfections de détail, bien des montages sujets à cri-

tique, et tout cela doit être corrigé avant la mise en production. Certaines autres modifications permettent, sans nuire aux qualités de la machine, de simplifier les opérations d'usinage et de réduire le prix de revient. Et de plus les panes qui surviennent en course indiquent les points faibles qu'il faut remanier. Il faut voir avec quel soin une machine de course est disséquée après l'épreuve. Enfin on renonce à certaines solutions coûteuses. Au dernier T. T. nous avons vu des culasses en alliage léger à haute conductibilité thermique et des cylindres chemisés. Cherchez-les sur les T. T. Replica, vous ne les y trouverez pas. Il se peut d'ailleurs que le prix ne soit pas seul en cause. Une culasse en alliage léger où les sièges des soupapes ne sont pas rapportés mais pris dans le métal même de la culasse, peut être satisfaisante en course, sur des distances assez courtes, mais non pas sur un moteur destiné à un service courant.

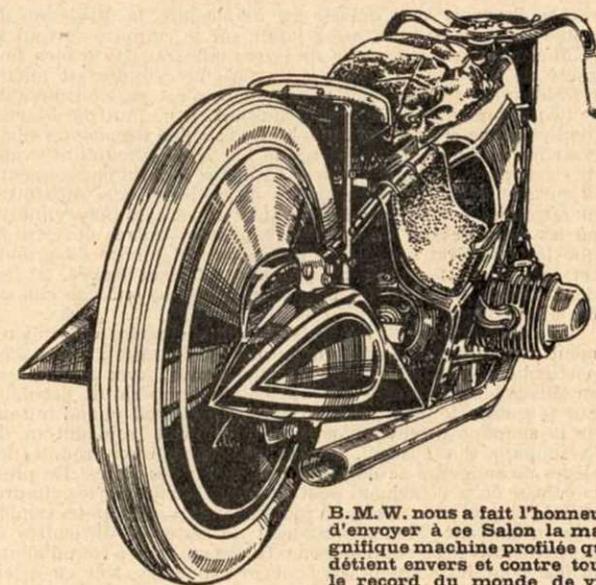
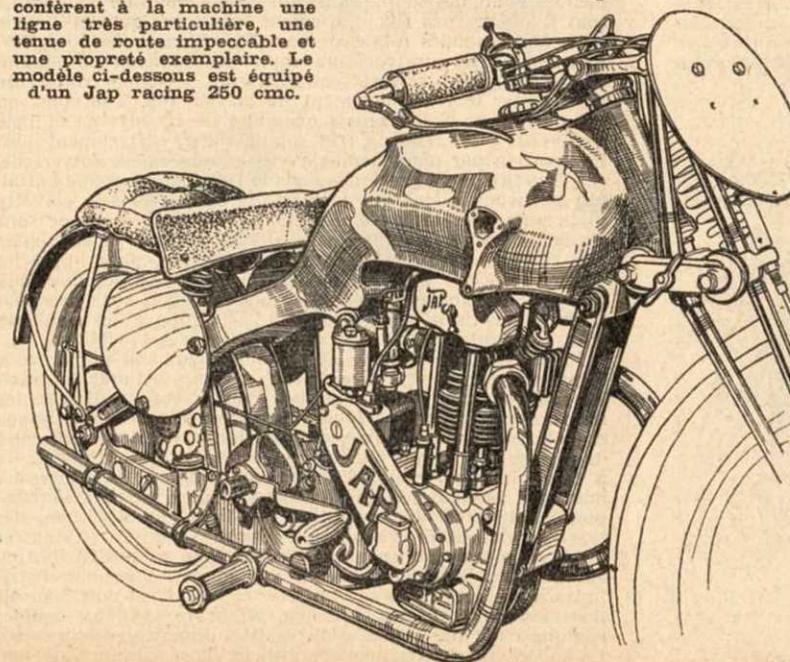
Mais que de perfectionnements nous devons à la course. Il n'y a pas une partie de la machine qui n'en ait bénéficié. Nos moteurs ne chauffent plus parce que la course nous a enseigné l'obligation d'utiliser des parois épaisses. Le piston en alliage léger nous est venu de la course ainsi que le graissage à carter sec, les culbuteries enfermées, le graissage des tiges de soupapes et tout le reste. A la course nous devons les quatre vitesses et le sélecteur au pied. Il a fallu étudier la tenue de route et on a appris à faire des cadres rigides et des fourches élastiques qui ne rebondissent pas.

La course nous a donné les poignées tournantes, elle nous a donné le freinage conjugué, et, enfin, ce qui est peut être plus important que tout, elle a permis de faire un choix dans les matériaux qui constituent une machine. Si donc certaines solutions de la machine de course ne peuvent être incorporées à la machine de sport, soit qu'elles coûtent trop cher, soit qu'elles n'aient pas assez éprouvées, l'apport des courses reste considérable.

Le moteur de la machine de sport

Le polycylindre n'a que quelques représentants mais de belle classe. En fait, une grosse bicylindre de 750 ou de 1.000 cmc., même à soupapes latérales est aujourd'hui assez rapide pour prétendre au titre de machine de sport. Plusieurs atteignent des vitesses comprises entre 130 et 140 à l'heure et il en existe qui font le 160. Mais on considère plutôt la grosse machine comme un engin dont la vitesse n'est qu'une des qualités, les autres étant la souplesse, le confort et le silence. Il en est comme des grosses voitures qui sont plus rapides que bien des voitures de sport. La vitesse apparaît implicitement comme une qualité qu'elles doivent normalement posséder en plus des autres. De plus, quand on parle de sport, on pense en même temps à la course et surtout aux grandes

M. G. C. reste fidèle à sa très belle conception du cadre en alpac. Celui-ci se compose d'éléments fondus ou fraisés qui confèrent à la machine une ligne très particulière, une tenue de route impeccable et une propreté exemplaire. Le modèle ci-dessous est équipé d'un Jap racing 250 cmc.



B. M. W. nous a fait l'honneur d'envoyer à ce Salon la magnifique machine profilée qui détient envers et contre tous le record du monde de vitesse sur deux roues.

épreuves de course sur route. Or, pour celles-ci la cylindrée la plus forte prévue par les règlements est de 500 en solo et de 600 en sidecar.

En 500 et même en 600, les polycylindres sont beaucoup moins nombreux que les monocylindres. Il y a eu cette année un événement important : c'est la victoire d'un bicylindre en V dans le Grand Prix d'Europe, mais si nous remontons dans le passé, nous trouvons plusieurs exemples de victoires remportées par des bicylindres. Pour ne prendre que la plus importante épreuve, c'est-à-dire le T. T. avant la guerre, une 350 Humber deux cylindres a gagné la catégorie Junior, Norton remporta son premier succès avec un deux cylindres et deux années de suite, la bicylindre Scott fut victorieuse. Depuis la guerre, une Douglas 500 s'adjugea le trophée Senior. Mais il n'en résulta pas une diminution de la popularité du monocylindre. Nous avons toutefois quelques exemples de polycylindres de sport, de 500 cmc. Chez nous : la Gnome et Rhône à culbuteurs, en Angleterre, la Scott et la B. S. A., en Allemagne la B. M. W., en Suède la Husqvarna. En Italie il y a bien la nouvelle Guzzi mais qui, à l'heure actuelle, n'existe que sous la forme de machine de course, non livrée à la clientèle. La monocylindre a donc la majorité.

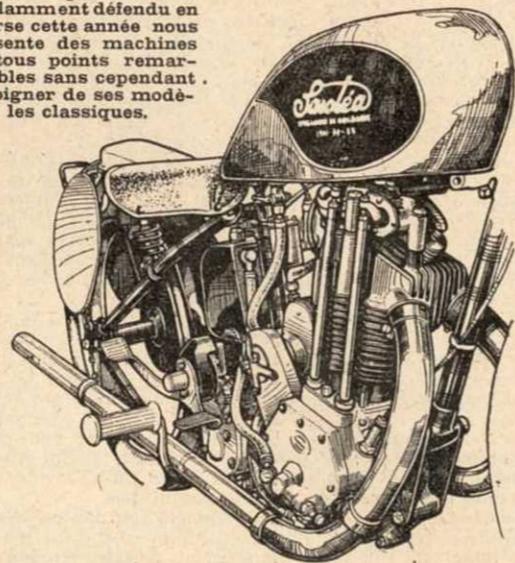
Boîte séparée ou bloc-moteur ? La boîte séparée est sur les machines de course plus employée, mais nous trouvons cependant quelques exemples de blocs moteurs de course.

A part la Scott, nous ne connaissons pas de machine de sport à refroidissement par eau (il y a quelques petites deux temps de tourisme à refroidissement par eau). C'est le refroidissement par l'air ambiant qui est de règle. Quelques deux temps ont un cylindre en alliage léger; mais s'il y a eu dans le T. T. quelques quatre temps avec un cylindre, et une culasse en alu, les machines de sport ont un cylindre et une culasse en fonte. Avec les parois épaisses et une grande surface d'ailettes judicieusement réparties, les résultats obtenus sont entièrement satisfaisants, sauf dans des cas extrêmes et encore, avons-nous vu, sur autodrome, c'est-à-dire dans les conditions les plus pénibles, les cylindres et les culasses en fonte ne donner aucun ennui de refroidissement. Pour les deux temps, le problème se pose très différemment : 1° Le cylindre porte les orifices de distribution dont l'un très chaud (échappement) et les autres froids (admission et transfert), il est donc extrêmement difficile d'éviter la distorsion surtout avec des moteurs à grand rendement spécifique. Les alliages légers si bons conducteurs de la chaleur permettent des échanges rapides et l'égalité approximative des températures. Le refroidissement par eau donne également de bons résultats. Dans un quatre temps le cylindre n'atteint pas une tempé-

rature élevée et si la culasse est détachable, la distorsion de celle-ci n'a qu'un effet assez faible sur le cylindre surtout si celui-ci est épais et pourvu de larges ailettes. Il y a bien une cause de distorsion, c'est que l'avant du cylindre est mieux refroidi que l'arrière, mais la différence n'est pas considérable et l'équilibre thermique est satisfaisant. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que si l'arrière du cylindre est bien dégagé, les filets d'air lèchent une bonne partie de l'arrière du cylindre avant de s'échapper. Rien ne s'oppose d'ailleurs à ce qu'on augmente la surface des ailettes en arrière du cylindre. Les difficultés de refroidissement se produisent surtout avec les polycylindres où les cylindres se masquent les uns les autres et c'est là que les cylindres en alliage léger peuvent rendre de grands services surtout quand la cylindrée est assez élevée. 2° Les deux temps de sport (et beaucoup d'autres) ont une culasse en alliage léger.

Une telle culasse est exempte de points chauds, particulièrement aux environs de la bougie qui est soumise à une tâche particulièrement pénible sur les deux temps. Avec une culasse en alliage léger la bougie se trouve à une température normale. Sur le quatre temps, nous trouvons un endroit chaud autour de la soupape d'échappement et un endroit froid autour de la soupape d'admission. Si de la distorsion se produit, les sièges de soupapes se déforment et il y a des fuites. De plus, la culasse en se déformant peut également déformer le cylindre. Aussi l'emploi de culasses en métaux bons conducteurs semble très intéressant. Malheureusement de sérieuses difficultés se présentent avec les soupapes en tête. En effet, on a tout d'abord utilisé pour les soupapes des sièges rapportés, soit en acier, soit en fonte, soit en bronze. Il ne suffit pas qu'ils soient emmanchés mais vissés, d'où une complication d'usinage et encore n'est-on pas absolument sûr que cela tienne par suite des coefficients différents de dilatation. De plus, on n'a déjà guère de place pour loger des soupapes de grand diamètre et avec un siège rapporté on ne pourra monter que des soupapes de petit diamètre. Le siège de la soupape formera également une cage vissée et pour ne pas affaiblir la partie inférieure de cette cage, il faudra pratiquer assez haut les ouvertures nécessaires au passage des gaz et par contre-coup, cela augmentera la hauteur de la culasse. Nous nous heurtons donc à de sérieux obstacles techniques en plus de l'usinage plus compliqué et plus onéreux. Ces difficultés sont naturellement moindres pour les polycylindres. On a donc employé récemment des soupapes portant directement sur la culasse en alliage léger. Nous disposons, en effet, d'alliages beaucoup plus durs et capables de résister au martèlement des soupapes. Toutefois, on ne peut dire que cette résistance, suffisante pour les quelques centaines de kilomètres d'une course, le

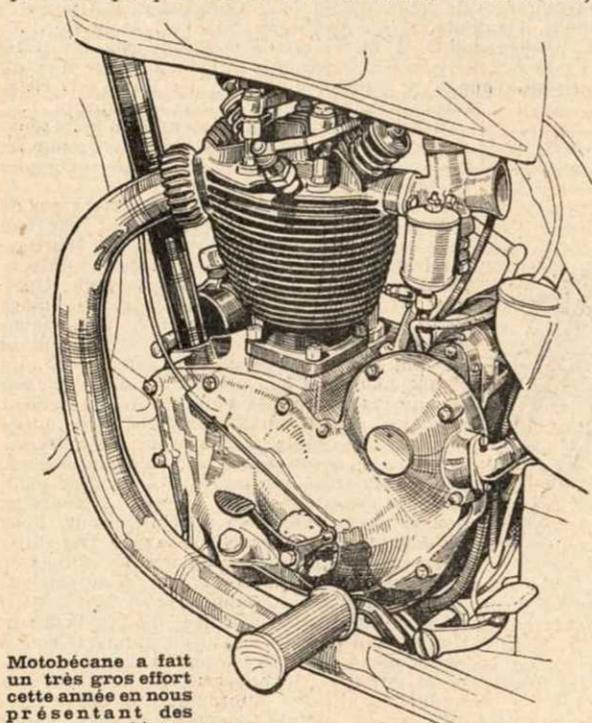
Saroléa qui s'est si brillamment défendu en course cette année nous présente des machines en tous points remarquables sans cependant s'éloigner de ses modèles classiques.



soit pour une machine destinée à un service courant. Et, bien entendu, le rodage n'est guère possible. Aussi serait-il dangereux de mettre des culasses de ce type entre les mains du public. Pour toutes ces raisons, on s'explique fort bien que même pour les machines de sport (à quatre temps, bien entendu), on s'en tienne au cylindre et à la culasse en fonte qui donnent de très bons résultats quand elles sont judicieusement dessinées.

Les soupapes en tête sont universellement employées bien qu'un exemple récent ait prouvé qu'on pouvait atteindre un haut rendement volumétrique avec les soupapes latérales. Les soupapes verticales se trouvent chez deux marques, et permettent d'obtenir une chambre d'explosion plate qui donne des résultats très satisfaisants, un peu inférieurs toutefois à ceux obtenus avec les culasses hémisphériques. Mais, dans ces deux cas, il s'agit non de machines de compétition, mais de machines de sport et, dans ce cas, les soupapes verticales présentent certains avantages. L'établissement de la distribution est plus simple, et une rupture de soupape quand elle se produit à la hauteur des clavettes n'a pas de conséquences graves, la soupape étant arrêtée par le rebord inférieur de la culasse. Avec la culasse hémisphérique, on emploie, bien entendu, des soupapes inclinées. Beaucoup de culasses ne sont d'ailleurs pas rigoureusement hémisphériques et l'angle entre les soupapes est assez variable. Il varie de 70 à 90°. La majorité des constructeurs emploient des ressorts à boudin, en général, deux ressorts concentriques à période différente pour éviter le rebondissement de la soupape. Toutefois, on rencontrait au Salon plus d'exemples de ressorts en épingle à cheveux. Ces ressorts très souples ne se détrempe pas. La fixation par deux demi-clavettes coniques est universelle, car la petite gorge pratiquée dans la tige de la soupape l'affaiblit beaucoup moins que la mortaise nécessaire à la clavette plate autrefois employée. Le montage et le démontage sont d'ailleurs beaucoup plus faciles. Il faut avoir eu à démonter une clavette plate, matée dans sa mortaise, pour apprécier pleinement cette amélioration. Sur la majorité des machines de sport, les guides de soupapes sont graissés sous pression. C'est là encore un progrès certain : le grippage des soupapes était fréquent surtout avec les carburants à l'alcool.

La distribution se fait soit par culbuteurs soit par arbre à cames en tête. A vrai dire, l'arbre à cames attaque lui aussi les soupapes par des culbuteurs. Pour l'attaque directe des soupapes par les cames il faudrait un arbre à cames par soupape et il en résulte une certaine complication, et aussi une difficulté de réglage. On aurait pu croire que la distribution par arbre à cames l'emporterait, d'autant qu'il figure sur deux des machines de course les plus célèbres. Il n'en est rien. Le remplacement, dans la distribution par tiges et culbuteurs, des tiges ou des tubes d'acier assez lourds, par des tubes très légers en duralumin, a amélioré beaucoup cette distribution en réduisant très sensiblement son inertie. Dans les distributions par arbre à cames en tête, cet arbre est entraîné soit par engrenages droits, soit par un arbre et deux couples coniques, soit par chaîne à dispositif automatique de tension. Là encore, il est extrêmement difficile de se faire une opinion



Motobécane a fait un très gros effort cette année en nous présentant des machines d'une technique vraiment à la page comme on peut le voir ci-dessus.

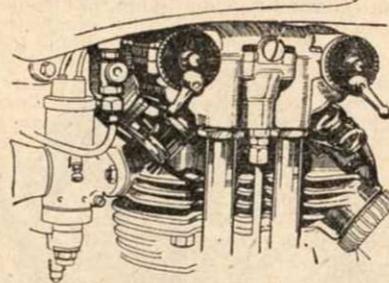
IL EST CRIMINEL DE PRENDRE LA ROUTE SANS ÊTRE ASSURÉ

sur la valeur respective de ces systèmes. Il y a quelques moteurs à quatre soupapes. Généralement ces soupapes sont côte à côte en sorte qu'on peut les attaquer par culbuteurs doubles montés sur un même axe. L'inconvénient est qu'on doit renoncer à la culasse hémisphérique en faveur d'une culasse prismatique. La question est de savoir si les avantages des quatre soupapes (section plus grande de passage offerte aux gaz, moindre levée et légèreté plus grande des soupapes, etc.) ne sont pas compensés par une diminution de rendement due à la forme moins parfaite de la culasse. Pratiquement les résultats atteints sont équivalents. On connaît le système Rudge qui, en utilisant un système de renvoi par culbuteur intermédiaire, a pu conserver la culasse hémisphérique et donner aux quatre soupapes une disposition radiale. Le réglage du jeu des soupapes se fait selon les modèles soit par les poussoirs, soit par une vis à l'extrémité du culbuteur. Le système F. N. à excentrique, permet un réglage instantané. Lorsque le culbuteur attaque la soupape, sa touche glisse sur la tige de soupape, et il y a une réaction latérale qui impose une fatigue à la tige et au guide. Cela est atténué par la forme ronde de la touche. Mais, en interposant entre le culbuteur et la tige de soupape un doigt coulisseur dans une bague, Motosacoche a évité tout effort latéral sur la soupape.

Simple ou double tube ? Sur les machines de course, le simple tube est en faveur, si paradoxal que cela puisse paraître. Il semble que le simple tube favorise l'écoulement régulier des gaz et l'extraction des fumées par la colonne gazeuse lancée

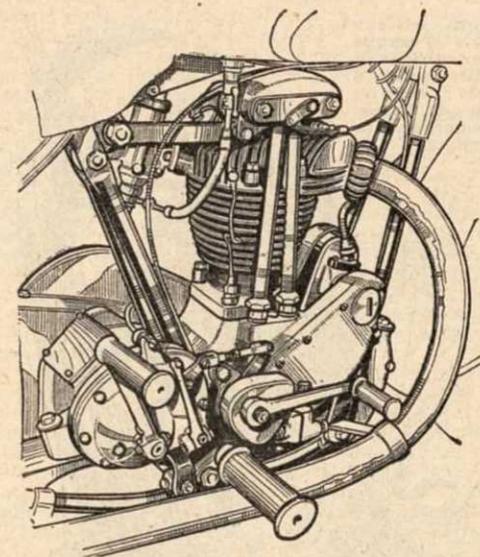
Vélocette avait exposé des moteurs en coupe qui permirent aux visiteurs d'admirer sa technique et ses réalisations up-to-date.

F. N. équipe sa 500 racing d'un dispositif de réglage des culbuteurs très curieux et particulièrement pratique puisqu'une simple rotation d'un boîtier moleté permet de faire ce réglage d'ordinaire si fastidieux.



à une forte vitesse dans la tubulure. Il y a d'ailleurs beaucoup à faire dans l'étude des phénomènes de l'échappement. Mais la supériorité de la tubulure unique n'est pas admise par tous les constructeurs et, là, encore, tant d'autres éléments interviennent qu'on ne peut être très affirmatif. En ce qui concerne les machines d'usage courant, la double tubulure permet d'avoir deux silencieux et de pouvoir ainsi augmenter le volume des silencieux par rapport à la cylindrée sans redouter un encombrement exagéré. En somme, ne croyons pas à priori qu'une monotube soit plus rapide qu'une double tube ou vice versa.

Nous avons vu au Salon de nombreux modèles équipés de tubes d'échappement relevés. Cela ne change pas d'un iota les performances. Si les tubes sont de gros diamètre et si la courbe à la sortie du cylindre est régulière et d'un rayon suffisant, il n'y a pas à craindre de contre-pression. Quant à

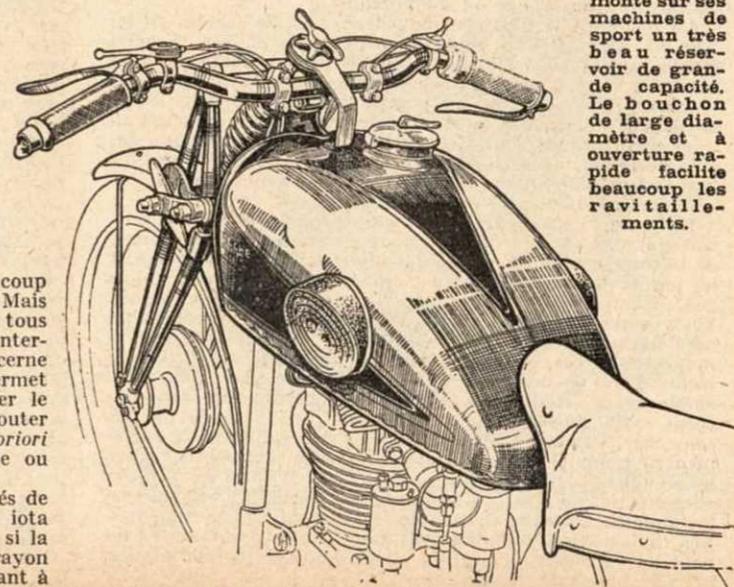


B. S. A. présente, outre la nouvelle 500 bicylindre, une 350 spécial qui est directement dérivée de la célèbre 500 et qui connaîtra certainement le même succès.

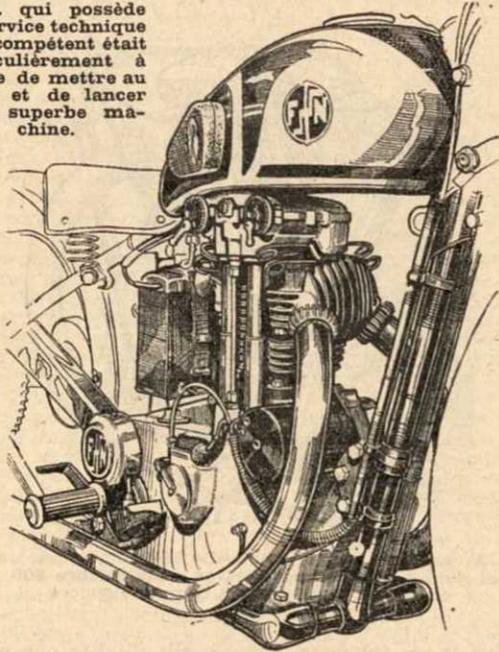
l'utilité de ces tubulures relevées, elle n'existe que pour le passage de gués. Nous n'en rencontrons pas heureusement tous les jours sur nos routes.

Voyons maintenant l'intérieur de nos moteurs. S'il est une question importante dans un moteur à régime très rapide, c'est le graissage. Le graissage par circulation d'huile et carter sec est à peu près généralement employé. Les pompes à piston trouvent une rivale dans la pompe à engrenages. Celle-ci est noyée et ainsi aucun désarmoirage n'est à craindre. La réserve d'huile est bien souvent, même dans les moteurs à boîte séparée, logée dans le carter moteur. L'huile est envoyée non seulement à la tête de bielle mais à la distribution, aux guides de soupapes, mais encore sur beaucoup de moteurs au pourtour du cylindre. L'avantage du graissage à carter sec, c'est que l'huile peut être maintenue à une température assez basse pour conserver ses qualités lubrifiantes. Motobécane a très ingénieusement complété son système de graissage dans lequel l'huile projetée par le volant est captée et envoyée par des canalisations aux divers points à graisser. Maintenant les vapeurs d'huile du carter sont aspirées par une pompe et envoyées dans une chambre de détente où elles se refroidissent et se condensent. L'huile redescend au carter par gravité.

Motosacoche monte sur ses machines de sport un très beau réservoir de grande capacité. Le bouchon de large diamètre et à ouverture rapide facilite beaucoup les ravitaillements.



F. N. qui possède un service technique très compétent était particulièrement à même de mettre au point et de lancer cette superbe machine.



Les pistons sont en alliage léger, souvent à base de magnésium. Ils sont bombés et présentent deux creux pour éviter qu'un choc ne se produise entre une soupape et le piston. Il n'y a le plus souvent, que deux segments, l'arête inférieure de la gorge du second segment est chanfreinée et percée de trous pour le retour de l'excès d'huile au carter. On emploie de préférence des pistons à jupe pleine, mais assez basse, légèrement en retrait autour de l'axe du piston. Les pistons constitués par un fond portant les segments, l'axe et une jupe, réunis par des plaquettes métalliques, sont employés sur quelques modèles. La technique du piston est une des plus délicates qui soient. Il doit résister à de gros efforts mécaniques et il est naturel de le renforcer par des nervures, mais ces nervures peuvent provoquer la distorsion du piston, si leur place, leur forme, leur épaisseur n'ont pas été soigneusement étudiées. Beaucoup de constructeurs préfèrent ne pas courir ces chances et s'adressent à des spécialistes du piston. L'axe du piston est creux, mais son alésage est non cylindrique, mais biconique, plus épais au centre. Encore un organe bien simple en apparence, mais dont l'établissement peut révéler de très désagréables surprises. L'axe est flottant et maintenu latéralement par des joues en fil d'acier engagé dans une gorge. C'est le procédé le plus sûr et on a abandonné les pastilles de bronze ou d'aluminium.

La bielle est le plus souvent en acier et de section en H. Elle est, bien entendu, soigneusement usinée et tout le métal inutile est enlevé. La bielle en alliage léger a donné de bons résultats, mais n'a pas encore conquis la confiance des constructeurs. Nous connaissons pourtant un moteur dans lequel la bielle d'alliage léger porte directement sur un maneton en acier nitruré, sans roulement, sans régule. La technique des alliages légers fait chaque jour des progrès et il est possible que l'on emploie, dans un avenir plus ou moins éloigné, des cylindres en alliage léger non chemisés.

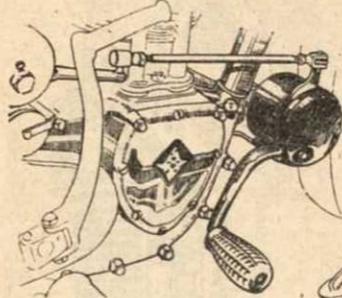
Les volants intérieurs sont les plus employés. Ils sont en acier forgé, un volant de fonte pouvant éclater sous l'influence de la force centrifuge. Ils sont polis et on laisse entre eux et les parois du carter un certain espace pour éviter que l'huile coulant sur les parois ne touche les volants et ne les freine. Les volants sont légers, ce qui est essentiel pour favoriser les accélérations. Les roulements de la tête de bielle sont dans la majorité des cas, à galets portant directement sur la tête de bielle et sur le maneton. Mais on constate une tendance à employer des roulements à aiguilles. Les aiguilles sont des corps cylindriques de petit diamètre (2 à 5 mm.) montés sans cage. Par suite d'un phénomène de capillarité, le roulement se remplit d'huile et celle-ci empêche tout contact entre les aiguilles et leurs chemins de roulement et entre les aiguilles elles-mêmes. Ce n'est qu'au moment des charges élevées que les aiguilles soumises à ces efforts tournent sur elles-mêmes. Les roulements à aiguilles sont très peu encombrants et on peut les employer au pied de bielle, aux axes de culbuteurs, dans les boîtes de vitesses, etc...

Pour les axes moteurs, on emploie souvent des roulements à billes, mais sur quelques moteurs on trouve un roulement lisse en bronze du côté de la distribution.

Etant donnée l'énorme puissance développée par nos moteurs, la rigidité du carter doit être aussi grande que possible, et les carters comportent des nervures internes ou externes surtout du côté de l'axe moteur. Du côté de la distribution, en effet, le carter de la distribution renforce le carter principal. Si l'on a sur les moteurs de course, employé des carters en élektron, alliage de magnésium, on ne rencontre guère sur les moteurs de série que des alliages comme l'alpax, qui n'ont que l'inconvénient d'être un peu plus lourds.

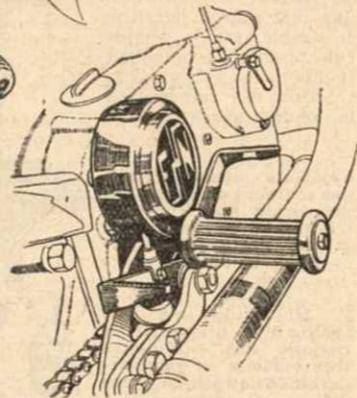
La magnéto n'a rien de spécial si ce n'est une puissance plus grande. Sur quelques moteurs de sport, on voit apparaître l'allumage par batterie et bobine. A la bougie de 18 mm. se substitue rapidement la bougie de 14 mm. qui est moins encombrante et se refroidit plus aisément. On a même essayé des bougies de 12 mm. mais elles sont trop fragiles et la bougie de 14 mm. donne à tous égards les meilleurs résultats.

Le carburateur a sa tubulure inclinée vers le moteur mais il y a encore beaucoup de constructeurs qui emploient un

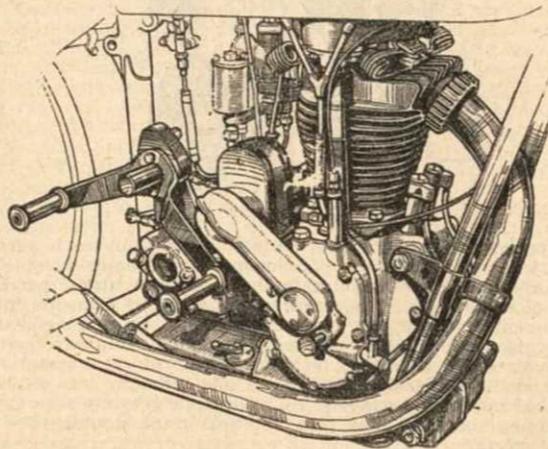


Motobécane a placé son sélecteur juste à l'avant du moteur. Il est ainsi particulièrement aisé à manœuvrer.

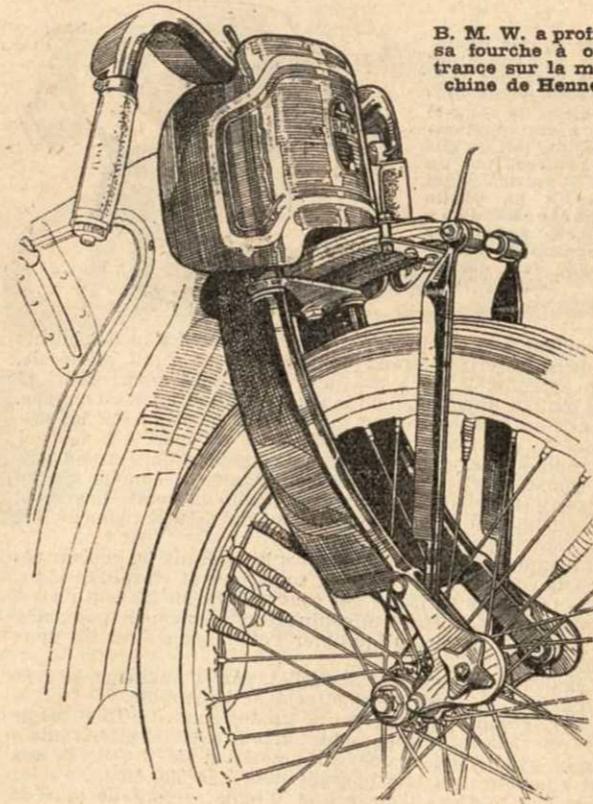
F. N., sur son modèle racing, a placé un sélecteur à double pédale concentriquement au repose-pieds droit. Le montage n'était peut-être pas très aisé mais l'usager saura reconnaître combien cette disposition est heureuse.



carburateur à tubulure horizontale. Cela ne semble pas avoir grande importance pratique. Il n'y a rien là de comparable au « down draught » des voitures. Sur les machines de compétition, le carburateur a souvent deux cuves à niveau constant pour assurer une alimentation suffisante particulièrement avec les carburants à l'alcool.



Motosacoche monte sur ses modèles compétitions un Mag qui a vraiment grande allure. Notez le graissage très étudié et le rappel des soupapes par ressorts en épingle. Le carter moteur qui se prolonge sous la boîte de vitesse forme réservoir d'huile.



B. M. W. a profilé sa fourche à outrance sur la machine de Henne.

La transmission

BIEN que B. M. W. ait remporté de nombreux succès en course avec des machines à cardan et que Gnome et Rhône ait démontré inlassablement qu'une transmission acatène était capable de résister à toutes les épreuves, la chaîne est encore la transmission la plus populaire sur les machines de sport. Nous ne voulons pas reprendre ici les controverses sur la chaîne et le cardan. Ce sont deux excellentes transmissions. Si nous nous plaçons au point de vue de la compétition, il y a peut-être en faveur de la chaîne un avantage c'est la facilité avec laquelle on peut changer de multiplication. Un changement de pignons s'effectue en quelques instants. Que vous participiez à une course de côte ou de vitesse, vous pouvez essayer diverses multiplications et choisir la meilleure. Cela n'est théoriquement pas impossible avec la transmission acatène, mais pratiquement oblige à des démontages importants. On entend dire que la chaîne est plus souple que les engrenages et s'accommode mieux des à-coups d'un moteur monocylindrique. Quelle peut bien être la souplesse d'une chaîne? Et si la chaîne est solide, est-il impossible de faire des engrenages aussi solides? Ni la chaîne, ni les engrenages ne sont des transmissions souples et seule la courroie peut être souple, mais nous ne croyons pas qu'aucun d'entre nous désire la voir apparaître à nouveau. Avec la chaîne aussi bien qu'avec les engrenages il faut prévoir un dispositif amortisseur. Ce peut être à la rigueur l'embrayage mais il ne peut jouer ce rôle pendant quelques instants surtout s'il est garni de liège. En fait il se produit à certains moments, même avec un embrayage bien réglé, de très légers glissements lors des accélérations positives ou négatives brutales. Mais on ne peut demander normalement à l'embrayage de servir d'amortisseur. Sur les machines de sport on trouve l'amortisseur soit à l'axe moteur, soit au débrayage, soit à la roue arrière. Sur l'axe moteur c'est un manchon fou sur l'axe. Ce manchon comporte des crans à bords inclinés dans lesquels s'engagent les crans dans un autre manchon qui, lui, est solidaire de l'axe, mais peut se déplacer latéralement sur des cannelures. Un fort ressort spiral le pousse contre l'autre manchon qui porte le pignon de chaîne. Si un effort anormal se produit, les crans vont tenter de se dégager et par suite de l'inclinaison de leurs côtés, il y aura un très léger mouvement de rotation. Dès que le choc a été absorbé, les manchons par suite de l'action du ressort reviennent immédiatement à la position de repos. Tel est du moins le principe qui peut être réalisé de bien des manières. Sur une machine de course

de cette année l'amortisseur fait corps avec l'embrayage. Il comprend deux tambours à palettes internes entre lesquelles sont disposés des blocs de caoutchouc. Les amortisseurs dans la roue arrière sont basés sur le même principe. En tous cas un amortisseur est indispensable et évite des ruptures de chaînes ou d'engrenages.

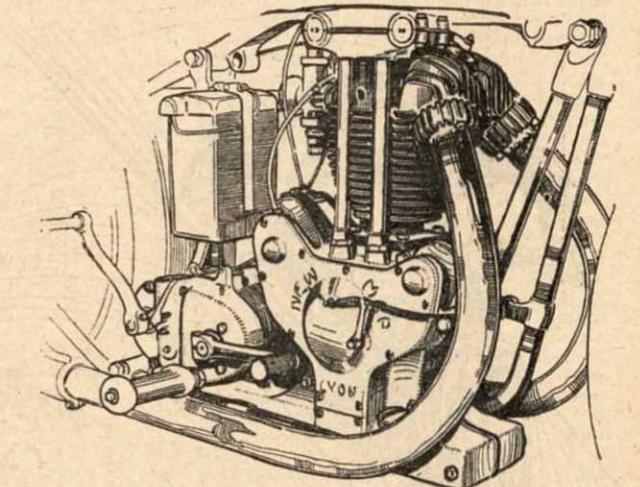
Nous avons déjà indiqué que les 4 vitesses étaient de plus en plus populaires. En principe un moteur de sport ne donne une puissance élevée que dans des limites de régime assez étroites, et cela implique la nécessité d'un changement de vitesses offrant une gamme de rapports aussi rapprochés que possible, d'où l'emploi de la boîte à 4 vitesses rapprochées et surtout de celle à 4 vitesses. Dans ces boîtes de vitesses on a conservé le principe des pignons toujours en prise et du clabotage, qui ont rendu de tout temps le changement de vitesses de moto beaucoup plus facile à manier que celui de voiture (sur ces dernières on en vient aux mêmes solutions). L'idéal serait évidemment le changement de vitesse automatique et progressif. Il y en avait un au Salon.

La commande de vitesses au pied est devenue à quelques exceptions près, le système classique sur la machine de sport. Ce n'est pas que cette commande soit facile à réaliser car elle est soumise à des efforts très brutaux et le verrouillage doit être sûr et solide. Il faut qu'on ne puisse en aucun cas sauter une vitesse. Ces difficultés sont surmontées et nous voyons le dispositif de commande logé à l'intérieur de la boîte de vitesse. Certaines machines de sport n'ont pas de kick-starter. Après tout, elles sont destinées à des motocyclistes vigoureux et expérimentés. On a d'ailleurs en général la possibilité d'obtenir ces machines avec un kick-starter.

Les chaînes ont fait de grands progrès depuis quelques années. Indépendamment de l'amélioration de qualité, le blocage des axes est un gros progrès. Beaucoup d'anneaux de chaînes provenaient en effet du grippage des rouleaux qui ébranlaient l'axe et celui-ci pivotait et rongait les flasques. Certes les chaînes doivent être entretenues et, après dix à douze mille kilomètres sur une machine de sport, elles doivent être remplacées.

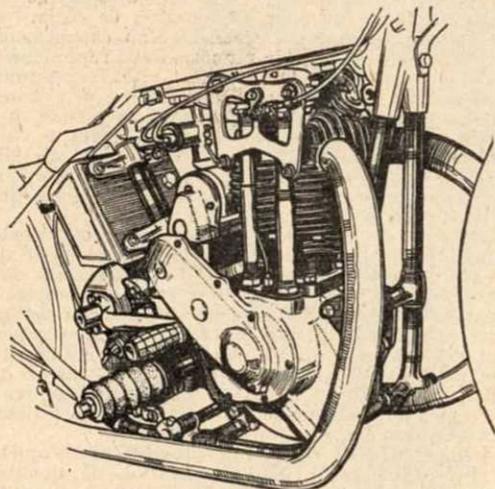
Les cadres

Il n'y a encore aucune doctrine absolue. On est bien d'accord sur le but à poursuivre, c'est-à-dire la rigidité latérale, mais à ce problème répondent de multiples solutions. Nous trouvons encore des machines de sport et même de course à cadre interrompu. Avec des tubes de grosse section et des attaches bien étudiées, on a des résultats très satisfaisants. La même remarque s'applique au cadre à simple berceau. On a fait un gros progrès quand on a fait en une pièce d'acier toute la direction et ses raccords. Les cadres à double berceau appartiennent à deux types différents. Dans les uns, deux tubes partent de la direction, passent sous le moteur et la boîte de vitesses et se prolongent jusqu'au moyeu arrière. Dans l'autre, le tube venant de la direction est simple et va jusqu'au berceau situé sous le moteur. Ce berceau est souvent constitué par une sorte de cuvette en acier forgé avec des raccords pour le tube avant et les tubes de fourche.



New-Map présente un ensemble particulièrement séduisant. Le moteur d'un dessin très heureux, bénéficie des derniers enseignements de la course. Le carter inférieur, du moteur forme évidemment réservoir d'huile. Il se prolonge sous la boîte à laquelle il sert de socle.

L'élément supérieur du cadre est constitué par un gros tube très résistant ou bien par une poutre en acier matricié, qui comprend la direction. Cette poutre d'acier est employée avec des tubes, soit avec des éléments matriciés boulonnés sur elle. C'est certainement une construction très robuste. Il existe un cadre tout en alliage léger où le réservoir porte



Soyer monte sur ses modèles grand sport les célèbres moteurs boîtes et sélecteurs Sturmey-Archer. Le carburateur est horizontal.

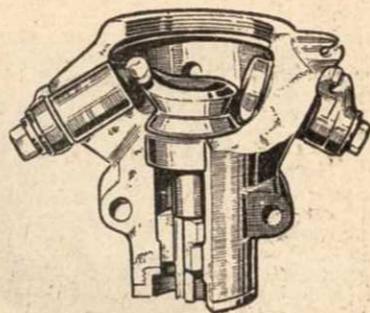
la direction et le raccord de selle. Des éléments en U supportent le châssis inférieur.

La tôle emboutie si employée en Allemagne a fait des adeptes chez nous et permet de réaliser des ensembles absolument rigides. Elle a l'inconvénient de nécessiter des moyens de production puissants. Ces cadres ont perdu cet aspect un peu rude et un peu fruste et la preuve est faite qu'on peut réaliser des machines très élégantes.

D'une manière générale il ne semble pas que l'on attache à une triangulation parfaite la même importance qu'autrefois. Il n'y a en effet aucun inconvénient à ce qu'un cadre ait une certaine élasticité verticale.

La fourche élastique à parallélogramme est à peu près seule employée maintenant. Toutefois on trouve en Allemagne des machines où la roue est supportée par des biellettes en arrière d'une fourche fixe, la suspension s'effectuant par deux tiges attelées à un ressort horizontal à lames. La fourche à parallélogramme utilise le plus souvent un ressort central

Soyer équipe également ses machines sport avec des moteurs Soyer. La distribution de ceux-ci est assez particulière, du fait qu'elle est assurée par un arbre vertical qui porte à sa partie supérieure deux cames annulaires commandant directement les culbuteurs.



travaillant à la compression. On évite ainsi les inconvénients de deux ressorts latéraux dont la tare ne serait pas égale. Bien entendu, il n'y a pas de fourche sans amortisseurs et sans frein de direction, dont le réglage peut être fait en marche.

Les fourches coulissantes ne figurent plus que sur les machines de dirt-track. Si les machines de sport ont souvent des roues à broche, les machines de compétition n'en ont pas. En course en effet, une crevasse élimine le coureur qui en est victime. Quant à changer de pneus en cours d'épreuve, cela est interdit et au surplus les pneus actuels tiennent fort bien tout le parcours.

On emploie de plus en plus dans les moyeux les roulements à galets coniques. Les moyeux sont souvent en alliage léger.

Les tambours de freins ont souvent plus de 20 centimètres de diamètre et le freinage conjugué est justement populaire. Un palonnier permet d'équilibrer l'effort exercé sur les deux freins.

Les deux commandes essentielles, gaz et allumage, se font surtout par poignées tournantes à action rapide.

Les réservoirs sont souvent de grande capacité, 15 et même 18 litres. Cela est indispensable surtout avec les carburants à l'alcool avec lesquels une consommation de dix litres aux cent kilomètres est très normale pour une 500 cmc.

Les canalisations d'essence et d'huile se font de plus en plus par tuyaux souples entièrement métalliques.

L'équipement enfin comprend en plus des grippe-genoux, un coussin monté sur le garde-boue arrière. En course en effet, le coureur se couche sur sa machine et est bien rarement assis sur sa selle. On est revenu de certaines théories sur la répartition du poids et on charge surtout l'arrière de la machine.

Les pneus à pavés sont préférables à l'arrière, mais à l'avant les stries longitudinales combattent efficacement le dérapage. Les pneus sont de section assez faible du 2,75 par exemple.

Telles sont dans leurs grandes lignes les machines de sport actuelles. Le prix auquel elles sont vendues permettra à bien des sportsmen de goûter à bon compte les joies de la vitesse.

H. P. BORESTROKE.



Et maintenant, il ne vous reste plus qu'à vous lancer sur les routes ou dans les grandes compétitions... Charles Burki a essayé de vous rendre l'impression des coureurs du Tourist Trophy lorsqu'ils prennent un peu trop vite le célèbre Balligh Bridge. Mais vous n'en êtes pas encore là!



Climantation



DANS un précédent article, nous avions examiné quelques causes de mauvais fonctionnement dans les magnétos. Il en est une autre, indépendante de l'induit, c'est l'état d'aimantation des ou de l'aimant. Une faible aimantation ne produit que de faibles variations magnétiques pendant la rotation de l'induit et il en résulte un courant secondaire de très faible intensité. Pour le moteur de mauvais départs à la manivelle, il faut lancer le véhicule en poussant ou avoir un démarreur qui « attaque bien ». Autrement dit, il faut que la magnéto tourne assez vite pour suppléer à l'insuffisance des variations magnétiques.

Il faut réaimanter. Pour cela, bien des appareils existent dans le commerce, mais seule la présentation varie; le principe reste toujours le même: placer l'aimant à opérer dans un champ magnétique beaucoup plus fort que le sien. Il prendra et conservera l'aimantation qui lui est ainsi insufflée. Et ce jusqu'à ce qu'il arrive à saturation; à ce moment-là il sera capable de soulever environ quatre fois son poids. Du reste, nous donnerons par la suite les moyens de construire un appareil susceptible de mesurer la valeur de l'aimantation et de comparer entre eux divers aimants afin de pouvoir apprécier par une simple lecture la valeur d'un aimant.

Nous disions donc que tous les appareils à réaimanter revenaient au même principe; c'est exact, mais on peut s'y prendre de deux façons: 1° aimantation par choc; 2° aimantation continue. L'aimantation par choc consiste à donner de violents coups magnétiques dans l'aimant. Cette méthode demande beaucoup d'énergie, car il est évident que plus les chocs seront importants, plus l'aimantation sera rapide et profonde. C'est là un appareil qui rendra service lorsqu'on sera pressé. La deuxième méthode consiste à faire agir l'aimantation pendant un certain temps jusqu'à ce qu'on obtienne l'effet désiré. C'est la méthode la plus généralement employée. Nous décrivons donc les deux appareils; au lecteur d'apprécier celui qui lui conviendra le mieux ou les deux qui ne feront pas double emploi.

La réalisation est peu onéreuse; de plus elle ne demande pas beaucoup de temps, quel que soit le modèle construit. Nous allons commencer le premier appareil.

1° Construction du circuit magnétique: ce circuit doit être réalisé en fer doux le plus pur possible, ceci dans le but d'obtenir de rapides aimantations ou arrêts lors des branchements et des ruptures; ces variations brusques étant absolument nécessaires pour une bonne marche

de l'opération. Cela dit, passons à la construction. Le socle de l'appareil sera obtenu très facilement avec un morceau de fer en U de 10 centimètres de large sur 20 de long dont on fermera par la suite les deux coupes avec deux morceaux de bois tenus en place au moyen de vis traversant ces deux coupes. Ces bois serviront en même temps au support des bornes et interrupteur. La carcasse demande toute notre attention. Afin de la fabriquer avec du fer le plus doux possible, on se procurera du fil de fer dit « fleuriste » qui représente le type de fer doux dont l'achat est le plus facile. On le coupera en longueurs de 40 cm. jusqu'à l'obtention d'une règlette de 6 cm. sur 2 cm. Cete règlette obtenue, on aura de quoi faire le montage en tant que quan-

tité de fil. Il faudra maintenant préparer les deux flasques. Ces flasques auront pour rôle de maintenir les fils du faisceau, de limiter le bobinage et de servir de support pour l'aimant. De cela découle deux qualités qu'elles devront avoir: 1° une surface bien plane afin que l'aimant applique parfaitement sur toute sa surface et 2° le métal employé sera du fer doux le plus doux possible, car ces deux pièces font partie du circuit magnétique. Reste, maintenant que nous avons en main tous les éléments, le montage de ce circuit. On prendra tout d'abord le socle dans lequel on ménagera deux ouvertures de 6 cm. sur 2 cm. espacées de 8 disposées suivant croquis Fig. 1.

On disposera ensuite tous les fils en forme de U dont les deux jambes sortent par chacune des deux ouvertures du socle. Afin de faire avec le plus de régularité possible ce travail, il y aura intérêt à passer les fils un à un jusqu'à ce qu'il soit absolument impossible d'en passer un autre; la carcasse sera ainsi bien homogène et bien régulière. Il ne restera plus que la mise en place des flasques pour obtenir le circuit terminé. Cette mise en place demande à être bien faite, si l'on veut obtenir un appareil robuste, qualité nécessaire à ce genre d'appareil. Pour cela, on évidera avec grand soin chaque flasque de la même façon que le socle et on enfoncera chaque flasque sur chaque jambe du U en veillant à ce qu'elle tienne parfaitement en place. La dimension utile est de 10 sur 6 cm., épaisseur 1 cm pour chaque plaquette. Le circuit prendra alors l'aspect fig. 2. On aplanira parfaitement le dessus des flasques afin qu'aucun fil ne dépasse de leur plan et on commencera à préparer le bobinage. Pour ce faire, on recouvrira les deux faisceaux de fils et les faces intérieures des flasques avec un isolant. Le chatterton en rubans paraît tout indiqué, car il est très facile à trouver et son prix intéressant. Restera maintenant le bobinage. Celui-ci sera effectué avec du fil de 20/10^{es} de millimètre, fil isolé de deux couches de coton. Il sera fait en spires jointives et comportera 60 tours par bobine. Cette opération ne présente aucune difficulté; aussi nous n'insisterons pas, nous bornant simplement à signaler que pour obtenir l'effet d'aimantation désiré, il faudra veiller à ce que les deux enroulements soient bien dans le même sens d'action, c'est-à-dire à l'envers l'un par rapport à l'autre; la première bobine terminée, il faut passer entre les masses pour attaquer le deuxième bobinage. Voici donc l'appareil terminé; il faut monter les connexions et l'interrupteur. Ce qui aura lieu sur les plaquettes de bois formant les côtés du socle. L'une des extrémités de l'enroulement aboutissant à une des bornes de sortie, l'autre à l'interrupteur; la sortie de l'interrupteur



Fig. 1

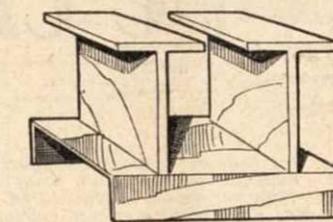


Fig. 2

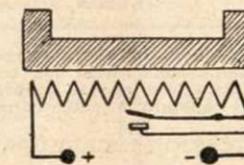


Fig. 3

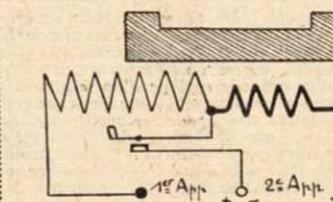


Fig. 4

à la deuxième borne : le schéma de principe est celui figure 3. Nous insisterons en passant sur cet interrupteur dont le rôle est assez important. C'est lui qui va permettre d'obtenir les chocs magnétiques, d'où la nécessité de la manœuvre souvent. Ce modèle d'appareil absorbant beaucoup de courant, l'étincelle de rupture va le soumettre à la chaleur et à la désagrégation; enfin, nous devons avoir un interrupteur permettant une rupture extrêmement brusque. Ces considérations rendent le choix difficile. Comme modèle nous conseillons l'interrupteur à couteau du commerce qui possède les qualités requises, mais il sera bon de le choisir pour une assez forte intensité.

L'appareil est donc terminé et pourra s'utiliser immédiatement. Il sera bon toutefois afin d'éviter des erreurs par la suite, de le repérer. Pour cela on marquera d'abord les bornes + (plus) et - (moins) ceci dans un ordre quelconque, on les repérera afin d'avoir la batterie toujours branchée dans le même sens. On prendra un aimant dont le pôle est repéré et on le présentera à quelques cinquante centimètres au-dessus de l'appareil dans lequel on aura fait passer le courant. En faisant tourner l'aimant au-dessus des pôles de l'appareil on sentira dans une position une attraction importante de l'aimant et dans l'autre rien. La position où a lieu l'attraction est le bon sens et on pourra laisser reposer l'aimant sur l'appareil. Le pôle de l'appareil sur lequel reposera celui marqué Nord de l'aimant est le pôle Sud. Afin de faciliter à mémoire, on le marquera N, ce qui

signifiera qu'à chaque opération on placera l'aimant à traiter de telle manière que son pôle Nord soit sur la partie de l'appareil qui a un N.

Comme voltage, 6 volts constitueront un minimum, on pourra aller normalement jusqu'à 12.

Pour ceux qui ne seraient pas partisans de ce système d'aimantation nous allons décrire le deuxième appareil.

Au point de vue circuit magnétique et montage des connexions aucune différence, celui décrit pour le précédent modèle convient parfaitement, seule la réalisation du bobinage sera différente. Au lieu de fil à forte section, on emploiera du fil de 6/10^{es} sous deux couches coton et chaque bobine comportera 250 tours que l'on effectuera suivant les conseils donnés ci-dessus. Ce deuxième appareil est le plus répandu chez les usagers.

Signalons maintenant la possibilité de réunir les deux enroulements sur la même carcasse, ce qui permet de grouper en un seul les deux appareils. Dans ce cas, le branchement sera réalisé suivant la figure 4. On verra aisément sur ce croquis comment devient modifié l'appareil et la façon de brancher, soit le premier, soit le second appareil.

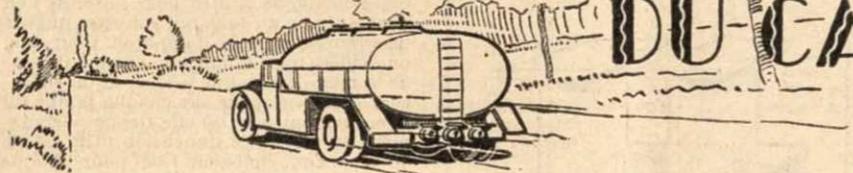
Maintenant et, pour terminer disons quelques mots sur les appareils du commerce. Rien à dire sur ceux construits avec les idées de ceux décrits plus haut. Voyons les autres. C'est d'abord la catégorie des machines à aimanter faisant « grognard » en même temps. Le principe est le même, le bobinage est calculé pour recevoir le 110 volts alternatif et les

flasques peuvent recevoir chacune leur support d'induit. Nous aurons du reste l'occasion d'en reparler au sujet du grognard. Ensuite ce sont les appareils dont les bobines sont réglables, suivant l'écartement des jambes de l'aimant. Nous ne conseillons pas ces appareils compliqués, coûteux, dont il ne peut que résulter des pertes dans le circuit magnétique mal fermé. Nous préférons l'emploi de flasques plus larges. Nous ferons les critiques aux appareils en forme d'étau, et qui permettent de réaimanter sans démonter la magnéto. Nous ajouterons même comme critique que l'on se rend mal compte de la valeur des aimants sans les démonter et qu'il est ridicule lorsqu'on a en main la magnéto de ne pas en profiter pour la nettoyer intérieurement alors qu'elle n'aurait même besoin que d'un simple coup d'aimantation. Voici donc terminée cet étude; dans un prochain article nous donnerons la construction d'un magnétoscope, appareil destiné à mesurer et comparer l'aimantation des aimants, et le moyen de réaliser un contrôleur d'allumage pour les bougies.

Avant de clore cet article, nous dirons quelques mots sur les précautions à prendre pour obtenir du fini et une bonne conservation des bobinages. L'enroulement étant terminé, les fils ne sont protégés que de deux couches coton; il faut leur donner un supplément d'isolation qui en même temps ne laissera pas passer l'humidité. Cet isolement s'obtient très facilement en passant successivement trois ou quatre couches de gomme laque liquide, que l'on fera bien sécher en étuvant même si l'on peut. Cet enduit aura de plus l'avantage de permettre de peindre si le lecteur le désire.

Gaston LACROIX.

LA QUESTION DU CARBURANT



A propos d'essence-alcool

LECTEUR assidu de Moto-Revue et pratiquant la moto depuis plusieurs années, je vais vous dire mon point de vue au sujet de l'essence alcoolisée.

Il y aura bientôt un an (24 décembre 1933) que je suis possesseur d'une P.-105. Etant amateur de grandes randonnées avec ma femme en l'ansad, ma machine a toujours marché merveilleusement bien. J'employais alors de l'Esso à 10 fr. 10 les cinq litres.

Par mesure d'économies j'ai employé depuis quelque temps de l'essence tourisme à 8 fr. 60 le bidon de cinq litres. Et ma machine cliquait, une trépidation violente se manifestait dans tous les organes. On aurait dit que tous les écrous fixant le bloc au cadre s'étaient desserrés. Après vérification rien d'anormal de ce côté. J'ai graissé toutes les articulations, j'ai réglé la tension de chaîne et toujours les mêmes phénomènes. Ma femme même s'en aperçu en me disant que ma machine ne marchait pas comme avant, qu'elle avait perdu toute sa souplesse. Il m'est arrivé des fois, sur une route tant soit peu mauvaise, d'être obligé de m'arrêter pour atténuer les fourmillements dans les bras.

A bout de recherches pour supprimer ces inconvénients à la bonne marche de la moto, j'ai pensé au carburant. Après avoir vidé mon réservoir, j'ai refait le plein avec de l'Esso et au bout d'une dizaine de kilomètres, ma fidèle machine a repris sa souplesse de conduite et sa bonne tenue de route des premiers jours. Et depuis que je roule de nouveau à l'Esso, ma femme ne « rouspette » plus. Et pourtant aussi bien pour l'Esso que pour l'essence-

tourisme, j'ai toujours employé du superlubrifiant « Vacomix ou Castrol ». Dans le réservoir à huile toujours de la Mobiloil D.

Il est donc à croire que l'essence tourisme nuit énormément à la bonne conduite et à la tenue de route d'une machine ainsi qu'à la vitalité du moteur.

G. LOUIS, à Hyères.

Dans un très prochain numéro, nous donnerons l'avis des constructeurs et des agents généraux qui ont répondu à notre enquête sur

LA QUESTION DU CARBURANT

Essence-alcool ou supercarburant

Tout d'abord, je crois l'essence-alcool un excellent carburant à condition de ne pas oublier que son poids spécifique, ou densité, ne peut être le même que celui de l'essence pure. C'est pourquoi bricoler le réglage d'un carburateur prévu par le constructeur pour l'essence ordinaire ne donne rien de bien merveilleux si l'on ne commence par rétablir le niveau correct en surchargeant progressivement le flotteur jusqu'à suppression des passages à vide à l'accélération.

Evidemment, il ne s'agit pas d'aller trop loin dans ce sens, la cuve déborderait et la consommation serait formidable. En général une surcharge de 1 gramme à peine (en rapportant un peu de plomb au fer à souder) donne de bons résultats sur un flotteur de 26 grammes.

UN ABONNÉ.



A M. l'Abbé Biard

à propos d'un article de la « Vie catholique »

NOTRE lecteur assidu M. Destremau, d'Ossun, nous communique, M. l'Abbé, un long article de vous, paru dans La Vie Catholique du 2 septembre et ayant trait à la Psychologie du motocycliste.

Nous l'avons lu avec une attention d'autant plus vive que nous étions curieux de connaître d'une bouche autorisée l'opinion du clergé sur les motocyclistes. Cette lecture nous a intéressé puis passionné. Jamais encore une analyse psychologique de notre sport n'avait été faite avec une telle acuité, une telle clauvoyance, une telle autorité.

Certes nous sommes loin de partager toutes vos opinions et nous reviendrons tout à l'heure sur les divergences de nos points de vue.

Mais comment ne pas applaudir aux lignes suivantes :

Les motos de toutes marques ont toutes le même profil. Elles évoquent la panthère et le tigre, ramassés sur eux-mêmes pour bondir, les oreilles changées par quelque évolution savante (parce que le besoin crée l'organe), en cornes d'anroch ou de bison; de ces frénétiques bisons américains capables, dit-on, de se jeter par bandes sur des trains en marche. Elles sont admirables de puissance et de souplesse féline, elles ont l'élan du buffle et du javane. Avec leur moteur de trois, quatre ou cinq chevaux, avec leur silencieux en queue de jaguar ou en canon de mitrailleuse (admirons ce silence!), elles ont un souffle et un grondement de cataracte. Elles sont faites pour dévorer la route et grimper aux cols les plus raides avec une vitesse d'anton. Aussi le motocycliste aime-t-il à se casquer et cuirasser de peaux et de fourrures comme un aviateur.

Ces réflexions paraîtront encore plus évidemment vraies, si l'on observe les jeunes filles à motocyclette. Car toute moto de nos jours est à deux places, et la mode actuelle permet aux jeunes filles d'occuper la place ou siège arrière fort commodément. Regardez-les pendant l'éclair du croisement rapide. Cela n'a jamais l'air d'une idylle; il est impossible de saisir sur les deux visages ensemble que ce soit qu'il exprime le plaisir d'être en couple. Tous les autres couples en promenade manifestent au passant qui les rencontre, ou la joie — ou l'ennui ou la résignation (cela se voit aussi) — ou l'état de querelle et de giboulées, ou même d'extase! Enfin, quelque signe du vif intérêt qu'ils éprouvent à s'occuper l'un de l'autre. Ici, on dirait deux compagnons, deux voisins de hasard, étrangers l'un à l'autre, bien qu'ils jassent partie de la même machine vivante et galopante, bien qu'ils composent un même profil de puissant et immobile élan, d'une étonnante souplesse, d'une élégance surprenante.

Et nous avons trouvé quelques formules absolument remarquables telle celle-ci :

Plus curieux, c'est qu'au moment même où la vitesse dévore l'espace et semble le supprimer, elle semble aussi supprimer le temps. Nous avons été d'autant plus heureux de lire ces lignes qu'il n'y a pas encore tellement longtemps une vague de

motophobie déferlait sur le clergé français. Brefs, interdictions épiscopales, mandements, rien n'y manquait.

Un long séjour dans la proche Italie nous avait habitués à connaître les sportifs curés piémontais accomplissant leur sacerdoce sur de robustes motocyclettes et même, lors des années 1921-1922 à l'époque troublée du pré-fascisme, battant le rassemblement pour les troupes de Don Sturzo, chef du Partito Popolare Italiano, en chevauchant de grosses Harley's des Stocks. Aussi la mentalité plutôt rétrograde du clergé français à l'égard du motocyclisme nous peinait-elle énormément.

Votre longue, mais combien intéressante, étude montre un nouvel état d'esprit empreint de ce modernisme que le Chef de la Chrétienté a résolument adopté. C'est pour cela, d'ailleurs, que

Nos lecteurs trouveront par ailleurs une mise au point qui s'avérait indispensable au sujet d'un article stupidement haineux que nous avons été très étonnés de trouver dans le

BULLETIN OFFICIEL DE LA FEDERATION MOTOCYCLISTE BELGE

Quelles que soient les raisons données par son rédacteur en chef, il est inadmissible qu'on ait accepté dans les colonnes d'un organe officiel pareil tissu de mensonges. Espérons qu'à l'avenir, la Fédération Motocycliste de Belgique choisira mieux ses rédacteurs.

nous allons nous permettre de discuter les points sur lesquels nous ne sommes pas d'accord avec vous.

Pourquoi affirmer que :

Aussi peut-on dire que la motocyclette ultramoderne est avant tout et presque uniquement une machine de sport, et qui n'a point d'autre utilité.

Savez-vous, M. l'Abbé, que nous sommes un peu plus de 600.000 en France et que cela représenterait, si la moto n'avait aucune utilité, une belle collection d'oisifs ?

Pas utile la motocyclette que toutes les entreprises modernes ont sanctionnée comme étant le seul mode de transport rapide et commode, que les autorités militaires viennent, enfin, de mettre à la vraie place dans l'organisation de l'armée motorisée devant les incontestables services qu'elle a rendus ? Pas utile la motocyclette, moyen de transport le plus économique que l'on connaisse, servant au travailleur des champs et de l'usine pour se rendre à son travail et lui permettant le dimanche de goûter aux joies des longues promenades, à l'air pur, au charme des horizons nouveaux ?

Où nous ne sommes alors plus du tout d'accord avec vous c'est que dans des lignes d'une émouvante beauté et d'un classicisme serein, vous puissiez avoir l'air de croire au danger permanent que court le motocycliste.

Nous avons publié tout récemment une statistique, due à M. Lainé, et, que nous reproduisons pour votre édification. Il y a lieu d'évaluer à 600.000 environ le nombre des motos (y compris les vélomoteurs) en 1932-1933. Or, les chiffres d'accidents concernant les motos sont pendant cet exercice : Mortels : 421, accidents blessures : 3.048. Total : 3.469.

Donc pourcentage d'accidents : 0,51 % 1932-1933 : 2.285.000 voitures en circulation. 3.414 morts, 28.038 blessés, soit au total : 31.451 victimes.

Donc, pourcentage d'accidents : 1,37 % 421 accidents mortels pour 600.000 motos et vélomoteurs. Cela fait à peu près 1 accident mortel pour 1500 motos. Et nous devrions penser à la mort chaque fois que nous partons ?

Tout homme, croyant ou non, doit penser à la mort. Tout homme, croyant ou non, doit être en règle avec sa conscience au moment de la mort. Mais pas spécialement le motocycliste, voyez-vous.

Il ressort des statistiques précédentes qu'il y a près de trois chances d'avoir un accident pour un voyage en voiture contre une pour un voyage en moto. La proportion est coquette et rassurante.

Aussi lorsque vous concluez :

Ainsi, un motocycliste conscient et organisé a de sérieuses raisons de vouloir être en état de grâce... Dieu veuille l'y mettre ou l'y conserver, après avoir écrit :

La motocyclette donne l'équivalent d'une bonne méditation sur la mort.

rejoignez-vous, inconsciemment et dans un but d'apostolat trop élevé pour que nous puissions nous fâcher, la malencontreuse motophobie que nous combattons de toutes nos forces, parce qu'elle use d'arguments faux, parce qu'elle ne repose sur rien, parce qu'enfin elle emploie à l'égard du motocyclisme des manœuvres à la fois basses, malaisantes et calomnieuses.

Cela, nous le regrettons beaucoup et sommes sûrs, lorsque vous aurez bien voulu considérer le tort causé par certaines de vos déductions aux prémisses inexactes, que vous le regretterez avec nous.

Puissiez-vous alors par la suite écrire d'autres belles pages sur le motocyclisme que nous serons aussi heureux de lire que les précédentes, remerciant M. Destremau de nous avoir fait faire votre connaissance! C'est ce que nous souhaitons.

ANDREZEL.

A PROPOS DU DERNIER BULLETIN OFFICIEL DE LA FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

Où la critique intéressée s'allie à la simple bêtise

Nous n'avons pas été particulièrement étonnés en lisant dans la revue allemande *Motor Kritik*, sous la signature de l'ingénieur Ganz et après une virulente attaque contre Bugatti, qui eut le tort de rester Français envers et contre tous, les lignes suivantes résumant, paraît-il, l'impression qui se dégageait de notre Salon de la Moto :

« L'exposition de la motocyclette est à liquider en quelques mots ; lisez simplement « *Motor-Cycle* » de 1931. Elles sont toutes comme ça, les motos. La seule chose intéressante est la *Mo-o-Draisine*, chez Alcyon et un « *embrayage hydraulique* » au même stand. Beaucoup de moteurs pour B. M. A., mais qui sont encore bien loin du Fichtel et Sachs. La participation allemande avec Zündapp, B. M. W., N. S. U. et Fichtel et Sachs est, — du point de vue positif, — complètement déplacée dans cet entourage. »

Nous n'insisterons pas davantage, bien que notre éclectisme, qui n'est pas guidé par des directives auxquelles on ne désobéit pas, nous ait permis d'admirer tout à la fois et notre production et la participation étrangère sans distinction de pavillon, quel qu'il soit.

Mais où nous avons été particulièrement touchés, c'est à la lecture du Bulletin Officiel de la Fédération Motocycliste Belge où un petit margoulin, furieux de n'avoir pu « resquiller » une entrée gratuite au Salon, a épanché sa bile de façon stupidement méchante. Certes, le rédacteur en chef du bulletin de la F. M. B. a enveloppé de fleurs cette petite ordure. Nous ne pouvons quand même pas la laisser passer.

D'autant moins que nous recevons une lettre de M. Bruyninckx, que nous avions personnellement guidé au Salon avec la délégation de l'Union Motoriste de Bruxelles, dans laquelle il nous dit toute l'indignation que cette stupide et hargneuse critique a provoquée chez tous ses amis. M. Bruyninckx a d'ailleurs envoyé une protestation au Secrétaire général de la F. M. B., protestation que nous transcrivons ci-dessous :

Monsieur le Secrétaire général,

C'est avec un très vif étonnement que j'ai lu l'article de M. J. Ickx dans la F. M. B. de cette semaine.

N'ayant pas la plume d'un journaliste, je ne cherche pas de polémique, mais je ne puis m'empêcher, à titre personnel, de protester sur un tel plaidoyer contre l'Industrie française.

J'ai organisé pour l'U. M. B. un voyage au Salon de Paris, je l'ai donc visité, à mon point de vue, et celui-ci est partagé par les membres ayant participé à ce voyage, fêtime qu'il y avait de très belles choses et de la très belle mécanique, personne ne m'enlèvera de l'idée que l'industrie française, si elle n'a pas encore rattrapé la nôtre, s'en rapproche fortement.

A mon avis, le Salon de Paris est une merveille pour le motocycliste et un éblouissement pour les sidecaristes.

Veuillez faire de ces lignes ce que bon vous semblera, mais je ne puis m'empêcher de dire que les ciseaux d'Anastasia auraient dû censurer encore un peu plus qu'ils ne l'ont fait, car certaines appréciations ne représentent pas l'exacte vérité et pourraient froisser nos amis du Sud.

Croyez, monsieur le Secrétaire général, à ma considération la plus distinguée.

Notre éminent collaborateur, M. Marcel Violet, fait d'ailleurs justice des incongruités de M. Ickx dans l'article suivant. Rappelons incidemment que M. Marcel Violet, membre du Comité Directeur de l'Union Motocycliste de France, est aussi président de la Chambre Syndicale des Constructeurs de Cyclecars.

NOTRE SALON VU PAR UN BELGE (?)

DANS le dernier numéro de *Moto Revue*, l'éditorial commençait par ces mots :

Nous avons lu les appréciations étrangères sur le Salon 1933. Il y a unanimité pour rendre hommage à la construction française.

Hélas ! trois fois hélas ! quelle erreur allions-nous commettre ! Constructeurs français, mes frères, et vous, critiques étrangers qui avez eu l'audace de louer les premiers, vous êtes tous des ânes bêtes. C'est, du moins, l'opinion que professe M. Jacques Ickx, dans le N° 42, du 20 octobre, du Bulletin Officiel de la Fédération Motocycliste de Belgique.

Ce monsieur, dont la bravoure se dissimule sous cet élégant pseudonyme, dans « un article incendiaire » (je cite textuellement), nous passe « un abatage, un esquilage, une démolition sans précédent ».

J'avoue avoir été surpris, et peiné encore plus, de voir nos amis belges, ordinairement mieux inspirés, admettre dans leur organe officiel une telle diatribe.

J'entends bien qu'ils l'ont fait précéder d'une note, par laquelle ils déclarent laisser à l'auteur de l'article la responsabilité de ses jugements, mais le seul fait qu'ils aient jugé cet article de la façon exposée plus haut, aurait dû les inciter à rejeter de leurs colonnes une prose dont le moins qu'on puisse en dire, est qu'elle constitue un regrettable manque de courtoisie.

Et puis, il ne s'agit pas d'un collaborateur occasionnel, et son article est le seul compte rendu de notre Salon.

Si l'article en question était passé dans tout autre organe que le Bulletin Officiel Belge, je l'aurais laissé sans réponse, car j'estime que toute critique qui se cache sous l'anonymat, est, par principe, méprisable, et, si, comme ingénieur, il m'arrive d'user des X, je rougirais de les employer comme signature.

Enfin, puisque le Bulletin Officiel de la F. M. B. a donné à ces lignes un caractère d'officialité, il faut bien y répondre.

Pour l'auteur de l'article, « l'exposition d'une bonne partie de la construction motocycliste française est une vaste rigolade ».

Qu'en termes élégants ces choses-là sont dites !

Nous sommes, paraît-il, venus au

UNE QUESTION ET UNE DEMANDE

Si, à un quelconque Salon de Bruxelles, un journaliste français avait fait un compte rendu d'un tel parti-pris et avait réussi à le faire insérer dans A. C. F., organe officiel l'Union Motocycliste de France, qu'en aurait pensé et dit nos amis belges ?

Il est intolérable d'avoir à enregistrer de pareilles vilénies dans un bulletin officiel. Nous demandons aux dirigeants de la Fédération Motocycliste de Belgique de prendre les sanctions qui s'imposent en pareil cas.

chrome, et aux couleurs criardes. De ce mauvais goût, nous n'avons pas eu l'étréne, et tous n'y ont pas sacrifié. C'est faire bon marché des efforts méritoires des maisons françaises, qui tendent à réfréner les effets de ce mauvais goût cosmopolite, et qui, telle Motobécane, font appel à un spécialiste de la ligne pour présenter une machine où l'excellence des solutions mécaniques s'allie à des formes harmonieuses et épurées, dignes d'être comparées aux meilleures productions étrangères.

Ailleurs, Gnome-Rhône présente des motos « en smoking », d'une sobre élégance, et dont l'impeccable vêtue noire, relevée d'un minimum de chrome, n'a rien d'un bariolage.

Comme cet aimable critique « spécialiste » paraît surtout avoir remarqué les couleurs, il aurait dû signaler cet effort.

Côté mécanique, ses critiques sont aussi curieuses, car nous avons, dit-il, des blocs-moteurs dont les carters recouvrent des courroies ! Ca, par exemple, j'en suis resté tout pantois et je promets une superbe prime au lecteur qui voudra bien m'indiquer la marque qui dissimule une courroie à l'intérieur de son bloc-moteur.

Plus loin, je lis qu'il n'y avait qu'une seule machine française munie d'un sélecteur, d'ailleurs « parfaitement impraticable » et qu'une seule, également, possédait 4 vitesses. Qu'en pensent Terrot et les autres ?

Plus loin encore, il nous est reproché de recouvrir la chaîne terminale par un carter. Il vaudrait mieux, évidemment, la laisser exposée à la boue, parce que « plus accessible ». On pourrait peut-être aussi revenir aux vieux moteurs Daimler, à arbre à came extérieure ? Car c'est ça qui était accessible ! Et dire que nous enfermons les culbuteurs !

Je m'en voudrais de prolonger la discussion, ce serait faire à l'auteur de l'article un honneur qu'il ne mérite guère, et ce n'est, je le répète, que parce que l'article en question a paru dans le Bulletin Officiel, que j'en ai fait état.

Sans quoi, l'anonymat d'abord, la valeur du texte ensuite, m'auraient certainement conduit à le considérer, à mon tour, « comme une vaste rigolade ». Mais je ne l'aurais pas écrit...

Marcel VIOLET, ingénieur.

Post-Scriptum

NE possédant pas, heureusement pour moi, la même mentalité que M. X., et ne voulant pas rendre les constructeurs belges responsables d'un manque de courtoisie qu'ils regrettent certainement, j'ai été heureux de constater que la construction belge était en progrès, et que, certaines de ses machines, s'inspirant d'ailleurs des fabrications anglaises et françaises, étaient vraiment de toute première classe.

Ce sera une joie pour les Sportifs français de les voir s'aligner dans nos prochaines compétitions.

M. V.

HISTOIRE du RAID PARIS-RUSSIE-PARIS

(Suite et Fin. Voir numéro 553, page 763.)



AVANT de vous donner la suite de l'histoire du dernier raid de Bernard, il faut que je vous fasse connaître les réflexions qui me sont venues à l'esprit, en lisant dans *Moto Revue* le compte-rendu de la première partie du raid.

Est-ce parce que nous sommes accoutumés de trouver sous la plume de nos reporters des épithètes trop souvent excessives, mais j'avoue n'avoir pas retrouvé dans mon compte-rendu l'impression qu'avait fait naître en moi cette lutte opiniâtre de l'homme et de la machine alliés contre la route hostile et les éléments déchaînés.

Effort surhumain, écrivais-je : c'est l'expression même de la vérité. Je dois ajouter que, malgré ma confiance dans l'excellence de nos mécaniques modernes, si j'avais connu au préalable l'état des routes que nous nous proposons de parcourir, j'aurais traité de folie la tentative.

Je pense que mes lecteurs me feront l'honneur de croire qu'aucune publicité ne se dissimule sous l'hommage que j'ai plaisir à rendre aux Constructeurs Français du matériel employé, Gnome-Rhône pour la moto, et Bernardet pour le side, et leurs concurrents voudront bien n'en pas prendre ombrage, en considérant qu'une telle performance honore l'ensemble de leur industrie. Aux heures difficiles que nous traversons, devant une concurrence étrangère souvent redoutable, c'est un devoir impérieux de mettre en valeur les résultats obtenus par nos constructeurs.

**

NOUS voici donc à Siniawka. Après un dîner médiocre (c'est devenu une habitude), nous prenons quatre heures de repos.

Au réveil — un peu avant minuit, nous avons plaisir à constater qu'il fait un temps superbe. La nuit est douce, le retour s'annonce bien.

Nous sommes très lourdement chargés : les nourrices à essence sont pleines, car il nous faudra peut-être faire 400 kilomètres avant de pouvoir ravitailler, et le side est aussi rempli que possible par nos imperméables, les paquets de linge, etc. Je suis si bien calé que je puis encaisser, sans me cramponner à la barre, les chocs nombreux dus à la route anormalement mauvaise.

Toutefois, est-ce l'accoutumance ? Nous avons tendance à la trouver moins mauvaise qu'à l'aller. Elle n'a cependant pas changé depuis la veille, et malgré la volonté de Bernard qui veut à tout prix réussir une moyenne élevée au cours du retour (et qui conduit en conséquence !) la moyenne n'exécède guère 40 à l'heure, et nous mettons

près de dix heures à couvrir les 407 kilomètres qui nous séparent de Varsovie. Le plein d'essence est refait, nous contentons de croquer un peu de chocolat, et nous ne nous arrêtons vraiment qu'à Posnan, pour un ravitaillement plus substantiel. Il est 15 h. 20, et la moyenne s'est un peu améliorée.

Les bonnes routes sont accueillies par Bernard comme une délivrance, et maintenant, je dois le réfréner pour rester dans les conditions de moyenne imposée.

La frontière allemande est atteinte à 17 heures. Les 785 kilomètres de traversée de la Pologne ont donc été couverts, arrêts compris, à 46 de moyenne. Si vous trouvez que ce n'est pas beaucoup, essayez un peu !

Evidemment, sur les routes allemandes, la moyenne remonte immédiatement au voisinage du maximum autorisé. Le temps reste beau, nous sommes pleins d'espoir quant au résultat final.

Berlin est atteint peu après 20 heures, nous le traversons sans encombre, et perdons beaucoup moins de temps qu'à l'aller dans la traversée des pays, car nous bénéficions de l'expérience acquise, et nos souvenirs sont assez précis pour nous permettre de marcher sans avoir à demander notre chemin.

Nous décidons d'ailleurs d'éviter la traversée assez compliquée d'Honover, en faisant un crochet vers le Sud. Nous trouvons une route excellente, pittoresque, mais très sinueuse, et pratiquement, nous ne gagnons rien. Nous rejoignons la grande route à Hameln, dans la fièvre de la préparation de la grande fête proche, les rues pleines de monde malgré l'heure très tardive, ou plutôt, très matinale.

Instruits par l'expérience, nous passons sans nous arrêter, et ne ravitaillons que plus loin.

Nous atteignons Barmen vers 5 heures du matin, et décidons d'éviter Dusseldorf, et de passer par Cologne. Nous traversons donc toute l'agglomération industrielle, et passons à quelques kilomètres d'Essen.

Les usines impressionnantes sont, malgré la nuit, en plein travail. La route serpente et se plie aux exigences des usines, qu'on a, par moments, l'impression de traverser ; l'effet est saisissant.

Un arrêt pour changer une bougie, et voici les lumières de Cologne. Le jour est proche, mais il y a dans la vallée du Rhin un brouillard froid assez pénible. Une boîte de nuit encore ouverte, à l'entrée de Cologne, nous permet d'avaler un déjeuner rapide et un café chaud dont le besoin commençait à se faire vivement sentir.

Un cafouillage dans la traversée d'Aix-la-Chapelle nous vaut de rentrer en Belgique par une mauvaise route, et nous devons rejoindre la bonne route par un chemin de ferme. Heureusement, nous revoici en pays de langue française, et il faut avoir circulé à l'étranger pour apprécier vraiment ce que cela veut dire.

A Liège, nouvel arrêt. Bernard, qui roule depuis Paris sur la petite réserve d'huile qu'il a emporté, doit renouveler sa provision, malgré la sobriété de son moteur. Il trouve ce qu'il désire, et nous repartons, avec un peu l'impression que nous atteignons la banlieue. Comme quoi tout est relatif !

A 11 h. 20, nous sommes en France. A Sedan, un automobiliste bien intentionné, mais peu au courant, nous fait passer par Mézières. Ci : 15 kilomètres de plus. Heureusement, la route est excellente, et je dois réfréner les ardeurs de Bernard, qui tend à considérer les 90 km. permis comme maximum, presque comme une moyenne.

Il prend donc de l'avance sur l'horaire, et nous en profitons pour nous arrêter et déjeuner à Rethel. Cet arrêt de vingt-cinq minutes remet notre tableau de marche en conformité avec le règlement, et sans aucun incident, nous atteignons la Porte de Pantin à 16 h. 46.

Bernard a donc couvert les 2.054 kilomètres qui séparent Siniawka de Paris en 40 h. 46, à plus de 50 de moyenne, tous arrêts compris.

Comme nous avions télégraphié de Marche (Belgique) pour annoncer notre arrivée entre 17 et 18 heures, nous devons attendre l'arrivée des envoyés de Gnome-Rhône, et les frères Bernardet.

Tout le monde arrive en effet un quart d'heure après, et un long palabre commence pour savoir si, comme le désire Bernard, nous allons continuer vers l'Espagne et le Maroc.

Mais les dirigeants de Gnome-Rhône, estimant que la résistance humaine a des limites, décident de s'en tenir aux résultats acquis.

Les renseignements météorologiques sont mauvais, la pluie devait d'ailleurs faire son apparition le lendemain.

Ce n'est cependant pas sans mélancolie que nous avons vu un mécanicien de l'usine emmener vers celle-ci la courageuse machine qui nous avait été si fidèle, et c'est dans un vulgaire taxi, que nous nous sommes dirigés vers le bain réparateur, le dîner « à la française » et un lit où il y avait des draps !

**

QUELQUES mots pour finir. Certains m'ont dit : « A quoi cela sert-il ? »

A ceci, que pour réussir un tel raid, s'il faut que le pilote possède d'inépuisables réserves d'énergie, il faut aussi que sa machine soit d'une conduite aussi agréable que possible, que la suspension soit douce, la tenue de route impeccable, le freinage sûr, la robustesse sans limites.

Certes, les courses mettent en valeur la plupart de ces qualités, mais pas au même degré qu'un tel raid.

Et puis, quand cela ne servirait qu'à montrer que l'Industrie Française est l'égale des meilleures, croyez-vous que ce serait un effort perdu ?

Marcel VIOLET.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

Une grande nouveauté dans l'allumage
Le Salon 1933 nous a permis de relever cette année, une nouvelle sensationnelle dans le domaine de l'allumage : le dispositif Saga-Bialum et de la bobine Saga-Starter, dont l'ensemble réalise la sécurité totale de l'allumage des moteurs modernes.

Il faut féliciter la Nouvelle Fabrication Saga de cette réalisation ingénieuse et doublement, pour avoir étudié en particulier son adaptation à la motocyclette.

Le dispositif se monte effectivement avec une simplicité remarquable au lieu et place de toutes magnétos monocylindriques ou bicylindriques, quelles que soient leurs caractéristiques.

Nous parlerons, en premier de Saga Bialum, Ce dispositif, entièrement nouveau, se monte sur tous les véhicules possédant l'allumage par magnéto, et comprend :

1 Magnéto Saga avec dispositif spécial de rupture ;

1 Bobine d'allumage, avec condensateur, et 1 Inverseur à trois positions, permettant de passer de l'allumage-magnéto à l'allumage-batterie et inversement.

Ce dispositif réunit les avantages de l'allumage par magnéto et de l'allumage par batterie et se monte sur voitures ou motocyclettes, sans rien changer de l'installation actuelle. Le bouton inverseur est placé à portée de la main. L'utilisateur a ainsi deux allumages constamment à sa disposition. L'allumage en marche normale sera celui qui répond le mieux aux caractéristiques du moteur, le deuxième allumage pouvant immédiatement fonctionner en cas de défaillance du premier.

Vient donc ensuite, la Bobine Starter : Elle complète judicieusement le dispositif précité, car elle peut remplacer la bobine d'allumage normal que comprend Saga-Bialum.

Saga Starter comporte une bobine d'allumage et un bouton inverseur ; son installation est des plus simples, nous vous montrons d'ailleurs ci-dessous schéma de branchement.

Au moment de la mise en marche du moteur une pression sur le bouton inverseur placé sur le tableau de bord, envoie le courant de la batterie dans le primaire « Départ » de la bobine. Le bouton revient automatiquement à la position de marche normale dès que l'on cesse la pression, le moteur étant lancé.

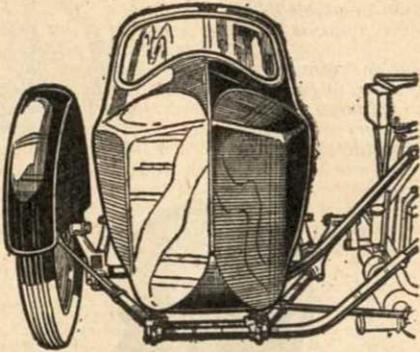
Ce dispositif présente le gros avantage d'augmenter la chaleur d'étincelle dans les cas de départ « batterie normalement chargée » et d'assurer, malgré tout, un départ certain, dans les cas où la batterie se trouve déchargée.

La bobine a deux primaires indépendants, se monte à la place de la bobine existante. Voici donc, réalisé avec une simplicité

remarquable, et pour un prix à la portée de toutes les bourses, un dispositif apportant d'une part, un allumage de secours, et d'autre part, un départ parfait, quels que soient la température et l'état de votre batterie. C'est donc bien, cette fois, l'allumage donnant la sécurité totale.

Les Etablissements Souriau nous informent que celui-ci est livré à des conditions exceptionnelles d'échange, contre toutes autres magnétos.

LE SIDECAR SPEED



Voici le sidecar Speed que les visiteurs du Salon ont pu admirer accouplé à une superbe et « unapprochable » motocyclette britannique. Dans un très prochain numéro nous donnerons une description détaillée de ce sidecar qui fourmille de solutions ingénieuses, élégantes et originales.

Calthorpe à Paris

Nous nous faisons un plaisir d'informer les nombreux motocyclistes qui ont remarqué les motos Calthorpe tant à leur stand au Salon qu'à notre Maison de la Moto, que cette marque est désormais représentée à Paris. Ils pourront voir les différents modèles à « Grande-Armée-Motos » dans l'Avenue... du même nom.

Pour les motocyclistes du V^e

DEPUIS le 2 novembre, un atelier de réparations vient de s'ouvrir aux environs du Jardin des Plantes. Nos lecteurs en trou-

veront l'adresse exacte sur une autre page de ce même numéro.

Il est tenu par M. Robert Jabiol qui n'est pas un nouveau venu, puisqu'il est lui-même un fervent de la moto.

Spécialiste de Terrot, M. Jabiol a cependant une connaissance étendue de toutes les marques de motos (et de nombreuses marques de voitures), ce qui lui permet de donner satisfaction aux motocyclistes, cyclecaristes et automobilistes de son quartier.

Soigneux dans son travail, modéré dans ses devis, l'atelier de M. Jabiol est à visiter par ceux qui ont besoin, pour leur machine, de réparation, d'entretien ou de mise au point. Le meilleur accueil y sera réservé aux lecteurs de Moto Revue.

M. Soraci est complaisant

C'est à l'amabilité de M. Soraci, l'agent de Calthorpe pour Marseille, que nous devons d'avoir pu exposer quelques jours à la Maison de la Moto la remarquable 250 de cette marque.

M. Soraci avait en effet passé commande ferme de cette machine au stand Calthorpe pendant le Salon; mais sur nos instances, il a bien voulu s'en priver une quinzaine afin que nous puissions soumettre ce modèle à l'approbation des visiteurs de la Maison de la Moto. Merci à lui. Nous avons, du reste, indiqué plus haut les agents parisiens ayant des Calthorpe dans leurs magasins.

Pour les amateurs de V.2

Nous apprenons que plusieurs V.2 provenant de reprises, sont actuellement en vente aux Magasins Gnome et Rhône de la Grande-Armée. Ces motos d'occasion sont entièrement révisées et cédées avec une garantie. Les amateurs de flat-twin et de transmission acaténe ont ainsi une excellente occasion d'acquérir dans de bonnes conditions une machine à leur goût et capable, au surplus, de leur donner toute satisfaction.

Echo de Gometz

LE Villard avec lequel Chéret a gagné la catégorie tricyclecar 350 cmc., départ arrêté, à plus de 70 de moyenne, était équipé du bloc-moteur Staub, une fois de plus victorieux.

Remerciements Carbohyd

VOULEZ-VOUS remercier de ma part Carbohyd pour ses pastilles qui m'ont supprimé tout cliquetage et redonné un regain de puissance. Je me ferais un plaisir de les utiliser dans mes prochaines sorties.

R. Avenel, à Rouen.

Une bonne maison

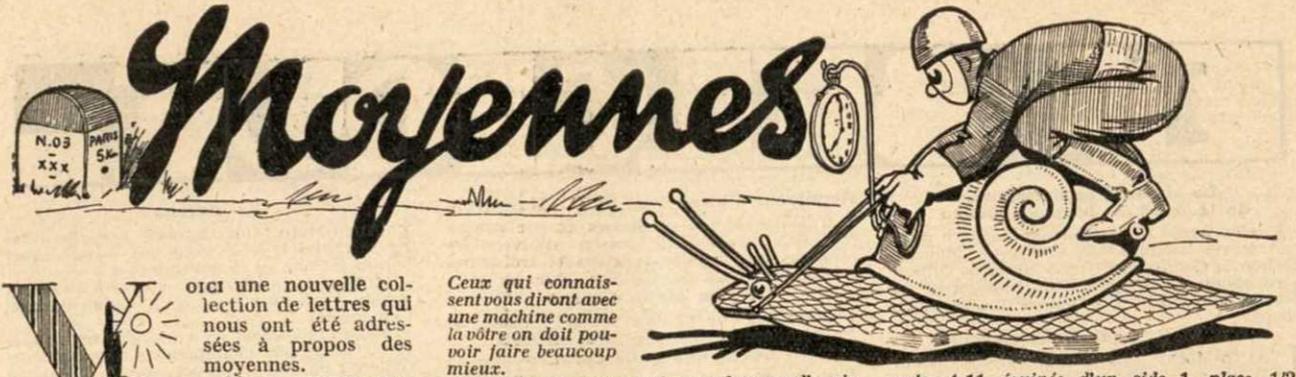
Nous apprenons que M. Aruvaud, Motoriste à Oresmaux, vient de céder son affaire pour aller installer une agence à Alger ou dans la région, son pays natal.

Il laisse à tous ceux qui l'ont connu le meilleur souvenir, et nous lui souhaitons bonne chance dans sa nouvelle installation. Son successeur à Oresmaux est M. Pillot, qui, non seulement s'avère déjà comme étant un motoriste distingué, mais encore, a à cœur de pratiquer la moto.

On l'a déjà vu souvent assister aux épreuves du club de la région, le Moto-Club Picard, où l'on a pu apprécier son dévouement désintéressé.

Frotey a le stock Mea

FROTEY, l'agent général de New-Map pour la région parisienne et le nord de la France, vient de prendre le stock Mea et il est désormais à même de donner satisfaction aux motocyclistes, tant pour la fourniture des appareils de cette marque (magnétos, volants magnétiques), etc. que pour les réparations et fournitures de toutes pièces de rechange.



Woici une nouvelle collection de lettres qui nous ont été adressées à propos des moyennes.

Nous sommes autorisés à annoncer que l'Essayeur International se réserve de répondre à ses détracteurs en une lettre qui, pour nous, mettra fin à cette discussion épistolaire. Mais la conclusion logique aura lieu lors du Brevet d'Aptitude Motocycliste dont le règlement, en pleine élaboration, sera prochainement publié.

Les fameuses moyennes

C'est à titre d'abonné non seulement fidèle, mais enthousiaste que je verse mon opinion sur les « moyennes » dont on parle actuellement, en remerciant Moto Revue de ses initiatives, certainement très goûtées de ses nombreux lecteurs.

Possesseur d'une 500 cmc. latérales F. N. avec laquelle (sans avoir jamais connu de grosses pannes) je couvre en moyenne 20.000 kilomètres par an, je me déclare entièrement de l'avis de M. P. Claudel.

Le peu d'expérience que j'ai pu acquérir en cette matière m'incite à déclarer, très respectueusement à M. Riéché que sa thèse, si toute-fois elle est réalisable avec une 250 latérales... ne l'est que pour une infime minorité de motards, et encore cette minorité est-elle composée, pour une très large part, de « piqués » qui sont, pour tous les autres usagers de la route, un danger permanent.

J'accomplis, régulièrement le trajet Cognac-Limoges (130 km.) sur la R. N. 141, route considérée normale comme roulement, virages, côtes, etc. et je n'arrive qu'à un 60 de moyenne, dont je suis d'ailleurs fort satisfait.

En effet, je double ainsi la presque totalité des voitures, même de cylindrées respectables, et suis moi-même très rarement dépassé, à moins que ce ne soit par un des énergumènes cités plus haut.

A moins d'être professionnel — ou compatriote de Marius et Tartarin — on ne peut prétendre arriver, sur route, avec la traversée des villes et villages, à une moyenne de 75, si l'on est soucieux de la vie des autres, et de la sienne propre.

Tous ceux qui veulent réellement encourager l'industrie motocycliste doivent se garder de propager de semblables errements qui, auprès des non-initiés, nous causent un énorme préjudice et détournent de notre sport favori une clientèle appréciable, celle des sages.

M. GUITTON, à Cognac.

Pour M. Oury

JE m'aperçois en lisant votre communication « à propos des moyennes » que vous êtes à côté de la question. Si je me rappelle bien, il n'était pas demandé aux lecteurs de Moto Revue, que la question intéressait, quelle était la moyenne qu'il leur était possible de faire avec leur machine ; mais si pour faire du 75 de moyenne il suffisait de marcher à 80.

D'autre part les chiffres que vous nous donnez ne sont valables d'aucune façon. (Remarquez que je vous crois de bonne foi.) Votre kilométrage n'étant pas exact, votre moyenne n'est donc plus bonne. Je relève sur le même parcours que vous, Paris-Metz, une distance de 312 km. alors que celle que vous nous dites lui est supérieure de 14 kilomètres. Vous avez mis pour faire ce voyage 275 minutes pour 312 kilomètres, si vous avez passé par Verdun-Mars-la-Tour-Metz ou 315 kilomètres, si vous avez passé par Verdun-Etain-Conflans-Metz, ce qui donne du 68 de moyenne générale. Alors pourquoi nous éblouir avec du 86 et 87 de moyenne ? Ceux qui ne connaissent pas ces lignes droites et sans villages, pour ainsi dire de Montmirail à Châlons ne vous croiront pas ou difficilement.

Ceux qui connaissent vous diront avec une machine comme la vôtre on doit pouvoir faire beaucoup mieux.

J'espère que vous ne m'en voudrez pas d'avoir cherché à vérifier vos calculs, mais connaissant ce parcours pour l'avoir fait : Montmirail-Metz plus de cent fois et Montmirail-Paris plus de quatre cent fois, vos 85 passés de moyenne m'avaient paru (à moi qui calcule une moyenne du départ au terminus) exagérés.

J. MAZEROT, à Epernay.

Je suis de l'avis de M. Claudel

EH bien, je suis parfaitement de l'avis de M. Claudel à ce sujet et les moyennes de 76 km. qui me paraissent très difficiles à réaliser avec des 750 cmc. à cardan ou avec d'autres « boldes », me semblent à peu près irréalisables avec des 250 latérales !...

Moi aussi, sur ma précédente machine (500 comp. Gillet-Herstal) j'ai pu réaliser quelques jolis temps de ville à ville, mais sur 3 ou 400 km. je m'estimais heureux quand la moyenne ressortait en fin de compte à 65 ou 68 km... Et pourtant la moto tapait et ça n'était pas une promenade tranquille.

A d'autres amateurs de grandes randonnées de formuler leurs points de vue.

M. OLIVIERI, à Saintes.

Des moyennes supérieures à 70

L'LECTEUR assidu d'abord, abonné ensuite à Moto Revue, je suis avec intérêt toutes les petites « querelles » qui ont ses colonnes pour cadre. Chaines et cardans ! blocs ou boîtes ! soupapes en tête ou latérales ! toutes ces discussions étaient fort intéressantes en leur temps. Voici maintenant les « moyennes » sur le tapis. Je crois pouvoir parler en connaissance de cause, car, fanatique impénitent de la grande route je passe ma vie sur deux ou quatre roues. Je n'en cite comme preuve que la possession en trois ans de 5 motos et de 6 voitures de tous poids, sports, familiales, cultibulés, latérales et autres. Je ne prends parti pour ni contre personne mais j'affirme avoir réalisé sur Pau-Toulouse (200 km.), Pau-Biarritz (109), Pau-Bordeaux (203 km.) des moyennes toujours supérieures à 70 km.-h. en circulation normale avec une bi-flat-twin française 500 cmc. latérales bien connue. D'autre part avec une 4 roues 18 HP sans soupapes de fabrication déjà ancienne puisque datant de 1925, nous avons fait à trois Pau-Biarritz en 1 h. 20, ce qui fait près de 80 de moyenne.

R. PRUD'HOMME, à Pau.

Il devrait se lancer dans P.-P.-P.

DEPUIS quelques numéros je lis ces différents articles de moyennes élevées de M. X... et M. P..., etc. et moi aussi je trouve la moyenne de M. Riéché un peu forte. Pour moi avec une 350 A.C.T. Dollar Chaise, série K, de 1928 ayant déjà environ 10.000 km., j'ai fait le parcours solo Montceau-les-Mines (S.-et-L.) à Tours (I.-et-L.) 360 km. en 5 h. 1/2 en tenant compte que les premiers 100 km. sont couverts dans le Morvan et le Nivernais, très accidentés et étouffés. Et ceci pour la Pentecôte 1930 en de bonnes conditions, temps et routes et connaissant très bien le parcours. De plus avec une 500 A.C.T. Automoto Chaise A 11 le 4 janvier 1932 à l'occasion d'un décès dans ma famille, j'ai fait ce parcours solo en 5 heures par temps très frais, un seul ravitaillement prévu dans chaque cas ci-dessus, et je vous affirme que pour arriver à cette moyenne, il faut tirer les câbles dans les lignes droites de Nevers à Bourges et Vierzon avec les traversées de pays. Même dans le dernier cas, je me suis frotté avec une 6-Delage qui m'a fait bien augmenter ma moyenne et dont j'ai eu raison dans la côte avant Nérondes (Cher) nous tenant depuis Nevers (34 km.). Cette année, pour Pâques, avec ma 500 Auto-

moto A 11 équipée d'un side 1 place 1/2 Bordino Bufflier avec ma femme et ma petite fille 3 ans et demi et chargé, essence, huile, outils et effets rechange, le tout d'un poids de 500 kilos, le même parcours a été fait comme ceci.

Départ Saint-Vallier à 1 km. Montceau à 3 h. 1/2 du matin du brouillard dans les monts du Morvan, Decize, Nevers, arrêté 1/4 d'heure, après Nevers essence, vérification, huile, Nérondes, Bourges, Avord, Vierzon, arrêté 1/2 heure en face de l'ancien camp américain de Gierres, casse-croûte dans le bois et arrivée à Tours, 10 h. 1/2, ce qui fait exactement 7 heures de marche donc 51 de moyenne et cependant j'ai tenu 80 et plus par moment et assez longtemps.

Je n'ai pas la prétention d'être supérieur, mais je peux faire ce parcours avec le Monsieur à la 250 cmc. en solo et nous pourrions constater sa moyenne, mais j'aurais peur de ne pas pouvoir lire son n° arrière ?

Sans connaître la marque de sa moto, il pourrait se lancer dans P.-P.-P. et aurait l'occasion de prouver ses capacités, surtout dans la première étape.

R. HARNOIS, abonné.

Une 250 peut tenir 60 de moyenne

DEPUIS le début des nombreux articles parus dans plusieurs Moto Revue, je m'intéresse aux opinions de tous ces braves motocyclistes quant aux moyennes que chacun d'eux déclare faisables ou non.

Aujourd'hui ayant l'occasion de vous écrire, toutefois pas spécialement à ce sujet, je me permets quand même de donner mon appréciation ou plutôt de citer quelques moyennes que j'ai faites avec une malheureuse 250 latérales — bien au point.

Il y a deux ans, je suis parti de Tencin (Isère) à 35 kilomètres de Grenoble, pour venir à Ambérieu, soit 135 km. en 2 h. 30, soit une moyenne faisant de près le 60.

Plus récemment, cet été, et cela à quatre reprises différentes, j'ai fait le parcours Ambérieu-Roanne, 140 km. en 2 h. 50, soit 56 de moyenne et, pour ceux qui connaissent la région, je suis certain que cette moyenne ne leur paraîtra juste que s'ils ont des machines de puissance égale à la mienne, car j'ai vu en montant les Sauvages des 350 et des 500 me prendre de nombreuses minutes dans cette côte.

Je ne suis certes pas un grand coureur d'aventures et encore moins un as, mais depuis trois ans passés que je fais de la moto, je suis formel à déclarer que le 60 de moyenne peut être tenu avec une 250. Bien entendu, à condition toutefois qu'elle soit en un bon état mécanique.

D'autre part, la question des moyennes est assez difficile à discuter, car suivant l'état de la route, l'itinéraire choisi et surtout le cran du pilote, on peut avoir des vitesses et parlant des moyennes variant de beaucoup.

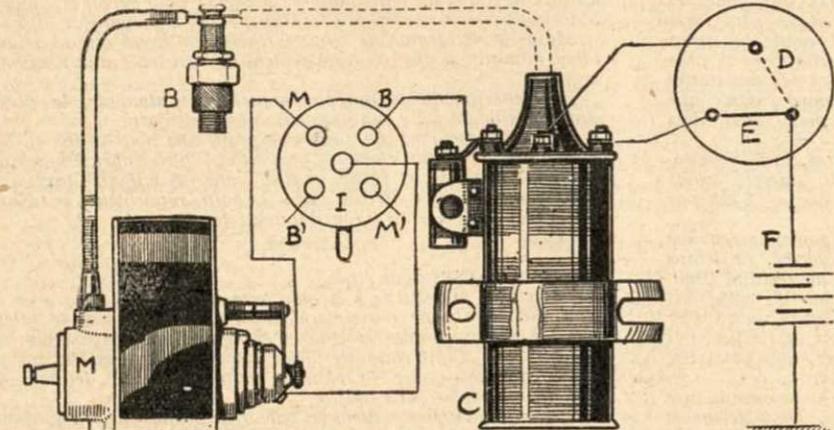
Pour tomber d'accord il faudrait que les moyennes aient été faites sur des machines sensiblement pareilles et sur le même itinéraire.

Enfin quant au rodage du moulin la progression est, je crois le meilleur moyen à employer ; c'est du reste comme cela que je fais et je n'ai pas à m'en plaindre.

DAUDEL, abonné.

Pourquoi l'anonymat ?

A propos de moyennes, un « balès » de Mar-seille nous a envoyé une bien bonne galéjade. Mais il n'a pas signé sa lettre qui ira subir au panier le sort des lâches anonymes. Regrettons-le, mais la consigne est formelle. Ayez le courage de signer votre courrier.



Croquis du dispositif Saga-Bialum et Saga-Starter combinés assurant ainsi une sécurité totale au motocycliste puisqu'il réunit les avantages de l'allumage par magnéto et par batterie. M. Magnéto Saga ; B, Bougie ; I, Inverseur (M, M', magnéto ; B, B', bobine) ; C, Bobine Saga-Starter à deux primaires ; D, couplage de départ ; E, couplage normal ; F, batterie reliée à la masse.

EN BELGIQUE

Le sixième anniversaire de la mort de Maurice Defoin

L'occasion du sixième anniversaire de la mort tragique du regretté Maurice Defoin, le Comité de l'Union Motor de Dinant s'est rendu en délégation au monument du Rocher Bayard et y a déposé une gerbe de fleurs.

L'A. M. C. Anderlecht éprouvé

L'Auto-Moto Club d'Anderlecht vient d'être cruellement éprouvé par le terrible accident survenu à M. et Mme Albert Sap. Le pilote fut grièvement blessé tandis que sa passagère fut tuée sur le coup.

Moto Revue forme les meilleurs vœux de prompt rétablissement à M. Sap si durement frappé par le sort.

Au Comité directeur de la Fédération

Au cours de sa dernière réunion, le Comité directeur de la F. M. E. réuni sous la présidence du baron Nothermb, a alloué un subside de fr. : 1.000 à la Section provinciale anversoise, pour le rallye organisé à l'occasion de l'inauguration du tunnel sous l'Escaut.

Il a été décidé de procéder à la rédaction et à l'envoi de 15.000 formulaires destinés à activer le recrutement des membres.

La demande d'affiliation de l'Auto-Moto Club de Wygmael a été accordée.

Après que M. Bonfils, trésorier, eut exposé la situation financière de la Fédération, situation qui se soldera par un léger boni, le Comité directeur a rejeté une réclamation du coureur Lempereur disqualifié par la Commission sportive.

Démission

Pour des raisons de santé, M. Jos Lebrun, d'Angleur, a démissionné de ses fonctions de Président sportif du Liège Motor Club. La correspondance du L. M. C. doit être adressée au président-administrateur, M. Léon Pauchenne, avocat, 12, rue des Eburons, à Liège.

La Coupe Gillet en Flandre

La Coupe Gillet, don de M. Léon Gillet d'Herstal, mise en compétition entre les clubs de la Flandre, est finalement revenue au Royal-Moto Club de la Flandre orientale, un des groupements motocyclistes les plus anciens du pays.

X^e anniversaire

Le samedi 4 novembre, l'Auto Moto Club de Bruxelles, fêtera le X^e anniversaire de sa fondation par un grand banquet qui sera servi dans les salons de l'Atrium, 55, boulevard Botanique à Bruxelles.

Le Grand Prix Maurice Defoin 1934. La date du 6 mai est retenue pour l'organisation du Grand Prix international Maurice Defoin 1934.

Cette grande épreuve internationale se déroulera sur le superbe circuit de Palmignoul, un des plus rapides et des mieux aménagés que nous possédons en Belgique.

Réorganisation

La Wallonia Auto Moto Club, qui procède en ce moment à une sérieuse réorganisation, tiendra son Assemblée générale le 5 novembre prochain à 10 heures à l'Hôtel de Paris à Marchienne-au-Pont.

Chez les Tournaisiens

Le Gymkhana du Moto Sport du Tournaisis a été fort amusant et fort goûté par les membres du club.

On recommencera l'an prochain avec des innovations.

Agapes

L'Auto-Moto Club Marchois offrira son banquet annuel le 18 novembre à 20 h. Le menu sera soigné.

Le tourisme à l'U. M. L.

Pour sa dernière sortie à Dison, la Section touriste de l'Union Motoriste liégeoise avait réuni 49 machines : motos, sidecars et voitures, ce qui est remarquable à une époque aussi avancée de l'année.

Réunions d'hiver au M. U. Namurois

Le Motor Union Namurois insiste sur ce que, pendant la saison d'hiver, les réunions ont lieu les premiers et troisièmes lundis de chaque mois, à 20 h. 30 au local.

Union Motor Dinant

L'effectif de l'Union Motor Dinant se compose de 515 membres effectifs.

Après une belle épreuve

Le Sporting Motor Liégeois publie dans son excellent organe « Les Sports mécaniques », une longue et vivante relation de sa belle course Liège-Chamonix et retour qui fut une magistrale réussite.

Avis aux équipes françaises de Motoball

Le Motoball Club de Bruges serait désireux de rencontrer quelques bonnes équipes françaises.

Il s'est notamment déplacé à l'Union Motocycliste de l'Aube à Troyes et est considéré comme la plus forte formation belge pratiquant avec assiduité ce sport nouveau. Les correspondances doivent être adressées à M. L. Vandriessche, secrétaire général du Motoball Club de Bruges, 69, rue du Poivre, à Bruges.

Gillet d'Herstal, fournisseur officiel de l'Etat d'Irlande

DÉCIDÉMENT, Gillet d'Herstal a la cote auprès des gouvernements. Après avoir équipé la police belge de la route, outillé la gendarmerie espagnole, voici que l'excellente marque belge enlève la commande au Gouvernement de la Défense à Dublin.

L'Irlande boycotte évidemment les produits anglais ; mais le succès de Gillet d'Herstal n'en reste pas moins très important, puisqu'il ne fut acquis qu'après un très dur concours entre 40 marques.

Un beau fleuron de plus à l'actif d'une marque sympathique et une belle distinction pour l'industrie belge.

Deux Méthodes

L'Auto-Moto Club de Bastogne avait convoqué ses membres à son assemblée générale en insistant sur le fait que chacun d'entre eux, dont la machine serait munie du fanion du club, recevrait un billet de tombola et que celle-ci était dotée de 1.000 francs de prix.

Inutile de dire que ce fut l'affluence record. Cet exemple a été suivi au Cercle Motocycliste Gesvois avec la restriction que la participation à la tombola était subordonnée à l'acquiescement préalable de la cotisation.

D'autre part, et dans un tout autre esprit, le Moto Club de Menin a annoncé que tout membre absent de l'assemblée se verrait infliger cinq francs d'amende. Les autres solutions sont tout de même plus souples et plus humaines.

Championnat Touriste

Le championnat touriste de l'Auto-Moto Club d'Anderlecht s'est terminé par le classement suivant : 1. Tribaut, 126 points ; 2. Plasman, 125 p. ; 3. Desperre, 123 p. ; 4. Van Malder et Kestemont 87 p. ; 6. Reniers, 81 p. ; 7. Schmitz, 60 p. ; 8. Ceuppens, 46 p. ; 9. V. de Schuren, 37 p. ; 10. J. Robbens, 24 p. ; 11. Hobé et Bosmans, 21 p. ; 13. Pruin, 18 p. ; 14. Setreux, 17 p. ; 15. Vandermotte, 15 p. ; 16. Moriau, Vermandel, Hottat, Schyns, Degreef, Nissens, De Coninck et Roelands, 12 p. ; 24. Voets, 9 p. ; 25. Carion, 3 points.

Ces résultats indiquent l'émulation qui présida à cet excellent concours.

V^e Anniversaire

L'Auto-Moto Club de Forest fêtera le 18 novembre prochain, le 5^e anniversaire de sa fondation. Un banquet sera offert et il sera procédé à la remise des prix du championnat touriste à cette occasion.

La Famille s'agrandit

C'est celle de l'Auto-Moto Club Mouscronnais qui a recruté 16 nouveaux membres en 15 jours. Cela valait d'être signalé.

A Marche

L'Auto-Moto Club Marchois rappelle à ses membres et à ses amis que son banquet annuel est fixé au 18 novembre.

Le menu très alléchant est fixé à 30 francs belges. Vous allez juger qu'il y aura de quoi s'en régaler :

Menu : Hors-d'œuvre variés ; Potage impérial ; Croûte aux champignons ; Rosbeef jardinière ; Faisans ; Compote aïnelles ; Buisson homards ; Cœur de laitue ; Gâteau strasbourgeois ; Fruits et dessert ; Café et pousse-café.

Tilkin à l'honneur

Au cours de son dernier souper démocratique avec des moules et des frites au menu, l'Union Motoriste liégeoise a fêté son grand champion d'endurance, Arthur Tilkin, vainqueur de Liège-Milan et retour de Liège-Chamonix, etc.

On s'y prend à temps

Le Dison Motor-Club prévient ses membres, deux mois à l'avance, qu'il va être procédé très prochainement à la présentation des cartes de membres pour 1934. Op y va en même temps d'un petit trémolo afin que les intéressés y fassent le meilleur accueil...

Réunion

L'Auto-Moto-Club de Lustin rappelle à ses membres que pendant la saison d'hiver, les réunions ont lieu, Hôtel de la Poste, les 1^{er} et 3^e vendredis du mois.

Projets

Le Moto-Club d'Andenne annonce qu'il organisera la saison prochaine une course nationale en côte et un championnat touriste.

De bonnes nouvelles

Le sympathique pilote Hanneuze de l'Union Motor de l'Entre-Sambre et Meuse, mieux connu sous le pseudonyme de Riquet, qui fut victime d'un très grave accident lors de l'entraînement du Grand Prix de Bruxelles sur le Circuit de Mettet, est en convalescence après avoir dû garder le lit pendant trois mois.

Nos meilleurs vœux l'accompagnent.

Récompenses

L'UNION-Motor de Dinant a récompensé les lauréats de ses concours d'assiduité et de propagande qui ont respectivement comme lauréats M. Dekairelle devant M. Bietlot et l'inlassable Albert Louvigny qui, seul, a recruté 54 nouveaux membres.

Une jolie Proclamation

Le Motor Union Namurois a adressé à ses membres la jolie proclamation suivante :

« Notre club remercie les motorunionistes qui ont collaboré, cette année, aux manifestations sportives et touristiques organisées par notre groupement. L'apport de leur dévouement désintéressé a grandement contribué au développement du sport motocycliste dans la région du Namurois. Plus de 600 membres régulièrement affiliés en 1933 ont fait du M. U. N. un des clubs les plus importants de Belgique. Il est à espérer que cette marche ascendante sera continue et que l'exercice 1934 nous amènera encore un nombre d'adeptes plus important. »

« Que chacun dans sa sphère d'action travaille le monde des motoristes qui doivent plus que jamais se serrer les coudes par ces temps d'impositions pléthoriques et injustifiées. A cet effet, il faut nécessairement que tous propriétaires de véhicules à moteur entrent dans notre groupement. Et maintenant profitons de la mauvaise saison pour élaborer amicalement notre programme pour la saison prochaine. »

Très bien !

Séances Hebdomadaires

Le Motor Eclair de Schaerbeek prie ses membres de tenir bonne note de ce que y a séance chaque lundi à 20 h. 30 au local, 94, Place Pavillon.

Georges DETAILLE.

CONGRÈS DE LA F.I.C.M.

19-20 octobre 1933

Commission Sportive Internationale

La 28^e Réunion de la C. S. I. s'est tenue à Rome au Stade National, les 19 et 20 octobre 1933, sous la présidence de M. le baron Nothermb.

Etaient présents : M. Dernke (Allemagne) ; Dr Lamborelle (Belgique) ; M. G. Printamp (France) ; M. Ivison (Grande-Bretagne) ; M. Zegeras Vickers (Hollande) ; M. Boncompagni (Italie) ; M. Thomassin (Suède) ; M. Haecker (Suisse).

Assistaient également à la séance : N. Nacker, président d'honneur ; MM. comte Bonacossa (Italie) ; Burin (Suisse) ; Collignon et Pire (Belgique) ; R. Kreth (Allemagne) ; Viollet (France) ; et Watling (Grande-Bretagne).

Le procès-verbal de la précédente réunion est approuvé.

La C. S. I. étudie un certain nombre de manifestations sportives de la F.I.C.M. proposées par la sous-commission nommée à cet effet.

Parmi ces modifications qui sont adoptées les plus importantes sont les suivantes :

Définition du cyclecar

Un cyclecar est un véhicule à trois roues constamment en contact avec le sol, propulsé par un moteur, différent des motocycles avec sidecar.

Déclaration de la marque du moteur. La marque du moteur doit être indiquée lorsque celui-ci n'est pas fabriqué par le constructeur du motocycle et cette déclaration est obligatoire pour toutes manifestations sportives.

Records

Les records établis au cours d'une manifestation sportive ne sont pas reconnus. Les bougies peuvent être changées au cours des tentatives de records sur courtes distances.

Equipement des motocycles

Les dimensions minimum des pneus et les poids prévus pour les différentes classes de motocycles sont supprimés.

Signaux

La C.S. I. adopte définitivement la proposition faite par la France de prendre le code de signaux par drapeaux adopté par l'A.I.A.C.R. pour tous signaux en course.

Licence internationale

Une licence internationale pourra être délivrée facultativement par les U. M. N. aux conducteurs pour participer aux grandes épreuves classiques à l'étranger.

Déclaration des marques d'huile

L'huile sera ajoutée aux accessoires obligatoirement déclarés dans les courses internationales. L'huile sera fournie par les organisateurs.

Homologation

Les rapports du Grand Prix de la F.I.C.M. couru en Suède, le 3 septembre et des Six Jours Internationaux disputés en pays (de Galles) du 18 au 23 septembre sont approuvés.

Grand Prix de la F.I.C.M.

Une sous-commission est nommée pour étudier un règlement de base pour le Grand Prix de la F.I.C.M.

Sont nommés Membres de cette sous-commission : MM. Collignon (Belgique) ; Ivison (Grande-Bretagne) ; Kroth (Allemagne) et Printamp (France).

Carburant

La C.S.I. maintient la réglementation actuelle sur le carburant qui sera autorisé dans les courses internationales. Ce carburant devra comprendre au minimum 50 % d'essence en volume et une proportion de benzol et d'alcool qui sera déterminée par chaque U.M.N. et publiée avant le 1^{er} mars 1934.

Réglementation du Moto Ball

La C.S.I. demande aux délégués de Belgique et de France de s'entendre pour fonder en un seul règlement les deux règlements de moto ball appliqués dans chacun de ces deux pays. Le nouveau texte deviendra celui du règlement international.

M. C. PARIS

Au M. C. Paris chaque dimanche une sortie

En dépit du mauvais temps, la sortie sur Montfort-l'Amaury a réuni 15 participants.

Excellent sortie touristique. Visite, trop hâtive, hélas !... de tous les vieux vestiges

CLUBS

que renferme cette charmante localité. Visite également du concours d'horticulture où il nous fut permis d'admirer les plus beaux produits de la région, en fleurs, fruits et légumes, et ce, sous la conduite du Président de la Société d'horticulture, un bon vivant de 83 ans, amis de Motards et surtout des Motards.

Un pays charmant qui n'est pas ennemi de la moto.

Le retour s'effectua de nuit, avec arrêt-apéritif à Versailles et dislocation porte Maillot.

Dimanche 5 octobre, sortie en forêt de Montmorency à la Croix-Blanche. Bal. Départ 13 h. 30, porte de la Chapelle. Itinéraires au Siège, 5, avenue Victoria et à la Permanence, 19, rue Charles-V. Archives : 87-50. Réunion le mercredi à 21 heures au Siège. Touristes, ne restez pas isolés, venez au M. C. P. ; jeunes sportifs, le M. C. P. vous attend et se met à votre disposition pour vous faciliter vos débuts.

M. C. PICARD

Le Moto-Club Picard, bien que n'ayant pas donné de ses nouvelles depuis quelque temps, vit et prospère.

Cette jeune société, fondée le 6 novembre 1932, compte aujourd'hui plus de 150 membres.

Le Rallye du Moto-Club Picard, organisé le 17 septembre, a remporté le plus grand succès.

Cette épreuve était richement dotée par de généreux mécènes, à qui nous adressons les plus sincères remerciements du M. C. P.

Voici le classement :
1. Plet ; 2. Renard ; 3. Choquart ; 4. Sauvé ; 5. Cantrel ; 6. Trotter ; 7. Quesnel ; 8. Beaugois ; 9. Martial ; 10. Augris ; 11. Aclouque ; 12. Hivert ; 13. Pechin ; 14. Cuny ; 15. Cheutin ; 16. Poette ; 17. Séré ; 18. Lemoine ; 19. Domart ; 20. Loison, etc...

Le comité du M. C. P. espère faire, en 1934, mieux encore que ce qui a été accompli au cours de la saison 1933.

Le Moto-Club Picard songe à créer dans chaque chef-lieu d'arrondissement de la Somme, une section, et serait heureux de



Une belle acrobatie.

M. Dufresne, l'actif agent de Monet-Goyon à Savigné-sur-Lathan, a accompli cet été les 64 kilomètres de Savigné à Tours et retour en 75 minutes sans toucher à sa direction ni s'asseoir sur la selle.

recevoir les indications des motocyclistes désireux de s'en occuper activement.

Prière d'adresser correspondance au Président, au siège, 16, place René-Goblet, Amiens, Tél. : 3-55.

F. M. de l'EST

Affiliation d'un nouveau Club

Le Bureau de la F. M. E. vient de recevoir l'affiliation du Moto-Ball Club de Châlons-sur-Marne présidé par M. Roger Hennique. Ce jeune club de récente formation a trouvé les moyens de pratiquer le beau sport qu'est le Moto-Ball, sport qui coûte assez cher, mais qui bien pratiqué peut garnir les caisses des clubs.

Le Comité directeur de la F. M. E. est heureux de compter à nouveau un club de plus dans ses rangs et souhaite aux camarades châlonnais le succès qu'ils méritent.

D'autre part, le camarade Bour, ancien président de l'U. M. M. a rendu visite au Président de la F. M. E. et lui a annoncé la prochaine affiliation du nouveau club de Ragondange dont il est le dirigeant.

Le camarade Charles Boëuf, ancien vice-président du M. C. V. F. et demeurant à Longwy annonce la fondation d'un Club Longovicien avec affiliation certaine à la F. M. E. Avec la Moto-Club de Sarreguemines qui vient de s'affilier, la F. M. E. comportera donc quatre clubs de plus.

U. M. ARDENNES

Comité

L'UNION Motocycliste des Ardennes est complètement réorganisée et a composé son Comité comme suit :

Président : F. Billat ; vice-président : P. Dupont ; secrétaire : J. Mathieu ; secrétaire-adjoint : G. Nivelet ; trésorier : L. Adam ; trésorier-adjoint : H. Raymond ; bibliothécaire : A. Billaudel ; commissaires des comptes : E. Herbulot, A. Meunier ; membres : L. Félix, Mayard, Vos, Turquin, Wampach.

M. C. FURAN

Assemblée générale

L'ASSEMBLÉE générale statutaire 1933 du M. C. F. aura lieu dimanche prochain 5 novembre, à 9 heures précises, à la Brasserie Januel, au premier étage.

Nous rappelons en outre que le banquet du M. C. F. aura lieu le même jour à la Brasserie Januel à 12 h. 30. Le prix est fixé à trente francs par personne ; les inscriptions seront reçues jusqu'au 2 novembre au soir par M. Maillon, trésorier, 2, rue Emile-Littré.

Pour terminer cette belle journée, le bal annuel du M. C. F. qui connaît chaque année un succès complet, réunira à partir de 21 heures les nombreux sociétaires et amis de notre Grand Club Motocycliste Stéphanois.

AU MAROC

(de notre correspondant)

NOUS allons avoir dimanche la course de côte d'Anfa, épreuve organisée régulièrement tous les ans, puis une autre course à Mazagan, sans doute.

A RABAT, modification importante dans la composition du Moto Club. Un nouveau président a été élu, et le bureau modifié comme suit :

Président : M. G. Gauthier. Vice-président : M. Poujoulat. Secrétaire : M. Le Bossier. Trésorier : M. Girod. Assesseurs : MM. Verdier et Damico.

Nul doute que le M.C.R. ne reprenne un nouvel essor et l'on peut s'attendre à de belles épreuves, car tous sont animés des meilleures intentions. Reversons-nous les belles manifestations d'antan, kilomètre de la victoire, 3 heures de Rabat, etc...

MOTO-BALL

DIMANCHE 22 octobre s'est disputé, à Auxerre, le match retour qui opposait l'Auto-Moto-Club Auxerrois au Moto-Club d'Avignon et du Vaucluse. Premier déplacement d'une équipe de la région du Midi dans la région du Centre, nous voulons espérer qu'elle sera suivie de nombreuses autres.

Au cours d'une partie rendue très pénible par l'état du terrain l'Auto-Moto Club Auxerrois a battu le Moto-Club d'Avignon et du Vaucluse par 2 à 0.

LES CONCOURS DE MOTO-REVUE

GRAND CONCOURS DES RÉSERVOIRS

Nous avons reçu nombre de lettres de nos abonnés qui sont allés au Salon ou à la Maison de la Moto... et même de ceux qui n'y sont pas allés, dont la teneur était en substance celle-ci :

Votre concours des réservoirs, d'aussi beaux prix soit-il doté, est trop difficile. Le réservoir s'est standardisé depuis quelques années et il est quasiment impossible de deviner les marques des modèles que vous avez exposés. De plus, une reproduction photographique, aussi bonne soit-elle, ne vaudra jamais l'original. Et nous autres, abonnés de province, allons être encore plus handicapés que vos visiteurs....

Ces critiques nous ont touchés et nous avons tenté une curieuse expérience. Dès que tous nos réservoirs ont été rassemblés à la Maison de la Moto nous avons fait appel à quelques techniciens de notre connaissance. Nous ne les nommerons pas pour ne pas froisser leur modestie, n'est-ce pas... L'expérience a été concluante. Sur 25 réservoirs exposés, le plus calé en a reconnu 20. Et il nous a chargé officiellement d'offrir une bougie d'honneur à celui qui batrait son record. Comme les défis singuliers sont actuellement du domaine des amateurs de moyennes, nous avons refusé d'homologuer celui-là.

Et voici ce que nous avons décidé. Pour faciliter la tâche des concurrents nous allons publier très prochainement dans ces colonnes les photos des réservoirs groupés par 2 ou 3. Devant chacun des numéros désignant un réservoir, numéro qui sera le même que celui adopté au Salon, nous mettrons la première lettre de la marque du réservoir. La difficulté du concours sera ainsi sérieusement diminuée. Et encore, nous sommes sûrs que beaucoup de réponses ne seront pas exactes...

Pour ne pas léser les concurrents qui ont pris part au Concours des Réservoirs lors du Salon, ces derniers seront autorisés à reconcourir, la seconde réponse étant évidemment la bonne. De plus, nous supprimons les concours journaliers et les prix attribués feront masse au concours général qui sera universel et englobera le concours réservé aux visiteurs et le concours réservé aux abonnés de la province et de l'étranger.

Ces quelques explications données, voici donc comment se présente, une fois remanié, le grand concours des Réservoirs.

1° Moto-Revue organise à partir du 5 novembre 1933 un grand concours intitulé Concours des Réservoirs et doté de nombreux prix.

2° Le Concours des Réservoirs est exclusivement réservé aux abonnés de Moto-Revue qui pourront seuls y participer et envoyer en leur nom un seul bulletin de réponse sous peine d'exclusion du concours.

3° Chaque semaine paraîtront dans Moto-Revue les photos de trois ou quatre réservoirs qui seront désignés par un numéro d'ordre et par la première lettre de la marque qui les fabrique.

4° Il suffira pour concourir de remplir un bulletin qui paraîtra en temps utile dans les colonnes de Moto-Revue et de désigner la marque de chacun des réservoirs exposés. Pour départager les ex-æquo il faudra en outre répondre à la question subsidiaire suivante : Combien de solutions absolument exactes seront-elles envoyées ?

5° Les concurrents seront libres de venir examiner à la Maison de la Moto les réservoirs faisant l'objet du concours.

6° Notre personnel ne pourra pas participer à notre concours. Nos décisions seront sans appel et aucune réclamation ne sera admise.

Liste des prix

1^{er} prix : Un vélomoteur Ultima, modèle 1934, moteur Ultima, débrayage à disques fonctionnant dans l'huile, valant 1.500 francs.

2^e prix : Un vélomoteur Prester, modèle 1934, moteur Train, débrayage valant 1.495 francs.

Du 3^e au 10^e prix exclus : Une blague à tabac à fermeture éclair.

Du 10^e au 17^e prix exclus : Un mirovelo, rétroviseur.

Du 17^e au 24^e prix exclus : Un vérificateur Edco.

Du 24^e au 31^e prix exclus : Un séléniage.

Du 31^e au 38^e prix exclus : Un Firezone.

Du 38^e au 45^e prix exclus :

Une lampe d'aile.

Du 45^e au 52^e prix exclus : Un Projex.

Du 52^e au 60^e prix exclus : Un porte-carte d'identité.

Du 60^e au 67^e prix exclus : Un filtre Espur.

Du 67^e au 75^e prix :

Un porte-mine, vérificateur de bougies.

GRAND CONCOURS D'ABONNEMENTS

(Voir règlement Nos 551, 552, 553)

Le plus grand succès est venu couronner notre initiative et de nombreux concurrents nous ont envoyé déjà des listes d'abonnés nouveaux, le record actuel étant détenu par notre abonné, M. Saint-Méry, de Paris, qui nous a envoyé neuf abonnements nouveaux, devant M. Coren, d'Enghien-les-Bains, qui vient de faire inscrire huit abonnés.

Certains concurrents nous ont posé la question suivante : Est-il possible de concourir en adressant des listes partielles ? Est-il possible, par exemple, de transmettre d'abord deux abonnements nouveaux, puis deux autres et ainsi de suite ?

Nous avons étudié la question et répondant par l'affirmative nous avons décidé de modifier quelque peu le règlement pour favoriser davantage encore nos abonnés.

Chaque abonnement nouveau, transmis par un abonné, lui donnera droit à un bon sur lequel figurera le numéro d'un billet de 100 francs de la Loterie Nationale. Ce numéro lui donnera droit au dixième du lot qui pourrait sortir au tirage de la plus proche tranche qu'il sera possible d'affecter aux billets en tenant compte de la date d'inscription des nouveaux abonnements, à condition qu'avant le 1^{er} décembre 1933, le concurrent ait transmis au moins deux abonnements nouveaux.

C'est dire que cette modification admet le partage d'un billet en dixièmes et que M. Saint-Méry a droit aux 9/10 du lot qui peut sortir au tirage de son numéro, M. Coren, aux 8/10, etc.

Bien entendu, le premier du classement général aura droit en toute propriété à un billet de 100 francs de la Loterie Nationale, conformément au règlement.

Nous espérons que nos abonnés sauront apprécier à sa valeur cette initiative qui leur permettra d'être encore plus nombreux à participer au Grand Concours d'Abonnements et de risquer ainsi de devenir millionnaires...

GRAND CONCOURS DE PHOTOS

L'INSTALLATION des quelque six cents cinquante photos du Grand Concours, organisé par Moto Revue et les établissements Terrot de Dijon, est terminée.

A partir du lundi 6 novembre, tous les visiteurs de la Maison de la Moto pourront participer au Concours annexe du classement. Il leur suffira pour cela, et conformément au règlement, que nous avons publié à maintes reprises dans ces colonnes, de remplir le bulletin ad hoc qu'ils trouveront dans ce numéro page 838.

Nous insistons bien sur ce fait que le Concours annexe du Classement est ouvert à tous les visiteurs de la Maison de la Moto, qu'ils soient abonnés ou non.

Voici la liste des prix qui montrera à nos lecteurs que la visite de la Maison de la Moto mérite les honneurs d'une participation au Concours annexe du Classement :

Liste des Prix du Concours-annexe

1^{er} Prix : un vélo homme « Terrot », du prix de... Fr. 525

2^e et 3^e Prix : une pendulette, offerte par les Etablissements « Terrot », du prix de... Fr. 35

4^e et 5^e Prix : un couteau, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de... Fr. 28

Du 6^e au 10^e Prix inclus : un porte-carte, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de... Fr. 12

Au cas où le vainqueur serait un abonné de Moto Revue, il lui serait offert un vélo homme « Terrot », modèle luxe, du prix de... Fr. 670

Dans un numéro ultérieur, nous donnerons quelques précisions sur la composition du jury appelé à choisir les gagnants du Grand Concours de Photographies.

DANS LES GALERIES DU SALON

Nous allons passer rapidement en revue dans ce numéro ainsi que dans ceux qui vont suivre les stands des constructeurs et des fabricants qui se trouvaient dans les galeries du Salon. Nous reviendrons par la suite sur tous les points qui méritent d'attirer plus particulièrement l'attention de nos lecteurs.

Mais nous pensons que ce résumé est loin d'être inutile et constituera une sorte de petit catalogue où les motocyclistes seront à même de trouver tout ce qu'ils peuvent désirer.

ALUMINTZ

SPECIALISÉS dans les travaux de soudure, surmoulage, réalésage, chemisage, rectification et réglage, les établissements Alumintz sont outillés pour mener à bien toute réparation. Nous avons remarqué le nouveau piston R-140 à axe indépendant de la jupe, se composant de deux chambres de détente de dilatation placées de chaque côté des barrages de l'axe et permettant le montage du piston avec un jeu au bas de la jupe des plus minimes.

MARCHAL

Tous les équipements électriques pour motos ; en particulier un équipement complet à 650 francs comprenant projecteur Marchal semi-diffusant, dynamo à grand débit de faible encombrement, conjoncteur-disjoncteur étanche, accus 6 V et lanterne arrière.

Noté le phare strié permettant une diffusion à rendement intégral et réalisant à la fois une grande portée et une grande largeur d'éclairage. Un modèle est livré avec compteur incorporé dans le phare.

Trois types de bougies pour motos à isolant en stéatite serti : M 9 chaude, MIO demi-chaude, MII demi-froide sont particulièrement intéressants.

FLERTEX IATEX

TOUTES les garnitures de freins Flertex à base de caoutchouc sont fabriquées en France. Leur coefficient de frottement constant, leur grande souplesse, leur résistance absolue et leur silence sont des qualités à ne pas oublier. Flertex présente également Plastex, pâte en tubes qui remplace les joints et permet de réparer facilement de vieux joints usagés.

JAEGER

LES compteurs indicateurs de vitesses chronométriques et les montres Jaeger pour motocyclettes ont à la fois une grande précision et des dispositifs spéciaux de montage qui les rendent indémodables.

EYQUEM

TRENTE ans d'expérience confèrent à Eyquem une grande autorité dans la technique des bougies d'allumage.

A côté des bougies à isolant en stéatite, toute une série à isolant mica intéressera spécialement la clientèle sportive. Retenez donc les types 70 B. M. S. et E. K. qui donnent les meilleurs résultats sur les moteurs poussés.

Au même stand les volants magnétiques Romag pour moteurs de motocyclettes et moteurs marins sont à noter particulièrement.

FERODO

DEVENU le nom générique de toutes les garnitures, Ferodo présente tous les types Standard, comprimé, ferobestos, pour tous les usages.

Nous avons noté le Ferobestos 18 spécialement étudié pour fonctionner dans des tambours imprégnés d'huile.

Toutes les garnitures Ferodo ont les qualités qui les ont rendues célèbres. Elles sont résistantes à l'usure, à la compression, à la température et elles sont imperméables à l'eau et à l'huile grâce à une fabrication régulière et à la diversité de leurs applications.



LE Ténor Cicca pour motos, fonctionnant par friction sur la roue avant, ce qui permet une pose des plus faciles, possède toutes les qualités du célèbre ténor électrique Cicca. Harmonieux, puissant et clair il permet aux motocyclistes de se faire entendre sur la route à plus d'un kilomètre. Un dispositif spécial de graissage à dépression se charge de lubrifier automatiquement tous les organes de l'appareil.

Cicca présente également un éclairage électrique pour bicyclettes et vélomoteurs qui a remporté le premier prix du Concours d'éclairage du T. C. F. en 1929 et qui est conforme au Code de la Route.



LES chaînes Brampton à rouleaux comportent deux éléments distincts : le maillon intérieur et le maillon extérieur. Montés sur rouleaux en feuillard d'acier spécial qui réduisent le frottement et l'usure, les maillons forment un ensemble d'une résistance à toute épreuve.

Nous avons remarqué au Stand Brampton un nécessaire de réparation des plus pratiques et un dérive-chaîne fort bien conçu.

S.O.M.I.G

Au Stand J. M. une nouveauté qui intéressera particulièrement les motocyclistes : le jeu de clés normalisées S. O. M. I. G. qui permet avec un encombrement des plus réduits d'avoir dans sa trousse un jeu complet de 6, 7, 8, 10, 12, 14 et 16 mm.

KLAXON

TROIS avertisseurs pour motos : le klaxonnet à pavillon court, modèle de grand luxe, le klaxon P. L. type haute fréquence, et le klaxon à pavillon court, type standard à 65 francs.

Le dispositif de superhuilage Inter-Lub est des plus intéressants, mais nous ne savons pas s'il en a été fait un modèle spécial pour motocyclettes.



GRACE à vingt ans de mise au point et de perfectionnement techniques de toutes sortes, Borgio est à l'heure actuelle l'incontestable piston des records.

Par un procédé de moulage en coquille et noyau entièrement métalliques et démontables, le piston Borgio possède en son intérieur un groupe d'ailettes rationnellement établi, de sorte qu'en même temps qu'elles

augmentent considérablement la surface radiante, elles constituent armature indéformable aux plus fortes pressions. Elles soutiennent aussi les bossages et déportent la chaleur de la partie la plus chaude du piston à la partie la mieux refroidie.

Tout en augmentant ainsi la puissance, la souplesse et les reprises, grâce à sa structure et sa légèreté, le piston Borgio n'est que très peu dilatable, ce qui lui donne des qualités inégalées de silence, d'étanchéité et de longue durée, donc d'économie.

NICOLAS

LES établissements Nicolas présentent toute une gamme de cornets avertisseurs parmi lesquels il nous faut signaler le Rex, le Cri-Cri, le Motopasse, le Coupe-File et le Régent, l'Idéal, l'Eclairer et l'Estafette spécialement conçus pour la moto. Des colliers d'attaches très ingénieux permettent d'orienter les cornets dans tous les sens.

HEINZ

UNE batterie d'accus motos 6 V., 14 A. H. formant un bloc moulé et au prix très réduit de 145 francs. Poids 4 kg. 600 avec l'acide. Dimensions 165 x 82 x 188.

S. A. F. T.

LA batterie S. A. F. T. à cadmium-nickel pour motocyclettes présente les avantages bien connus des batteries cadmium-nickel : robustesse mécanique et électrique à toute épreuve, conservation remarquable de la charge, absence de sulfatation, longue durée et facilité d'entretien.

Ajoutez-y l'élégance et la propreté de la présentation du bac en tôle nickelée et polie. Tous ces avantages valent bien la différence de prix qui existe entre les accus S. A. F. T. et les batteries au plomb.



DEUX types de batteries pour motocyclettes au Stand Accu-Watt. Le 6 M 1 et le 6 M 3. Elles ne diffèrent l'une de l'autre que par un poids différent.

Constituées en monobloc-watt, matière moulée inattaquable, ces batteries sont rigoureusement conformes aux normes B. N. A. et ne coûtent que 150 francs.

Est-il besoin d'insister sur la qualité ? Le nom d'Accu-Watt est une référence suffisante, croyons-nous.

CLINOTO

Produit liquide qui dissout la poussière et la boue, Clinoto est particulièrement indiqué pour nettoyer sans fatigue votre motocyclette à l'étape. De plus il est à noter que Clinoto constitue un antirouille efficace protégeant ainsi tous les organes mécaniques. Nous avons également remarqué l'antigoudron Clinoto et le Clinoto nickel un des rares produits pour l'entretien du nickel, du chrome et de l'aluminium, qui enlève aussi les taches de pluie.

YELLOW

CHEZ Yellow 7 types différents de chaînes pour tous les modèles de motocyclettes et de cyclecars. Yellow fabrique également une chaîne spéciale renforcée étudiée pour les vélomoteurs.

Remarqué un nécessaire de réparations et une dérive-chaîne fort bien conçus.

TEM

La plus ancienne maison française d'accumulateurs électriques expose une batterie bloc 6 volts pour motocyclettes absolument conforme aux normes B.N.A. et à un prix très accessible. Poids chargé : 4 kg. 6. Un remarquable tableau des causes de mauvais fonctionnement des accus est publié par T.E.M. et passera prochainement dans nos colonnes.

MAGLUM

Le grand spécialiste de l'éclairage des motocyclettes, qui a plus de 150.000 appareils en circulation sur route et dont les nombreuses victoires dans les hautes qualités, présente cette année trois modèles différents permettant à chacun de réaliser ses desirs.

Le Ronlux, sans accus, est un équipement à alternateur donnant à toutes les vitesses un éclairage de puissance constante. Il peut être entraîné par poulie ou par galet. Son prix est d'environ 300 francs selon le système d'entraînement.

Le Génélux, équipement de grand luxe, avec accus, satisfait le motocycliste le plus exigeant. Génératrice à double débit, équipement complet dont une batterie Huitric 14 AH, le tout coûte 585 francs.

Le VéloMag est un équipement pour vélocycle avec génératrice à 6 poles et phare de grande puissance. Une pile est prévue pour l'arrêt. Prix 160 francs.

TUNGAR

Als-Thom présente un redresseur Tungar Simplex chargeant les batteries de 6 volts à 1, 2 ampères et convenant particulièrement pour les batteries de motocyclettes. L'appareil complet vaut 120 francs.

Un Tungar est utile au garage surtout par les temps d'hiver où la nuit est longue et les recharges nécessaires.

SAGA

Nos lecteurs trouveront plus haut une description complète du dispositif d'allu-

mage mixte magnéto-batterie Saga-Bialum. Ce dispositif, entièrement nouveau et réunissant les avantages de l'allumage par magnéto et de l'allumage par batterie sans en avoir les inconvénients, a fait sensation.

N'oublions pas la bobine Saga-Starter permettant les départs par les plus grands froids et le volant magnétique Saga V 4 pour l'allumage et l'éclairage des vélomoteurs.

Amédée BOLLEE

Les segments traités Amédée Bollée, souples et nerveux, dont la bande est obtenue scientifiquement, se moulent à l'intérieur des cylindres : ils appuient régulièrement sur la circonférence entière et l'étanchéité se trouve ainsi assurée sans rodage.

Les segments perforés D.R.T., régulateurs de graissage, suppriment les remontées d'huile.

Enfin Amédée Bollée présente les segments Micron, rodés sur les faces planes, qui permettent d'obtenir une étanchéité et une précision inégalées jusqu'ici.

TAYLOR

C'est une clé de bougies à rotules qui, selon l'expression de son créateur, fonctionne au quart de tour. Elle permet un démontage rapide et des plus commodes et a sa place tout indiquée dans la sacoche des motocyclistes.

U.S.L.

A côté de la batterie U.S.L. pour motocyclettes, à la fois étanche, résistante et de grande capacité, nous avons noté le support orientable pour batterie permettant la fixation de la batterie horizontalement sur toutes les motocyclettes et à un endroit quelconque du cadre.

SANOR

Le spécialiste de l'avertisseur présente un type « lentille » à haute fréquence, donnant une note harmonieuse qui domine tous les bruits et d'un fonctionnement garanti. C'est le Sanor F3 qui peut, d'ailleurs, se monter en double avec deux appareils à notes accordées.

K.L.G

Est-il besoin de demander à un motocycliste ce dont il s'agit, sinon des célèbres bougies que l'on monte et que l'on oublie. Les décrire serait superflu.

Il faut noter à côté des modèles bien connus qui vont de la K 1 aux types racing comme la 348, la pince K.L.G. si commode et qui remplace les boutons moletés et la borne-protège-bougie en matière isolante indispensable par temps rigoureux.

Au Stand Kirby-Smith, agents exclusifs de K.L.G. pour la France, nous avons remarqué un avertisseur haute fréquence, type médaillon, créé pour les motocyclistes et donnant un son puissant, agréable et clair.

FLEX

La maison Truphème présente toute une gamme de courroies dont l'âme est en tissus de câbles gommés à haute résistance et qui sont en une seule pièce sans raccord.

SERBOUGIE

En acier chrome-vanadium, spécialement traité, la clé Serbougie, d'une forme pratique et bien calculée, permet de serrer toutes les bougies même encastrées, sans enlever les fils, ni détériorer les pans. Remarqué également les clés Seradium d'une résistance à toute épreuve.



Les garnitures Nova pour freins et embrayage, se livrent en toutes dimensions répondant à tous les desideratas, sont en amiante pur et laiton et se font selon l'utilisation semi-comprimées ou comprimées.

nos petites annonces

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

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

service permanent des occasions

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

BORGO LES PISTONS DES RECORDS
Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS
34, Avenue du Roule
Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. Maillot 00-93 - Maillot 83-77

PIÈCES POUR TRIUMPH - J. A. P. B. S. A. - DOUGLAS
Expéditions province, demandez tarif 1933
F. TOUTIN, 149, Boul. Jean-Jaurès, CLICHY (Seine). Tél. Pereire 10-41

ATELIER F. N. GILLET HERSTAL
avec Stock Pièces détachées

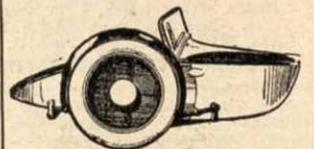
ACHAT au comptant TOUTES MOTOS
parfaitement révisées
Gillet d'Herstal
F.N. - B.M.W. - B.S.A.
GNOME ET RHONE
ZUNDAPP - Saroléa
Terrot - Motobécane
MONET-GOYON
Toutes en magasin
CRÉDIT
même prix qu'au comptant
COMPTANT
Conditions spéciales

DAX - TERROT - PEUGEOT
motos neuves et d'occasion
12 et 18 mois de crédit
GARANTIES 6 MOIS - Achat
Reprise de toutes motos
Ouvert même le dimanche
VOLTAIRE - MOTOS
26, Rue Voltaire, PARIS-XI^e

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)
NE PAS CONFONDRE
à 150 mètres de la gare
(Ouvert Dim. et fêtes jusqu'à 20 heures)
Téléph ne : Grésillons 17-93

RECORDS BATTUS EN SIDECAR
NOUVELLES VICTOIRES POUR
BERNARDET

Pour battre les RECORDS du MONDE des 24 h. et nombre de records intermédiaires en CATÉGORIE 350 cc. SIDECAR l'équipe Monneret-Barthélemy-Haas sur Koehler-Escoffier avait naturellement adopté le



Le Grand sport
Ses qualités éprouvées de robustesse - stabilité - légèreté assurent le succès complet de leur tentative.

BERNARDET F^{res}
5, Rue des Bruyères
BOURG-LA-REINE
Seine - Téléph. 250

GRAND CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES
organisé par **MOTO-REVUE** et les Établissements **TERROT** de Dijon

BULLETIN DE RÉPONSE
à remettre sans aucun commentaire au Service des Concours de MOTO REVUE, la Maison de la Moto, 12, Rue de Cléry.

I. CLASSEMENT des TROIS MEILLEURES PHOTOGRAPHIES
1) La meilleure photographie porte le Numéro _____
2) Celle que je préfère ensuite porte le Numéro _____
3) Celle que je préfère après porte le Numéro _____

II. Question Subsidaire.
MOTO-REVUE recevra _____ classements conformes au Classement-Type

III. Nom et Adresse _____

ABONNÉ ou LECTEUR (rayer la mention inutile)

Votre intérêt est d'équiper vos motos de boîtes 2 ou 3 vitesses, de moteurs ou blocs

STAUB
ou du dernier modèle 4 vitesses sélecteur à la demande

Vous aurez ainsi le rendement maximum et une garantie effective et l'avenir assuré pour tous vos besoins.

La Maison STAUB étudie toutes les possibilités d'améliorer le rendement des motocyclettes

MAISON G. STAUB, 26, rue Jules-Ferry - COURBEVOIE

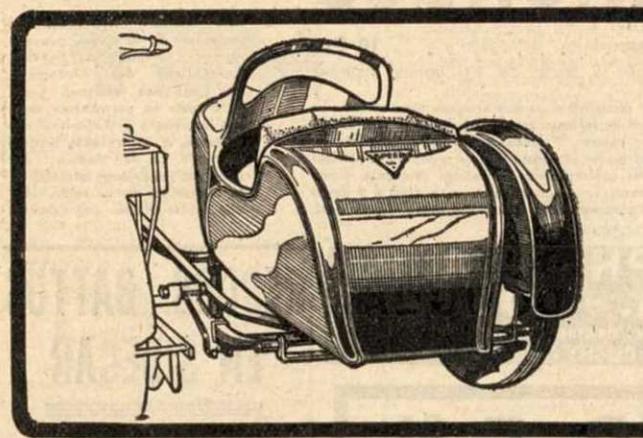
DES VRAIES OCCASIONS . . .
60 MOTOS DIVERSES EN SOLDE
vendues après essais avec garantie

MAGLUM-JUMO dynamo pouvant être utilisée comme alternateur. etc... **100 FR.**
montage pour PEUGEOT, GNOME, CHAISE, etc...

Le plus grand choix de moteurs, boîtes, cadres, carburateurs, magnétos, garde-boue, réservoirs en selle, moyeux.
Demandez tarifs A. M.

Sidecars sport, neufs, complets 995 fr.

Et^{ts} BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS (Bastille)
Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi et Dimanche
Achat comptant de toutes motos modernes.



SIDE-CARS SPEED

4, Rue Charles-Renouvier — PARIS (20^e)

LE PLUS BEAU DES SIDE-CARS SPORT
modèle luxe teinte au choix
Châssis SANS SOUDURE... **1.500**

ACTUELLEMENT SOLDE de ses modèles 33
avec châssis tubulaires ou
Bernardet neufs à..... **1.250**

OUVERT TOUS LES DIMANCHES

SIDECARS CARPIO

les mieux établis
Modèles les plus variés
Sidecar complet
depuis **1350 fr**
52, r. de la Fraternité
ROMAINVILLE. Ancien 163.

ACCU Huitric

26
rue des Gravières
NEUILLY-sur-SEINE

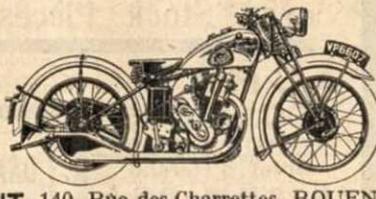
HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1933 et d'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Piepus
PARIS (12^e)

F.N. 500 cc. culb. parf. ét. mec. peu roulé
écl. compt. nombr. accés. 4.000. Ecrire
Dutoit, 23, r. de Paris, Nice (A.-M.).
SIDECARS
Harley avec sidecar, b. ét. 750 fr. 14,
boul. Pereire, Tél.: Wagram 95-04.
Rudge 500 cc. 4 soup. 4 vit. compt.
écl. av. sidecar grand sport. 4.800 fr. E.
Lecoq, 37, r. de Charonne, Paris-11^e.
CYCLECARS ET VOITURETTES
Cyclecar Salmson 7 CV culb. 1/2 taxe,
éclair. élec. conf., parf. état. 1.800 fr.
Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.
ON DÉSIRE ACHETER
J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La
Moto Pour Tous, 3, rue Aumont, Paris-13^e.
Part. ach. B.S.A. 4 vit. 1933 tabl. bord.
préf. 350 tr. bel., ét., tuyaux non relevés.
Coutenceau, 6, r. Guilhem, Paris-11^e, 4^e ét.
Cherche phare acétylène estampillé et
détenteur. Benoist, Vertus (Marne).
Acheterais Alternvo ou similaire seule
ou av. ph. Bobier, Vert-en-Drouais (E.-L.).

Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE
VENDUE
A UN PRIX FRANÇAIS



Distributeurs:
Établ^{ts} N. LAURENT, 140, Rue des Charrettes, ROUEN
Agent à Paris: **GRANDE-ARMÉE MOTOS**, 26, Av. Grande-Armée

RÉPARATIONS ENTRETIEN

MISE au POINT
Motocyclettes et Voiturettes
R. JABIOL
18, rue Poliveau, 18
Gobelins 57-71 PARIS-5^e

DRESCH - MOTOS

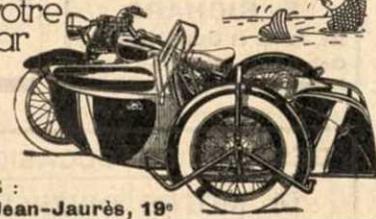
PIÈCES détachées
Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions Garanties
6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert de 8h. à 19h. 30 et dim. matin.

Achète cher motos modernes. Présen-
ter à Doridan, 92, rue de Paris, Romain-
ville, Porte des Lilas.
J'achète au mieux motos mod. Moto-
Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.
Achat comptant cher motos et recon.
Mont Piété, 47, av. de la République, Paris.
Cherche Sandford 4 roues occas. Robin,
25, r. Mont-Valérien, Suresnes (Seine).
F.N. Suis acheteur de toutes motos
F.N. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré,
Paris. Tél.: Ménil. 49-43.
Suis acheteur Sandford ou Darmont bas
prix. Gasquet, 333, av. G.-Clemenceau,
Nanterre.
Cherche Monobloc Terrot prix bas ou
éch. ctre moto neuve. Ecr. Fleuriot, 9,
rue Louis-Blanc, Courbevoie.

ÉCHANGES
Echange mon très beau 5 CV sport
bordino ctre moto solo récente. Leclercq,
24, boul. de Reims, Paris-17^e.
Monet-Goyon 500 sup-sport Mag.
dble tub. impecc. à vend. ou éch. ctre

LES COINS POISSONNEUX

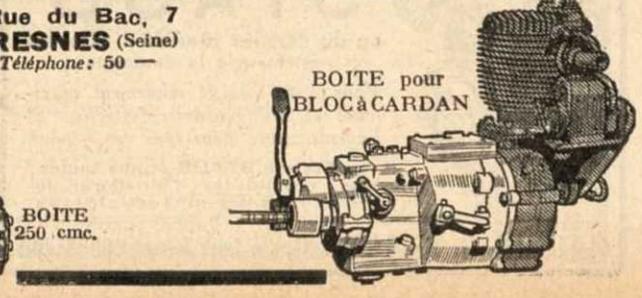
ne sont pas à votre
porte. Un side-car
Bufflier vous
serait bien utile
Établ^{ts} Bufflier
31 Cours E. Zola LYON
Agent à PARIS:
M. PONCE, 137, Av. Jean-Jaurès, 19^e



Confiant en S'Christophe vous roulez
votre moteur tournera à merveille...
sans ennui sur la route vous irez...
protégé et graissé par **SPEEDWELL**
sur demande nous envoyons gratuitement une
plaquette S'CHRISTOPHE à poser sur le radiateur
de votre voiture, ou sur le garde boue avant de
votre moto, qui vous servira de talisman.
Société Française des Huiles SPEEDWELL
26, r. de la Pépé-
nière, PARIS (8^e)
Veuillez me faire connaître vos conditions pour recevoir gratis un porte-bidon.
Nom et Adresse _____
Adresse du fournisseur _____

BRIDIER & CHARON

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



DEPREZ MOTOS ET VÉLOMOTEURS

AGENCE DES GRANDES MARQUES
PEUGEOT - TERROT - F.N. - GNOME-RHONE - MONET-GOYON - RENÉ GILLET
MOTOCONFORT - MOTOBÉCANE, etc...
DÉPANNAGE - ATELIER de RÉPARATIONS - STOCK de PIÈCES
OCCASIONS RÉVISÉES
GARANTIES Visitez notre magasin de Courbe-
voie, plus de 50 motos d'occasions
6 mois Liste détaillée adressée à toutes demandes
Apprend à conduire dans endroit clos gratuitement
ACHAT — ÉCHANGE
Toutes Motos
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT
CRÉDIT 1/4 à la commande
F.N. visible à Paris
DEPREZ 187 bis, r. Armand-Silvestre, Courbevoie
près gare d'Asnières, Tél. Défense 07-02
A Paris, 7, r. Meslay (Place République)
Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

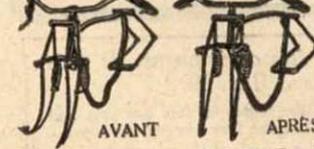
INVENTIONS

BREVETS D'INVENTION
PROCÈS en CONTREFAÇONS
MANUEL-GUIDE GRATIS
H. BÖTTCHER
21, Rue Cambon - PARIS

Pièces détachées pour Motos
HARLEY-DAVIDSON Indian
Etabl^{ts} H. FILLIAT
8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

VALIGNY - AGENCES
MOTOBÉCANE - PEUGEOT - F.N.
VÉLOMOTEUR VERLOR
CRÉDIT - REPRISES
44, quai des Célestins-4^e

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



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

VÊTEMENTS CUIR

50% D'ÉCONOMIE
en achetant à la FABRIQUE
vos Pardessus, Blousons, Cu-
lottes, Gants, etc. en cuir chro-
mé sup^r de façon très soignée
LE PARE-BRISE
13, R. des Filles-du-Calvaire
Tarif gratuit s. demand.

ROYAL - ENFIELD
motos - pièces détachées d'origines
Comptant - Crédit - Échange
Agence Générale France: Établ. Pierre PSALTY
271, Boul. Péreire - PARIS
Tél. Étoile 55-82 Métro: Maillot

LEVALLOIS-MOTOS
Terrot, Motoconfort et ttes marq. - stock Amac
A. DUBOIS
Ex-chef du service réparation Monet-Goyon
56, r. Gravel, Levallois-Perret - Wag. 54-59
Réparations - Mise au point Achat - Échange

Velocette
Gagnante du T. T. Amateurs
Agence Générale pour la France:
8, rue Haxo, PARIS (20^e)
Tél.: Ménilmontant 45-28

FRANCE-CUIR
61^{bis} Rue St-Maur, PARIS, XI^e
MÉTRO ST MAUR
OUVERT SAMEDI APRÈS-MIDI
Tous sommes FABRICANTS
visitez nos Ateliers
BLOUSON CULOTTE PANTALON
180^{FR}
195 Frs
Nos vêtements sont en mouton chrome

PERTUISOT
23, Rue des Acacias, 23, PARIS
Le SPÉCIALISTE de la MOTO
RÉFECTION D'EMBIELLAGES - RÉALESAGES
Tous Modèles de PISTONS et SOUPAPES sous 24 h.
Pièces adaptables JAP, BLACKBURNE,
ALBION, BURMAN, STURMEY.
Moteurs, blocs, boîtes STAUB
Échanges Standard Boîtes et Moteurs
Téléphone: Étoile 12-46

TERROT
recommande exclusivement à sa clientèle
l'emploi des
HUILES Terrot
Ces huiles sont vendues dans des bidons portant la signature
TERROT munis de plombs ou plaque de garantie portant
également la signature TERROT
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF
J. TACHARD, 7, rue Montrosier, Neuilly-s/-Seine
À défaut d'Huile Terrot Toucisme, employez TRIPLE SHELL

TERROT
Tous les modèles en magasin
Toutes pièces détachées
Nombreuses occasions révisées
Reprend toutes Terrot
Atelier de Réparation
Mise au point des compétitions
William RODIER, 26, rue Ernest-Renan
En face la gare S^t-Denis

500 lat. av. side parf. ét. voir ou écr.
Guiller, Poste Boran s/Oise (Oise).

DIVERS
Poste T.S.F. 3 lampes sect. ét. nf 500 fr.
Le soir 7 h. Combeau, 66, r. Barrault, Paris.
Accordéon chr. Soprani 3 rangs nf 500.
Robert, 15, boul. Carnot, Castres (Tarn).
Moteurs Moser et ttes p. dét. N. Graf,
44, r. de Besançon, Pontarlier (Doubs).
Chargeur d'accus.
Compteur, montre moto,
Klaxon 6 volts, robinet batterie,
Extincteur auto,
Conjoncteur dijoncteur,
Tableau de bord Ducellier,
2 phares code Marchal,
Chambres à air neuves 11 x 45,
Bicyclette homme, appareil photo 9 x 12,
Haut-parleur T.S.F.,
S'adresser, Bernard Michel, Isches (V).
Moteur 250 cc. Villier 2 t. 350 cc. compl.
et un Moussard Macloz 200 fr. 250 cc.
complet. Loquen, 100, r. Colbert, Colombes.

DEMANDES D'EMPLOIS
Ouvrier peintre sér. dem. trav. à façon.
R. Jenvrin, 24, r. Saintonge, Paris-3^e.
Technicien mécanicien, pompes-moto-
pompes, construction et installations
électriques et à moteurs à essence. Grenier
64, rue Amélot, Paris-11^e.

DERNIÈRE HEURE
Sup. 201 spt. en rodage. Urgent, cse dép.
étranger, Roger, 99, av. Grésillon, Genne-
villiers.
Soyer Jap 500 lat. side caisse New Map.
parf. ét., 2.800 fr., cse bes. arg. L. Charlier,
260, rue de Belleville.
Jonghi 350 culb. mod. 34, nf et occas.
Agence Générale Rémy, 21, r. Tlemcen,
Paris (20^e). Riche occas. en 500 Norton,
350 Terrot, 500 Gnome V2. Rudge 500
équip., 3.850 fr., etc...

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

JEANJEAN MOTOS
133, Avenue d'Argenteuil, 133
ASNIÈRES
Terrot-Motoconfort-Monet-Goyon etc...
Vend, Échange, Répare les motos de toutes marques

Établissements FAURNÉ
18, rue Bayard, Valence-sur-Rhône (Drôme)
Cherchant à satisfaire sa nombreuse clientèle FAURNÉ construit un nouveau side-car tourisme grand luxe transformable pouvant faire :

- place av. coiffe arrière,
- place av. grande malle arrière
- place 1/2 en spilor.

Voyez ses prix défiant toute concurrence.

Groupes Tourisme Luxe

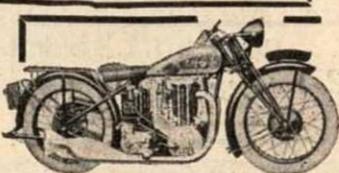
Les Casques GENO munis d'écouteurs sont adoptés par tous les As de la Course (Auto et Moto)

GENO-REFLEX, métal miroitant de nuit 120
 GENO-RECORD, à bourrelets protecteurs. 120
 GENO-METAL, (bruni et à visière) 120
 GENO-LUX, (métal recouvert) 125
 GENO-CONFORT, (toiles comprimées) ... 85
 Serre-tête Grand Sport 25

Ét^l Gueneau, 6, fg St-Honoré, Paris



ACCUS MOTO NEUFS 100 fr.
DYNAMOS 100 et 135 fr.
 Toutes pièces détachées électriques
 Réparation - Échange - Standard
 Prix spéciaux pour Revendeurs
 LATRASSE, 23, rue Cousin, CLICHY (Seine)
 Tél. Péreire 18-46



DRESCH Maison officielle pièces d'origine pour PARIS
 2 bis, avenue Ernest-Renan
 Porte de Versailles - en face Foire de Paris

DOCKS DU PNEU
 Tous les pneus auto, moto, vélo
 Bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc
 Quelques Prix :

- 27x4,00 2^{me} choix..... 67, »
- 26x3,50 » » 63, »
- 25x3,00 » » 52, »
- Bottes aux genoux depuis 84, »
- Sabots en caoutchouc. 28, »

DEMANDEZ TARIFS
 VAYSSE - 387, rue de Vaugirard
 PARIS-XV^e - Tél. Vaugirard 41-42

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

DOUGLAS et EXCELSIOR
 Agence Générale
 1, rue Marins-Aufan, Levallois-Perret (Seine)

FN RÉPARATIONS
 MOTEUR GONFLÉ - PISTON SPÉCIAL
 BRIQUET
 spécialiste depuis 10 ans
 24, r. Henri-Poincaré - Paris-20^e

OCCASIONS Visibles au Service des Occasions de **GNOME ET RHONE**
 TOUTES MARQUES 49, Avenue Grande-Armée - PARIS
 Sur demande la liste des occasions disponibles

BORGO LES PISTONS DES RECORDS
 RECTIFICATION DES CYLINDRES
 Tous Modèles 32 et 34, avenue du Roule - NEUILLY-SUR-SEINE

MOTOCYCLISTES !
 Par la chaleur magnétique de la fourrure du **CHAT SAUVAGE**, en portant notre double **Plastron spécial à épaulières** vous n'avez plus froid aux épaules. Plus de bronchite, plus de fluxion de poitrine. Grâce à nos **genouillères fourrées**, vos genoux agréablement et chaudement enveloppés se moquent de l'hyarthrose et des Douleurs Rhumatismales.
 Demandez l'envoi franco du Catalogue n°11
 Au **CHAT DES ALPES** à Voiron (Isère)



Abonnements

	UN AN	6 mois	3 mois
	52 numéros	26 numéros	13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie

Autres pays : 84 fr. 43 fr. 25 fr.
 Militaires : 25 fr. 12 fr. 8 fr.

BCN 556 N°

Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0 fr. 50

Nous prions nos abonnés, pour nous permettre de leur répondre IMMÉDIATEMENT, de joindre toutes les fois que cela leur sera possible, une bande d'envoi de leur numéro portant leur adresse. Cette petite formalité nous fera gagner du temps... et à vous aussi, MERCI.

Comment on devient ajusteur et monteur mécanicien. — Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage de machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly, ingénieur-mécanicien, 1 vol. in-8 br. de 266 pages avec 295 figures 1930 : 27 fr. (franco 29 fr.).

Géométrie et dessin industriel. Les outils et leurs emplois (marqueaux outils à frapper étaux et clés. Les limes et l'art de limer ajustage à la meule, sciage des métaux, perçage et alésage des trous, taraudage et filetage, cisailage, rabotage et mortaisage). Exécution des travaux (affûtage des outils, ajustage, rodage, rivets, vis, boulons et goujons, clavettes et goupilles d'entraînement, montage et démontage, repères, ajustage des paliers et coussinets, montage des roulements à billes, jonctions de tuyaux, joints, nettoyage, polissage, peinture, mise en place des machines et moteurs, transmission du mouvement et de la puissance motrice, graissage de machines lubrifiants).

Manuel du tourneur mécanicien. — Formules et procédés pratiques d'usinage (filetage, tournage, fraisage), par L.-P. Adam, 9^e édition, revue et augmentée, 1 vol. in-16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930 : 10 fr. 50 (franco 11 fr. 75).

Essais, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation. par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 1 vol. in-8 fr. de 91 pages avec 50 figures 1930... 18 fr. (franco 19 fr. 75).

Essais des moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essais des châssis automobiles.

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps Principe, fonctionnement, Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 2^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-8 br. de 153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr. (franco 29 fr.).

Le moteur Etude dynamique du moteur Organes du moteur Distribution. Carburateur. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.

Le carburateur. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 5^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-8 br. de 112 pages avec 55 fig. 1929... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Problèmes de carburation. Différents types de carburateurs. Emploi de divers carburants. Réservoir et alimentation d'essence. Montage du carburateur. Réglage des carburateurs. Inusités et pannes de carburation.

La magnéto à la portée de tout le monde. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 10^e édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Volterx, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br. 95 pages, 53 fig. 1930... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Le courant électrique. But, description principe et fonctionnement de la magnéto haute tension. Notions sur avances, l'allumage dans les cylindres. Différents types de magnéto dans les cylindres. Différents types de magnétos. Vitesse de la magnéto par rapport au moteur. Calage. Réglage. Entretien des magnétos. Pannes d'allumage.

Les petits trucs du chauffeur en panne. par R. Dhamplly, 4^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-16 br. de 143 pages avec 80 gif. 1927... 10 fr. (franco 11 fr. 50).

Ce qu'un chauffeur prévoyant doit emporter. Comment prévenir les pannes. La grande panne irréparable. Roue brisée ou tordue. Panne du moteur. Petits accidents et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes de courroies. Pannes d'embrayages à cônes. Embrayages à segments extensibles. Pannes d'embrayages à disques. Arbres de transmission. Changement de vitesse. Remplacer une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes brisées. Pannes de pneumatiques. Ressorts de suspension cassés. Amortisseurs de suspension. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allumage. Essuie-glace et anti-buée. Secours contre l'incendie. Entretien de la voiture. Démarrage, éclairage et allumage électriques. Eau stérilisée. Accidents aux personnes.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

1 vol. in-16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930 : 10 fr. 50 (franco 11 fr. 75).

Essais, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation, par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 1 vol. in-8 fr. de 91 pages avec 50 figures 1930... 18 fr. (franco 19 fr. 75).

Essais des moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essais des châssis automobiles.

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps Principe, fonctionnement, Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 2^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-8 br. de 153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr. (franco 29 fr.).

Le moteur Etude dynamique du moteur Organes du moteur Distribution. Carburateur. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.

Le carburateur. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 5^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-8 br. de 112 pages avec 55 fig. 1929... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Problèmes de carburation. Différents types de carburateurs. Emploi de divers carburants. Réservoir et alimentation d'essence. Montage du carburateur. Réglage des carburateurs. Inusités et pannes de carburation.

La magnéto à la portée de tout le monde. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 10^e édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Volterx, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br. 95 pages, 53 fig. 1930... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Le courant électrique. But, description principe et fonctionnement de la magnéto haute tension. Notions sur avances, l'allumage dans les cylindres. Différents types de magnéto dans les cylindres. Différents types de magnétos. Vitesse de la magnéto par rapport au moteur. Calage. Réglage. Entretien des magnétos. Pannes d'allumage.

Les petits trucs du chauffeur en panne, par R. Dhamplly, 4^e édition revue et augmentée, 1 vol. in-16 br. de 143 pages avec 80 gif. 1927... 10 fr. (franco 11 fr. 50).

Ce qu'un chauffeur prévoyant doit emporter. Comment prévenir les pannes. La grande panne irréparable. Roue brisée ou tordue. Panne du moteur. Petits accidents et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes de courroies. Pannes d'embrayages à cônes. Embrayages à segments extensibles. Pannes d'embrayages à disques. Arbres de transmission. Changement de vitesse. Remplacer une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes brisées. Pannes de pneumatiques. Ressorts de suspension cassés. Amortisseurs de suspension. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allumage. Essuie-glace et anti-buée. Secours contre l'incendie. Entretien de la voiture. Démarrage, éclairage et allumage électriques. Eau stérilisée. Accidents aux personnes.

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.

Force du Véhicule d'après la carte grise	Garantie de 100.000				Garantie de 200 000				Garantie de 300.000				
	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	132,05	149,10	>	>	162,40	180,55	>	>	193,95	219,40	>	>	
— 2 cv	146,90	165,40	>	>	183, >	206,25	>	>	216,80	244,25	>	>	
— 3 cv	176,50	199,85	>	>	218,15	247,55	>	>	261,05	296,05	>	>	
— 4 cv	204,65	232,90	>	>	254,05	289,30	>	>	302,45	344,60	>	>	
— 5 cv	230,60	262,35	>	>	286,55	326,50	>	>	343,55	370,55	>	>	
— 6 cv	262,90	289,55	>	>	326,75	372,85	>	>	390,50	446, >	>	>	
— 7 cv	288,20	317,15	>	>	359,85	409,45	>	>	423,15	487,65	>	>	
— 8 cv	319,50	362,85	>	>	399,15	453,40	>	>	471,80	536,50	>	>	
— 9 cv	349,05	395,65	>	>	434,75	492,50	>	>	519,90	589,40	>	>	
TARIF N° 2													
Jusqu'à 1 cv	146,25	164,70	340,40	358,80	180,20	203,10	421,15	444,20	215,20	241,90	516,40	533,05	
— 2 cv	163,35	183,65	383,20	403,35	203,70	229,20	480,45	505,85	241,60	271,90	571,15	601,45	
— 3 cv	196,25	221, >	457,85	483,25	242, >	273,35	568,05	599,65	289,65	327,50	681,60	719,55	
— 4 cv	226,05	256,25	526,75	557,05	280,80	318,55	656,70	694,60	334,30	379,70	783,45	828,70	
— 5 cv	254,55	288,80	594,60	628,80	316,55	359,50	741,65	784,45	379,70	431,35	891,60	943,15	
— 6 cv	289,95	319,15	676,35	716,15	360,35	410, >	842,65	891,50	490,90	490,50	1009,85	1069,40	
— 7 cv	318,85	351,15	748,90	791,35	398,50	452, >	938,40	991,85	474,20	538,25	1118,50	1182,40	
— 8 cv	354,40	401,25	835,65	882,25	443,05	501,65	1047,15	1105,80	523,50	593,95	1238,75	1308,50	
— 9 cv	388,70	438,90	921,30	971,45	483,90	546,55	1149,10	1212,10	578,85	654,20	1377,10	1452,30	
TARIF N° 3													
Jusqu'à 1 cv	142,30	160,35	>	>	176,10	198,70	>	>	209,95	237,15	>	>	
— 2 cv	159,45	179,35	>	>	197,95	222,75	>	>	235,25	264,75	>	>	
— 3 cv	190,50	215,20	>	>	235,55	266,40	>	>	281,75	318,65	>	>	
— 4 cv	220,80	250,50	>	>	273,65	310,65	>	>	326,55	371, >	>	>	
— 5 cv	248,85	282,60	>	>	309,40	362, >	>	>	369,85	420,35	>	>	
— 6 cv	283,60	312,20	>	>	351,85	400,70	>	>	421,15	478,65	>	>	
— 7 cv	310, >	342,50	>	>	388,55	441, >	>	>	462,60	525,35	>	>	
— 8 cv	345,90	391,85	>	>	431,30	488,75	>	>	509,65	577,95	>	>	
— 9 cv	378,05	427,05	>	>	471,25	532,70	>	>	563,45	637,25	>	>	
TARIF N° 4													
Jusqu'à 1 cv	159,10	177,90	369,90	389,70	195,95	220,55	460,70	485,35	233,75	263,10	551,50	580,80	
— 2 cv	177,90	199,55	419,35	441,10	222,05	248, >	523,25	550,35	262,65	295,05	623,85	656,20	
— 3 cv	211,55	238,50	497,40	524,20	261,75	295,35	615,95	651,05	313,25	353,50	740,85	781,10	
— 4 cv	244,45	276,60	572,90	604,95	303,10	343,30	712,65	752,80	361,85	410, >	852,70	900,85	
— 5 cv	275,75	312,05	647,30	683,60	343, >	388,50	807,45	853, >	410,10	464,60	967,45	1021,95	
— 6 cv	313,60	345,35	735,60	777,75	389,35	441,90	915,45	967,95	465, >	528, >	1095,40	1158,35	
— 7 cv	345,25	380,20	814,70	859,95	431,55	488,30	1021, >	1077,70	513,75	581,60	1217,30	1285,10	
— 8 cv	384,80	434,65	909,45	961,25	479,95	542,20	1139,40	1201,65	567, >	641,15	1347,10	1421,25	
— 9 cv	421,55	475,15	1003,95	1007,20	525,85	592,75	1254,65	1321,50	628,85	709,30	1502,20	1582,55	
TARIF N° 5													
Jusqu'à 2 cv	188,15	209,75	202,85	224,90	234,65	262,95	253,35	281,60	278,80	312,65	301,30	335,30	
— 3 cv	232,90	261,80	254,25	283,30	290,50	326,95	317,15	353,60	344,70	388,05	376,85	420,05	
— 4 cv	279,20	314,70	307, >	343,70	346,85	391,35	381,80	426,10	414,65	468,05	456,55	509,90	
— 5 cv	324,55	365,65	356,20	397,40	403,35	454,90	443, >	494,55	483,35	545,20	530,75	592,75	
— 6 cv	381, >	419,30	419,05	467,90	474,35	535,55	522,05	583,05	567,95	641,45	625,15	698,55	
TARIF N° 6													
Jusqu'à 2 cv	210,80	235,80	327,85	352,80	263,10	294,40	410, >	441,35	312,65	350,10	488,25	525,50	
— 3 cv	260,60	292,40	403,45	440,30	325,05	364,85	510,85	550,70	385,80	428,10	602,30	654,80	
— 4 cv	311,60	350,45	491,95	530,65	387,50	436, >	612,50	661,10	463,30	521,50	733,35	791,50	
— 5 cv	362,60	407,70	572,15	617,25	450,95	507,35	712,65	768,90	540,55	608,10	854,85	912,45	
— 6 cv	425,50	468,45	672,75	726,35	530,20	596,95	839,45	906,30	634,90	715, >	1006,60	1086,45	
TARIF N° 7													
Jusqu'à 2 cv	205,30	229,75	220,45	243,75	255,20	2							

POUR VOUS
INITIER

POUR VOUS
PERFECTIONNER

LE VADE MECUM

DU

MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS
TRAITÉ
PRATIQUE

ENTIÈREMENT
REMANIÉ

Edition 1932

LACOME
et
H.P. BORESTROKE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

EDITE
par
MOTO
REVUE
12, rue
VIVIENNE
PARIS

PRIX : 10 FRs

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE



MOTO
REVUE
12, rue de Cléry, PARIS

En vente à MOTO-REVUE
Par poste : ajouter 1 fr. 75 pour la France
et 4 fr. 50 pour l'Étranger.