23' ANNÉE Nº 638 1 JUIN 1935

Le nouveau bloc S. Motobécane.

STS REVUE TOUS LES SAMEDIS

LE NUMÉRO

1 fr. 25

MOTOS SIDECARS CYCLECARS ET VOITURETTES

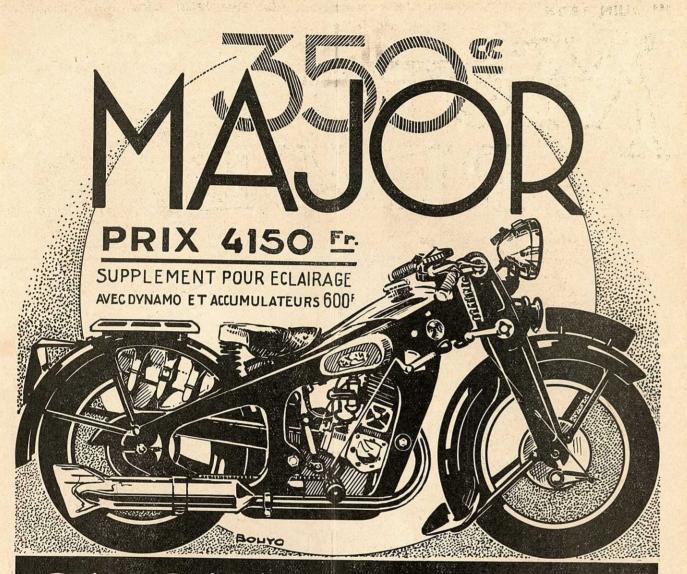


GUTENB. 73-32 4 LIGNES GROUPEES ala POSTAL 29-727

PUBLICITÉ 12. RUE DE CLERY PARIS (2°)

Devant le lac de Gardes, à Peschiara.

. (Photo due à M. TDUTOIT, de Nice).



GNOME RHONE PRÉSENTE SA 550° 4 VITESSES MODÈLE 1936

LA "MAJOR", AVEC SON CHASSIS EN ACIER EMBOUTI, SON BLOC-MOTEUR A SOUPAPES LATÉRALES ET SES 4 VITESSES, PREND LA PLACE RÉSERVÉE A SA CYLINDRÉE ENTRE LES CÉLÈBRES 500 cc. (V2 & CV2) ET LA 250 cc. (JUNIOR). — UNE MÊME TECHNIQUE ASSURE LES MÊMES SUCCÈS.

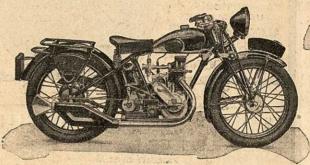
SIÈGE SOCIÀL: 34, Rue de Lisbonne, PARIS — VENTE: 49, Avenue de la Grande-Armée. — SUCCURSALES: LILLE, 140, Rue Nationale. — LYON, 25, Avenue Jean-Jaurès. — MARSEILLE, 185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson. — STRASBOURG, 2, Rue Sédillot.

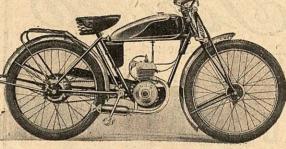
MOTOSACOCHE

La perfection en motocyclettes

BMA TYPE 101 - MOTEUR MAG 100 cc. Débrayage - Roue AR à starter permettant la mise en marche les roues au sol - Nickelchrome - Email kaki et rouge.

Prix: 1.595 fr.





TYPE 208 - MOTEUR MAG 4 TEMPS 250 cmc. Boîte quatre vitesses - Cadre semiberceau.

Prix : 3.275 fr.

AGENCE GÉNÉRALE SUR PARIS

E. FROTEY, 12, rue Jean-Nicot, PARIS

SÉGUR 20-09 - Métro : Invalides

CATALOGUES et RENSEIGNEMENTS

USINES: LYON, 1, Rue Jean-Bart

RENEGILLET dont l'expérience de 39 années est une garantie, vous offre :



ses modèles avec suspension élastique, boîte 4 vitesses qui assurent le maximum de confort.

> JJU Enn cmc

1 cylindre pour le solo 1 cylindre

750 cmc.

pour le solo ou le sidecar 2 cylindres pour le solo ou le sidecar

ou le sideca

cmc. 2 cylindres

pour le sideca

Le châssis de sidecar RENÉ GILLET a roue suspendue est le complément logique de la suspension de la motocyclette,

Ils sont rapides, économiques, robustes, souples et confortables

Etablissem^{ts} RENE GILLET & C° 126 b

126 bis, Avenue Aristide-Briand
(Porte d'Orléans)

MONTROUGE (Seine)

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

C'est à l'AGENCE OFFICIELLE



62, rue Rochechouart - PARIS (IXe)

que l'on reprendra

votre ancienne moto

N'ACHETEZ PAS UNE MOTO NEUVE SANS NOUS CONSULTER

SANS MAJORATION - NI INTÉRÊT

Livraison immédiate



La 500 cmc. - Supersport

2 Machines 500 cmc. Supersport engagées dans la catégorie SIDECAR 600 cmc. :

2 MACHINES VICTORIEUSES:

GILLOT, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Bernardet RICHARD, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Précision

1 ex æquo - MÉDAILLE D'OR COUPE DES SIDE-CARS LOURDS COUPE DE PRÉSENTATION

CARBURATEUR AMAC - CHAINE RENOLD - BOUGIES LODGE



INNOVATION SENSATIONNELLE

Désormais BUFFLIER livre tous ses modèles de sidecars avec...

ILLIMITEE **GARANTIE**

Quelle meilleure preuve de QUALITÉ peut donner un constructeur ?

BUFFLIER construit des sidecars d'une solidité à toute épreuve ...

... ET LE PROUVE!!

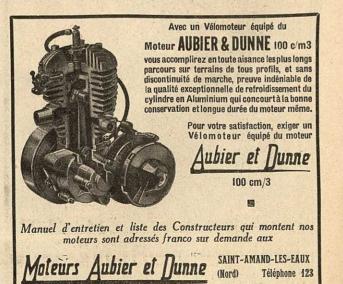
L'usager a donc la certitude de trouver chez lui à un prix abordable des engins de TOUTE SÉCURITÉ.

____ Catalogue Franco _____

Ets BUFFLIER, 31, Cours Émile-Zola, Villeurbanne

AGENT A PARIS

DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine) près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay - PARIS



MOTOCYCLISTES AUTOMOBILISTES

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

PALAIS DE LA NOUVEAUTF

24, Rue de Clignancourt PARIS Téléph. NORD 37-50 et 37-51

VENTE DES GRANDES MARQUES NEUVES ou D'OCCASION

A CREDIT CONDITIONS EXCEPTIONNELLES





VOICI LES BEAUX JOURS - IL EST TEMPS DE COMMANDER VOTRE B.S.A.

Brève spécification de la "W 35-8":

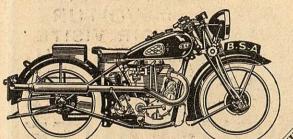
MOTEUR: 85×88 % (499 cmc.) à culbuteurs, deux échap-pements (haut ou bas au choix); graissage par circulation d'huile; culbuterie d'admission enfermée; taux de compression 6,9; puissance au frein: 28 CV. à 5.200 tours; graissage automatique du guide d'admission.

CADRE : à double berceau avec poutre supérieure en acier forgé ; roue arrière à broche ; béquille centrale à ressort ; guidon monté sur blocs caoutchouc; jantes chromées; freins extra puissants; réservoir: 12 litres avec réserve; fourche avant à empattement constant; tableau de bord avec éclairage des instruments et balladeuse.

BOITE à 4 VITESSES : avec changement de vitesse par sélecteur enfermé ; rapports de démultiplications : 5,0 - 6,6 - 10,3 - 15,0 à l.

CONSOMMATION: essence: 4 litres; huile: 0.20 litre.

VITESSE: 135 kilomètres à l'heure.



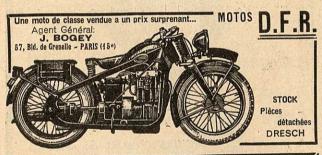
Prix imposé: 7.650 Frs

Ce prix s'entend pour machine absolument complète avec :

- 1º Eclairage par magdyno Lucas
- 29 Avertisseur électrique luxe
- 3º Compteur bi-totalisateur
- 4º Outillage luxe complet

5º Rétroviseur.

VENTE A CRÉDIT 12 ou 18 Mois B. S. A. 25. Rue Duret - PARIS (16°)



OCCASIONS

Visibles au Service des Occasions de

TOUTES
MARQUES
Sur demande la liste des occasions disponibles

- Motos UTILIA -

toutes cylindrées de 100 à 500 cmc., moteur LMP

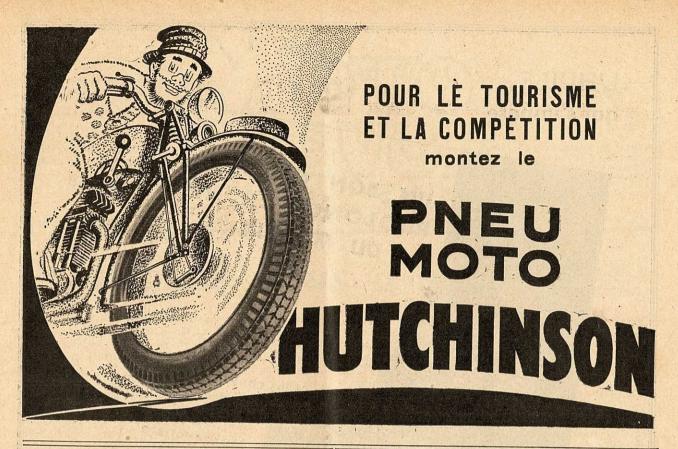
VÉLOMOTEUR à débrayage, depuis : 1.400 Frs

Pièces détachées pour AUBIER, LMP, JACK-SPORT Fourches pour Motos et Vélomoteurs - Cintrage de tubes échappements - Réalésage - Réparation de magnétos Catalogue pièces détachées, franco aux Agents

C.L. UTILIA. 10, rue Achille-Martinet, Paris (18e) Montmartre 22-49

HUILE DE RICIN Pure raffinée MOTORICIN
le litre par 10 .. ou 7 fr. 50 par 5 l. Fco. toutes gares
Mandat ou virement: compte postal: 113-33 Bordeaux
G. JUTARD, 21, rue Foy, Bordeaux







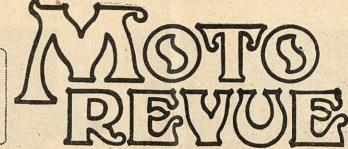
250 et 350 cm3, cardan : 2.700 et 2.900 frs

500 cm3, cardan : 3,300 frs





RÉDACTION ADMINISTRATION PUBLICITÉ: 12, Rue de Cléry PARIS (2° arr¹)



TÉLÉPHONE !
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.727

RENSEIGNEMENTS
ET ABONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

Quelques abus à supprimer

Sur la route, nous savons à peu près ce que nous avons à faire, bien que les tribunaux se chargent, quand un accident survient, de trouver des interprétations hautement fantaisistes des règles de la circulation. Il règne, en particulier, autour de cette expression mystérieuse « rester maître de sa vitesse », une étrange incertitude. Et on a vu ce jugement étrange condamnant un automobiliste qui circulait sur une route à grande circulation parce qu'il avait tamponné un camion qui, sans aucune précaution,

sortait d'une carrière! Que de fois, nous voyons sur la route des panneaux signalant aux issues des fermes que nous devons faire attention aux sorties d'animaux. N'est-ce pas aux conducteurs de ces animaux à ne s'engager sur la route que si celle-ci est libre. Que dire également du scandale des tortillards aui nous barrent inopinément. la route, ou encore des petites voies utilisées par des industries privées pour la circulation de leurs wagonnets. Ce sont là des abus et nous ne voyons pas pourquoi un petit chemin de fer local échappe à tous les règlements de la route quand il traverse celle-ci. Il est également des abus qu'on tolère. On laisse circuler sur des petites routes étroites des autobus qui les obstruent. complètement. Trop souvent, concessionnaires de transports publics et conducteurs d'autobus départementaux estiment que, reconnus officiellement, ils ont

tous les droits et que tous les autres usagers de la route doivent aller au fossé pour les laisser passer. Il y a d'heureuses exceptions, mais ce ne sont que des exceptions. Que de fois, on ne peut doubler un autobus que quand il s'arrête. Que faire également quand on a devant soi un énorme camion qui va d'un côté à l'autre de la route et qui, par surcroît, se masque derrière un rideau de fumée comme une escadre qui veut se dérober à la vue de l'ennemi. Nous voyons parfois encore mieux, de véritables courses d'autobus quand il y a des compagnies rivales et qui veulent se souffler la clientèle. C'est là un sport bien dangereux même si le matériel est bien entretenu et les conducteurs habiles. Et la gendarmerie n'ose pas intervenir. Heureusement, on trouve des conducteurs de poids lourds qui n'agissent pas avec tant de désinvolture et qui s'efforcent

de gêner le moins possible les autres usagers de la route. Il ne manque pas de mauvais automobilistes et de mauvais motocyclistes, mais ils conduisent des véhicules moins encombrants.

Pourquoi dans certaines régions, la circulation des bestiaux se fait-elle dans le plus grand ordre alors que dans d'autres, il semble que le conducteur de bestiaux éprouve un malin plaisir à empêcher le passage de l'automobiliste ou du motocycliste. Ne vous en étonnez pas,

car les tribunaux condamneront toujours l'automobiliste qui aura tamponné une vache qui traversait inopinément la route. C'est qu'il y a de puissants syndicats agricoles qu'on ne veut pas mécontenter. Et pourtant puisque certains conducteurs de bestiaux parviennent à garder leurs bêtes, pourquoi les autres n'y réussiraient-ils pas. Ne trouveraient-ils pas dans des chiens bien dressés de précieux auxiliaires. Nous vouions l'autre jour, un chien qui obligea le cheval d'un cabriolet à tenir rigoureusement la droite. Les troupeaux de moutons ne se garent-ils pas aussitôt, grâce aux braves chiens de bergers. Ceux-là ont autre chose à faire que d'aboyer et de courir après nous.

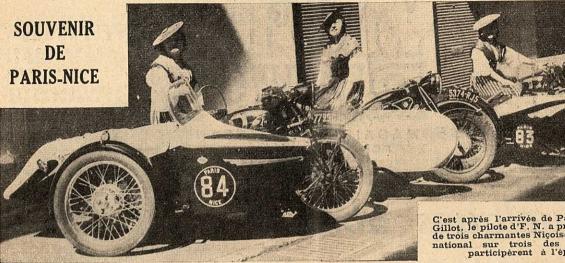
Des abus, il y en a bien d'autres encore. L'abus de la publicité routière en est un. On dépare des sites et des monuments admirables. Et de plus, cette publicité encombrante et inesthétique

distrait l'attention et masque plus ou moins les signaux de danger. Elle n'a même pas le mérite d'être efficace. Et avec quelle ignéniosité les poteaux des lignes électriques ont été posés pour déparer, autant qu'il était possible, le pausage.

On en peut dire autant des poteaux téléphoniques et télégraphiques qui ont du moins l'avantage d'être en bois, et par conséquent, d'une teinte qui tranche moins sur le reste du paysage que le blanc des poteaux de ciment. Vandalisme également que la suppression systématique des arbres le long des routes. Avec quel plaisir, on quitte alors la grand'route pour quelque petit chemin bordé de verdure! Mesure de sécurité! Mais alors, on devra border les routes de matelas pneumatiques!

-- SOMMAIRE -----

du 1er Juin 1935	
Informations Entre le bricolage et l'entretien,	460
par M. Pépin Essai de double distributeur	462
rotatif, par M. Pezous Quelques indiscrétions avant le TT	463
par Piel Les premiers moteurs à explo-	464
sions	466
Tribune libre	468
Questions et réponses	470
Petites nouvelles (plus ou moins	
vraies), par Sil	471
Gardez le souvenir de vos voya-	
ges, par RAVISSE	472
Une fabrication de qualité : la	
chaîne Yellow	473
Constructeurs, fabricants	474
Le nouveau bloc-moteur «S»	n
Motobécane	475
Les Clubs	476
Le Sport	477
En Belgique	479
	••••••



INFORMATIONS

UN COIN DANGEREUX

C'est la portion du boulevard de Port-C'EST la portion du boulevard de PortRoyal comprise entre le carrefour des
Gobelins et le pont de la rue Broca. Sur une
centaine de mètres, la chaussée très bombée,
est recouverte d'asphalte qui devient excessivement glissante dès qu'elle est mouillée
Malgré les nombreux accidents qui s'y produisent chaque année, le Service de la Voirie
n'a pas encore cru devoir revêtir cet endroit
d'une couche antidérapante.

Motocyclistes, attention! N'abordez ce
passage s'il est mouillé qu'à 10 à l'heure au
maximum.

REMBOURSEMENT

Lors d'un récent banquet, sir Malcolm Campbell, l'homme le plus vite du Monde sur la terre, se plaignait d'avoir été condamné à payer une livre d'amende pour avoir dépassé les 30 miles (48 km. 270) fatidiques dans une zone à vitesse limitée. Le ministre des Transports, présent, lui rendit immédiatement son argent.

A PROPOS DE LA TROIS CYLINDRES SCOTT

Plusieurs de nos lecteurs nous ayant demandé où l'on pouvait acheter la trois cylindres Scott 750 et 1,000 cmc. Nous les informons que cette machine n'est com-mercialisée qu'en Angleterre et qu'il est impossible de se la procurer en France.

Donc, inutile de nous écrire.

L'ART CONSACRÉ AUX SPORTS

On nous prie de vous faire savoir que le On nous prie de vous laire savoir que le salon » organise, pour le mercredi 5 juin, un Grand gala « L'Art consacré aux Sports », au profit de la Caísse de Secours de Artistes. La participation de l'Ecole de Joinville, de Mile Joly, de Mile Roux, de MM. Joë Bridge et Guérin, est déjà assurée. Pour tous renseignements, s'adresser à la Société des Artistes Français, Grand Palais, porte D.

ADOPTEZ L'ASSURANCE « WEEK-END »

Un tarif spécial dit « Tarif Week-End », est établi en faveur des personnes dont les est établi en laveur des personnes dont les véhicules entrant dans la classe B (Promenade) ne sont utilisés que les jours suivants :

a) Tous les samedis, dimanches et lundis.
b) Les jours de fêtes légales ainsi que la veille et le lendemain.

c) A Pâques, du samedi avant les Rameaux inclus, jusqu'au lundi de Quasimodo inclus.
d) A la Pentecôte, du vendredi avant la Pentecôte inclus, jusqu'au mercredi suivant

....Dans le prochain numéro de.... 10 sto Revue

> Le sidecar mixte par Max End.

e) Pendant les mois de vacances, c'est-à-dire e) Pendant les mois de vacances, c'est-a-dure pendant cinq semaines consécutives à partir de la date indiquée dans le préavis donné par l'assuré par lettre recommandée. f) Pendant les fêtes de Noël et du jour de l'An, du 24 décembre inclus jusqu'au 3 jan-

Pour les membres de l'enseignement public

ou privé, le lundi pourra être remplacé par

Pour tous renseignements : La Maison de la Moto, 12, rue de Cléry, Paris.

UN AUTOSTRADE PARIS-ROCQUENCOURT

Les travaux spéciaux d'une route pour automobiles entre Paris et la région de Versailles et Saint-Germain-en-Laye, ont été déclarés d'utilité publique par un arrêté paru

au Journal Officiel.

La longueur de cette autoroute sera de la longueur de cette autoure seu de 30 km, et sa largeur de 24 à 30 mètres. Elle ne sera pas incorporée au réseau des routes nationales. Sa construction demandera trois années de travaux et une dépense de 150

à la Maison de la Molò

Prolongation de l'Exposition F.N.

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos visiteurs qu'il nous est possible de prolonger de huit jours encore l'ex-position, à la Maison de la Moto, des modèles F.N. où on verra:

La 200 cmc. deux-temps.

La 350 cmc. à soupapes latérales. La 500 cmc. à soupapes latérales. La nouvelle 500 « M. 86 » 4 vitesses.

Enfin, les deux sidecars « M. 86 » Précision et « M. 86 » Bernardet victorieux dans Paris-Nice.

C'est après l'arrivée de Paris-Nice que Gillot, le pilote d'F. N. a pris cette photo de trois charmantes Niçoises en costume national sur trois des sidecars qui participèrent à l'épreuve.

UN AVIS AUTORISÉ

C'Est celui de M. Sandford. Il trouve tout à fait normal que les records aient été battus au cours du Bol d'Or en automobile et en cyclecars, du fait que l'épreuve se dis-putant huit jours après celle des motos, la route n'était plus gluante d'huile.

Il a même manifesté son intention, si elle

a lieu l'an prochain dans les mêmes conditions, de courir le Bol d'Or en personne.

PLUS D'IMPOT ... EN AUTRICHE

Le Gouvernement autrichien a aboli l'impôt sur les véhicules automobiles. Il espère, avec juste raison que l'augmentation de la consommation d'essence qui résultera de cette mesure la compensera largement. C'est ce que nos dirigeants n'ont jamais compris!

LÉGÈRETÉ

En Angleterre, un fabricant de cadres de vélos vient de lancer un modèle en hiduminium «RR5 6» dont le poids avec guidon et tige de selle est inférieur à celui d'un fer à repasser ordinaire

Aurons-nous un jour des cadres de motos en hiduminium?

D'AILLEURS la légèreté semble être la préoccupation dominante de tous les constructeurs engagés dans le T.T. De tous côtés, on ne voit que réservoirs en duralumin, garde-boue en aluminium, carters en élektron, nistons en megnésium evilindres et elektron, garde-boule en alliminum, cylindres et culasses pistons en magnésium, cylindres et culasses en alliages légers — mais là ce n'est pas uni-quement l'allègement qu'on a recherché moyeux en duralumin et même pignons en

E résultat, ce sont des 500 qui ne dépassent Le résultat, ce sont des 500 qui ne dépassent qu'à peine 120 kilos et des 350 qui ne les atteignent pas! Il en résulte une plus grande aptitude à virer et des accélérations insoupconnables. Mais du coup, il a fallu augmenter la section des pneus arrière des 500, car avec l'augmentation incessante de la puissance et la diminution du poids, l'adhérence n'était plus suffisante et les coureurs n'osaient plus ouvrir les gaz que très « mollement » après les virages.

PAS VOLÉ!

Un automobiliste de Witehill (Angleterre) s'est vu condamner à payer trois livres d'amende pour avoir laissé un enfant de douze ans conduire sa voiture.

Avouons que si jamais sanction fut méritée, c'est bien celle là!

MIROIRS DE SÉCURITÉ

En Angleterre, à un carrefour de la route Ripley-Derby, ont été installés deux énormes miroirs ronds dans lesquels on peut voir si un véhicule vient de la route transversale. Voici une initiative dont l'efficacité est démontrée, qu'il serait agréable de voir suivre

LES ÉPREUVES SUR ROUTES

DERNIEREMENT s'est tenue, sous la présidence de M. Magny, directeur de la Sûreté générale, la seconde séance de la Commission interministérielle qui a été constituée pour établir une réglementation des épreuves automobiles et metaulistes. des épreuves automobiles et motocyclistes sur route.

Cette commission a examiné en détail un

projet de règlement élaboré par sa commis-sion technique. Ce projet établit une distinc-tion entre les épreuves comportant un usage privatif de la route (épreuves de vitesse, cour-ses de côtes), et celles qui n'interrompent pas le trafic normal, telles que les concours de régularité.

Après quelques retouches de détail, ce projet a été adopté. Il fera l'objet d'un décret qui sera bientôt soumis à la signa-ture du Président de la République. Que nous réserve-t-il

500 FRANCS DE RÉCOMPENSE...

Sont offerts à la personne qui me fera retrouver ma Motosacoche 4 CV culbu-teurs, type 310, N° 20.534. Moteur 307.540. Cadre double berceau, boîte 4 vitesses Burman, sélecteur au pied, roues à broches, éclairage Marchal, dynamo double débit, chromée filet rouge, tansad Skilfo, pare-clous, N° d'immatriculation 3766-MR.1. Etat

Désiré Bœuf, 20, rue du Collège, Saint-Claude (Jura)

MARIAGES

Nous avons le plaisir d'apprendre le mariage de Willing, le vainqueur du Bol d'Or 1935 avec Mlle Odette Claude.

La bénédiction nuptiale leur a été donnée mercredi en l'église Saint-Ambroise.

Toutes nos félicitations et nos vœux de bonheur aux jeunes époux,

FOUREL, le premier des amateurs au dernier Bol d'Or se mariera, lui aussi, le 15 juin, avec Mile Raymonde Buron, en l'église de Villemeneux.

Qu'eux aussi veuillent bien trouver ici tous nos vœux de bonheur et nos sincères félicita-

UN MOTEUR A AIR LIQUIDE

A L'HEURE actuelle les ingénieurs et indus-triels japonais sont loin d'être en retard sur leurs confrères occidentaux et nous leur devons entre autres découvertes celle des aimants au cobalt, qui constituait déjà un gros progrès sur les anciens aimants, et celle toute récente des aimants au nickel-aluminium qui ne se désaimantent pratiquement



1020to Revue

Une future motocycliste : c'est la fillette de M. Moreau, de l'A.M. Creusotine, qui n'est pas peu fière d'être photgraphiée sur la « pétoire » paternelle.

Or la dernière trouvaille des chercheurs nippons est un moteur marchant à l'air liquide. Nous n'insisterons pas sur les conséquences énormes que cette découverte est pauvres en carburants à base de pétrole.

Le principe de fonctionnement de ce nou-

veau moteur est le suivant :
On sait que la température de l'air liquide est de — 182° centigrades. C'est donc la différence de température entre l'air liquide et l'air ambiant qui provoque le dynamisme recherché. En s'écoulant dans la chambre de combustion, l'air liquide, réchauffé par l'air ambiant, passe à l'état gazeux et se dilate. tout comme les gaz se dilatent en prenant feu dans un moteur à explosions normal. C'est cette dilatation qui agit sur le piston, en le poussant. On voit donc que ce moteur ressemblerait fort aux moteurs actuels.

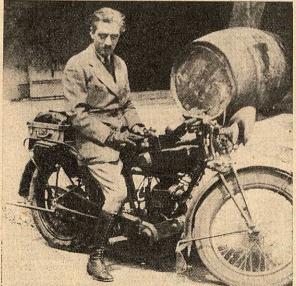
Un des points intéressants à noter est que, à l'inverse des moteurs à explosions, sa température de fonctionnement est fort basse, 200° environ.

NOS PRIMES

remboursement d'abonnement

A l'occasion des fêtes de la Pentecôte nous continuerons à consentir à nos abonnés, sur les primes de remboursement d'abonnement, une

REMISE DE 20 %



La moto est dangereuse pour la santé, disent ses détracteurs... le prési-dent du M.C. de Grasse. docteur en médecine, en est si bien persuadé, qu'il l'utilise journellement pour ses visites auprès de ses malades et le dimanche, pour se reposer... il effectue toujours en moto, de belles randonnées avec les membres de son club.

JEANNIN ET NON PATURAL

Dans son article du dernier numéro, jexposant les causes de défaites des 500 au Bol d'Or, Piel (où avait-il la tête?) a attribué la victoire en 1932 à Patural, frustrant ainsi Jeannin d'un des plus beaux suc-cès de sa carrière. Précisons donc que le Bol d'Or 1932 a été gagné par Jeannin et non par Dont acte.

FAILLITE

Yvan Court qui fabriquait des motocy-clettes à Vincennes, rue de la Jarry, vient d'être déclaré en faillite à la date du

LA DÉCALAMININE

N'oubliez pas que tous nos nouveaux abonnés d'un an ont droit, et ce gratuitement, à une boîte de 15 pastilles décalaminantes, superlubrifiantes et antidétonantes «Décalaminine», ce qui amortit considérable-ment le prix de l'abonnement. Pour recevoir la boîte de pastilles, joindre 1 fr. 50 en tim-bres poste pour frais d'envoi ou montant de l'abonnement, ou la réclamer aux guichets pour les abonnements souscrits à la Maison de la Moto.

PETITES NOUVELLES SPORTIVES

C'EST désormais au guidon d'une Velocette K.T.T., dernier modèle, avec cadre à semelle, que nous verrons Balsa dans toutes épreuves auxquelles il participera en

Qui a bu boira, dit le proverbe. Il se vérifie journellement en motocyclisme. Non content d'avoir mis au point la Velocette avec laquelle son jeune frère Edmond fit une si belle course au Bol d'Or, Mario Patuelli a envie d'en « retâter » et il est fort probable que si sa forme est toujours ce qu'elle était en Italie, c'est lui que nous verrons au guidon de la machine, lors du Grand Prix de France, et de quelques autres épreuves.

Soulias, qui se cassa une clavicule, lors de l'Eliminatoire du Bol d'Or, est maintenant rétabli. Il vient de prendre livraison chez Garreau de la 350 New-Imperial, type « Grand Prix » que nous avons présentée dans notre N° 635.

en sidecar du dernier Bol d'Or, annoncerait sous quelques jours la sortie d'une nouvelle 350 cmc. culbuteurs à ressorts en épingles, deux tubes, en un mot munie du fameux bloc-moteur S, vitesse 120, à un prix révo-

... cette maison de Courbevoie, dont les 100 cmc. équipent les B.M.A. de cette autre maison de Courbevoie à l'égide de l'oiseau de mer, aurait réalisé pour avionnettes un flat-twin quatre-temps à culbuteurs, refroidisse-

ment à air et développant 35 CV.
... un ancien dirt-track-man, au doux prénom prédestiné de Raphaël, quoique tou-jours fidèle à la moto, s'est consacré à l'avion

jours fideie a la moto, s'est consacre a l'avion léger pour lequel il fait une active propagande, jusqu'en Afrique, d'où il revient; cet agent de la banlieue sud-est, aviateur de la guerre, chatouillé lui aussi par la question avionnette, construirait actuellement deux con addier. dans son atelier, un prototype qui, espérons-le pour lui, fera bientôt ses premiers vols.

Après les L.S.4. 350 cmc. et les L.S.5. 500 cmc., Monet-Goyon vient de réaliser un modèle nouveau, inspiré de la même technique mais dans la cylindrée 250 cmc. Ce modèle existe en deux types: L.S.3 à culbu-teurs, ressorts en pincettes, moteur monotube incliné, boîte 3 vitesses ou 4, sur demande, réservoir en crosse; et L.S.3.S., mêmes caracréservoir en crosse ; et L.S.3.S., mêmes carac-téristiques générales, mais avec boîte 4 vitesses à sélecteur au pied, pompe à circulation et carter-sec, réservoir en crosse festonné et porte-bagages amovible; on l'essaiera bientôt. La Major, que Gnome et Rhône vient d'annoncer et qui est une 350 mono à 4 vites-ses, dans un cadre de tôle comme la Junior

et la CV2, sera très prochainement présentée.



Le démontage et le centrage des volants n'est pas du ressort de l'amateur, mais d'un spécialiste bien outillé.

La moto moderne est un ensemble mécanique parfait où l'entretien si fastidieux autrefois, a été réduit au minimum. Mais encore est-il recommandé d'entretenir judicieusement sa machine, la bonne marche et la longue durée exempte d'ennuis, en étant la résultante directe.

Aussi autant cet entretien est utile, autant le bricolage est néfaste à la moto tout entière.

Or, parmi nos jeunes motocyclistes, il est navrant de constater que le besoin de bricoler est tellement « enraciné » qu'ils y occupent la plupart de leurs loisirs.

Peut-être, écoutant les suggestions de quelque camarade, ou ayant lu le récit de la mise au point d'un moteur par quelque coureur notoire, espèrent-ils transformer une honorable mécanique en bolide capable de concurrencer les machines spéciales? Mais la plupart du temps, les résultats

escomptés ne sont pas ceux obtenus. Certes, parmi les amateurs, il en est de très adroits, possédant quelqu'outillage complété par quelques notions de mécanique plus ou moins étendues, mais théoriques surtout. Par ailleurs, le temps nécessaire, la patience, la minutie, nécessaires pour mener à bien une entreprise de longue haleine, leur font défaut et le plus souvent quel est le résultat : un désastre!

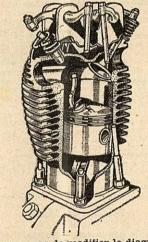
Au lieu de la moto souple, silencieuse, économique, agréable à conduire qu'il avait avant, le bricoleur n'a plus une fois son travail terminé, qu'un engin brutal, consommant beaucoup et surtout beaucoup plus bruyant. La vitesse n'a pas augmenté et souvent, bien souvent même, elle a diminué; encore heureux si le moteur ne reste pas complètement

Vraiment, ce n'est pas beau! Evidemment, je m'en voudrais de généraliser, car il est des amateurs de grande classe, mais ceux-là possèdent une connaissance approfondie du moteur, un outillage complet, du temps et de... l'argent, modeste total que la majeure partie des motards ne peut se targuer de posséder.

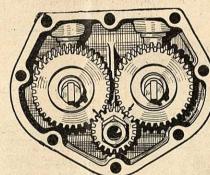
Et, quoique la moto actuelle soit une merveille de simplicité et d'accessibilité, ce n'est pas une raison pour démonter son moteur à tous propos, plus ou moins hativement et avec des outils plus ou moins bien adaptés. Que de moteurs en tous points excellents ont été abimés en quelques heures par suite d'un démontage ou d'un remontage maladroit; et ce n'est pas le moment, lorsque le

Notre collaborateur - correspondant M. Marc Pépin nous communique les fort judicieuses lignes suivantes, dictées par sa longue pratique. Bien des achar-nés bricoleurs pourront s'en inspirer avec fruit.

mal est fait de dire : « Si j'avais su...! » Non, on ne saurait trop le dire et le répéter : un moteur n'est pas un tournebroche, entre l'entretien normal, à la portée de tout motocycliste adroit et



N'essayez pas de modifier le diagramme d'une distribution, vous pourriez aboutir à un désastre dans le genre de celui qu'illustre le dessin ci-dessus...



Contentez-vous de caler vos pignons d'après les repères qu'ils portent presque toujours.

soigneux, et le bricolage intempestif il y a un grand pas qu'il faut éviter de

Certes vous pouvez fort bien décala-miner votre moteur, roder vos soupapes, régler le jeu des poussoirs ou « culbus », des vis platinées, caler convenablement une magnéto, voire même régler une distribution non répérée « au poil » ou changer quelques pièces; mais de grâce abstenez-vous de démonter le carter, les volants etc... sous prétexte d'en vouloir parfaire l'équilibrage, d'en alléger

l'ensemble et autres modifications pro-fondes exigeant des connaissances spé-ciales que vous n'avez pas.

ET L'ENTRETIEN

Rappelez-vous que l'alignement et le centrage des volants est une opération extrêmement délicate, nécessite un outillage spécial et n'est pas à la portée du premier venu.

Et si malgré tout vous estimez ceci comme nécessaire, adressez-vous à un motoriste consciencieux, et vous serez sûr d'avoir un travail parfaitement evécuté

Mais dans la plupart des cas pourquoi vouloir transformer une machine de série, donnant entière satisfaction à

Même si vous recherchez la vitesse, il est des 500 culbutées et même des latérales, capables de hautes vitesses que vous n'utiliserez jamais à fond sur route et dont le prix est extraordinairement bas. D'autre part ce que vous gagnerez du côté vitesse vous le perdrez du côté souplesse et sécurité. La compétition ?

Prenez alors une machine spéciale, car même avec un moteur super-sport savamment gonflé vous n'obtiendrez pas les mêmes résultats.

Songez que dans une machine tout a été

calculé pour, et qu'une transformation d'un côté en amène infailliblement d'autres.



Les seules améliorations que vous puissiez apporter à une machine de série sont des améliorations de détails, fort appréciables parfois, mais ne touchant que de loin à la construction fondamentale de votre moteur.

Et surtout méfiez-vous des avis des petits camarades, dites-vous bien qu'ils ne sont pas plus compétents que le constructeur et si malgré tout vous hésitez, écrivez donc à celui-ci et il

vous renseignera utilement.

Donc, en résumé, si vous voulez obtenir de votre moto le maximum de satisfactions, veillez judicieusement à son entretien et elle vous rendra au centuple les quelques soins que vous lui aurez donnés, mais à moins de nécessité absolue et par vous même, ne bricolez jamais votre moteur. Marc Pépin.

ESSAI DE DOUBLE DISTRIBUTEUR ROTATIF

De même que Cross, en Angleterre, M. Pezous, en France, s'intéresse au problème de la distribution rotative. Il a monté une double distribution de ce tupe sur sa P. 105 et obtient des résultats encourageants.

1ºr JUIN 1935

L'ORGANE le plus délicat d'un moteur à explosions est la distribution. Comment peut-il se faire que deux moteurs de même cylindrée, ayant même course et même alésage, ayant même carburateur et même allumage ne « rendent » pas de la même façon? Cela dépend de la distribution, de son dessin et de ses réglages. On ne trouve pas les réglages d'une distribution d'après des formules mathématiques : l'expérience, les essais, déterminent ces réglages. On peut relever le diagramme du cycle au manographe afin d'en connaître les imperfections, on tâtonne, on essaie plusieurs réglages, plusieurs cames, on mesure la puissance au moulinet, au frein hydraulique ou à la dynamo-frein, en résumé un peu de théorie et une bonne part d'empirisme. A mon sens la distribution est la partie essentielle d'un moteur, c'est elle qui le classe, toutes autres choses égales d'ailleurs quant à la qualité des matériaux employés. Etablir une distribution à peu près parfaite, je dis à peu près pour ne pas poser un problème impossible, est excessivement délicat et depuis quelque temps les constructeurs, surtout ceux du monde motocycliste, ont bien saisi cette importance, ont travaillé la question et nous avons vu surgir un nombre considérable de distributions à soupapes ou sans soupapes. Il faut dire les choses comme elles sont, les soupapes n'ont pas encore de concurrent bien sérieux surtout depuis les nombreux perfectionnements que la technique moderne leur a apportés. Les principaux inconvénients des soupapes sont les suivants :

1º Affolement aux grandes vitesses. 2º Point chaud déterminant l'autoallumage.

3º Section de passage des gaz insuffisante.

4º Fragilité.
Les amendements qui en découlent :

1º Diminution de l'inertie des soupapes par l'emploi de soupapes courtes, de soupapes multiples. Emploi de plusieurs ressorts disposés concentriquement, diminution de l'inertie des ressorts par l'emploi des ressorts en épingle à cheveux.

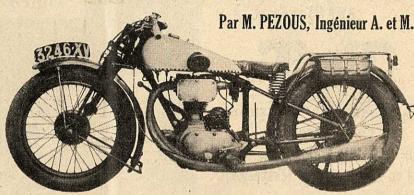
2º Refroidissement intense de la culasse par de larges ailettes, culasses spéciales en bronze, emploi de carburants à indice d'octane élevé.

3º Grandes soupapes, soupapes mul-

tiples.

4º Emploi d'alliages spéciaux ayant une grande résistance à chaud et dont l'un des plus récents est l'acier au chrome silicium.

Les progrès réalisés sont très sensibles et il semble que l'on soit presque arrivé au rendement maximum dans ce qui concerne les distributions à soupapes. Parmi elles on doit classer d'abord la distribution par arbres à cames en tête, la plus rationnelle, la plus mécanique, celle qui donne les meilleurs résultats.



Voici la P. 105 de M. Pezous après sa transformation. On remarque la modification profonde apportée à la culasse.

Il semblerait logique que l'on arrive à délaisser la distribution à soupapes latérales qui donne une sécurité de marche exceptionnelle mais qui est d'un rende-ment inférieur. Cette infériorité a pour cause les deux points principaux suivants:

1º Surface intérieure de la chambre

d'explosions assez grande qui détermine une perte de calories.

2º Les courants gazeux ont un trajet assez tourmenté, tandis que dans les distributions «en tête» les moteurs fonctionnent en équicourant et à grande turbulence, d'où possibilité d'avoir un taux de compression plus élevé, la turbulence diminuant les risques d'autoallumage.

Maintenant, jetons brutalement la formule du rendement d'un moteur à explosions, celle qui régit le cycle de Beau de Rochas:

$$\rho = 1 - \frac{1}{\Sigma \gamma - 1}$$

Dans cette formule γ vaut environ 1,3 et Σ représente le taux de compression,

Nous voyons que le rendement d'un moteur dépend du taux de compressiou et varie dans le même sens. Il faut donc augmenter le plus possible le taux de compression, mais on est limité par l'autoallumage déterminé surtout par la soupape d'échappement. C'est la raison qui a donné naissance à d'autres distribu-tions, on est aussi limité par l'auto-allumage en fin de compression mais il n'est plus favorisé par la soupape d'échappement. Les avantages d'un moteur sans soupapes sont les suivants:

1º Augmentation du taux de compression, donc meilleur rendement à priori.

2º Commande posivitive de la ferme-ture des orifices de distribution (commande desmodromique).

3º Grande section de passage des gaz. 4º Silence et robustesse de la distri-

Parmi toutes les distributions sans

1020to Revue

est toujours prête à aider les chercheurs en faisant connaître leurs inventions. Sa devise est

Rendre service

soupapes qui sont nées, une seule est employée couramment : c'est la distribution Knight, bien connue en France sur les moteurs Panhard et Levassor. Si nous ajoutons à son prix de revient élevé une consommation d'huile assez considérable nous comprenons pourquoi ce genre de distribution ne s'est pas généralisé. On a donc recherché d'autres distributions et nous voici arrivés à l'avènement des distributeurs rotatifs, surtout avec le moteur Gross, en Angleterre. A ce sujet je puis tirer des conclusions personnelles, puisque la moto que vous voyez sur la gravure possède une culasse à distributeurs qui fonctionne depuis un an sans défaillance, qui permet une vitesse d'environ 95 km.-heure avec une consommation d'essence normale; il est à remarquer qu'en seconde les 60 km.-heure sont quer qu'en seconde les 60 km.-heure sont dépassés, ce qui n'est pas un mauvais résultat pour une P. 105. Je ne vous dirai pas toutes les difficultés que j'ai eu à vaincre pour arriver à un tel résultat, résultat qui est loin d'être parfait je l'avoue, car je ne dispose pas des moyens de réalisation des usines spécialisées et je n'ai pas l'expérience d'un grand metteur au point. L'ai effectué les réglegges metteur au point. J'ai effectué les réglages un peu "comme cela me passait dans la tête" et je suis persuadé que l'on pourrait faire beaucoup mieux. La culasse est en fonte et les deux distributeurs tournent à demi-vitesse du moteur, portés à leurs extrémités par de robustes roulements à rouleaux. La commande se fait par chaîne et pignons droits. Les distributeurs sont percés de lumières de forme très spéciale et l'étancheité est obtenue à l'aide de gorges et de segments formant joint de labyrinthe. Dans les moteurs tournant à des régimes élevés l'étancheité a une importance secondaire, car si l'étanchéité statique est difficile à réaliser, l'étanchéité dynamique est bien à réaliser, l'étanchéité dynamique est bien plus facile; lorsque la vitesse des gaz approche de celle du son, il se forme des ondes de choc qui la favorisent particulièrement. Une dernière particularité: les distributeurs ne sont pas graissés, Les soupapes viendraient-elles à trembler sur leur piédestal : peut-être !...

Chers lecteurs, je ne veux pas abuser davantage de votre patience, je vous quitte pensant, si je vous al interesté, parler de nouveau avec vous de cette

parler de nouveau avec vous de cette chose un peu mystérieuse qui me plaît infiniment, j'ai nommé le moteur à explosions

M. Pezous, Ingénieur A. et M.

QUELQUES INDISCRÉTIONS AVANT LE

Rien que des « Manxman » chez Excelsior.

Un 500 JAP à deux carburateurs et un 250 à un seul échappement.

Partout des machines

"super-allégées"



celles du T.T. Si les modifications apportées se révèlent heureuses, elles seront commercialisées.

La culasse des machines de course est en bronze d'aluminium. Elles auront vraisemblablement des taux de compression de 9 à 9,5 à 1 en 250 cmc. et de 8 à 1 en 350, les rapports moteur-roue arrière seront de 6,2 à 1 pour la première et de 5,3 pour la seconde. Les moteurs tournent aux régimes maxima respectifs

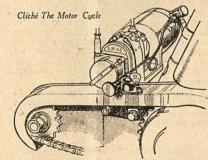
de 7.000 et 6.500 t.-m.

Les moteurs sont de quelques 20 livres plus légers que les types standard.

Les guides de soupapes en bronze sont montés dans la culasse en bronze d'alu. Les ressorts de soupapes, soupapes,



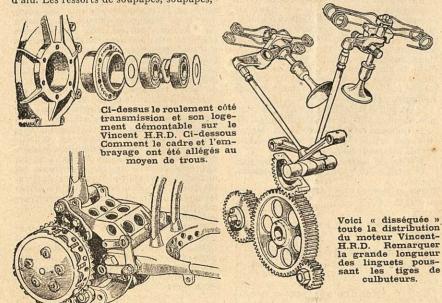
Au dernier Tourist Trophy, lors de l'épreuve des Lightweights, Graham Walker (Rudge) et Stanley Woods (Guzzi) virent à Governor's Bridge.



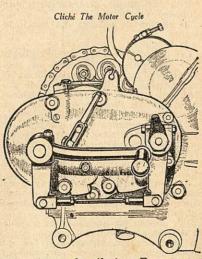
Sur l'Excelsior le lubrifiant est amené à la chaîne primaire par une dérivation branchée sur la tubulure de retour d'huile

culbuteurs, etc., sont absolument de série. Le cadre, où il a été fait un généreux usage d'acier au manganèse et au chrome Molybdène est considérablement plus léger qu'auparavant et de plus la semelle inférieure a été percée de trous. La machine, en ordre de marche n'atteint pas

INTÉRIEUREMENT le moteur est extraordinairement robuste. Les volants, en acier tourné, sont réunis par un maneton qui a plus de 3,5 cm. de diamètre! La bielle en hiduminium est montée sur une double rangée de rouleaux. L'axe de piston de gros diamètre est en alliage d'acier extra-léger. Du côté transmission, on trouve un double roulement à rouleaux et du côté distribution, un double roulement à billes.



Cliché Motor Cycting



Pour adapter le sélecteur Burman sur les Jawa dans la meilleure position possible, l'ingénieur Patchett a ingé-nieusement utilisé la pédale du kick-starter et son axe

I In point curieux à signaler est qu'il est à peu près impossible de distinguer la « Manxman » 350 de la « Manxman » 250, autrement que par les dimensions des pneus qui sont des $26 \times 3,25$ (AR) et 27×3 (AV) pour la première et des 26×3 (AR) et $27 \times 2,75$ (AV) pour la seconde.

AP présente cette année, une grosse nouveauté sur son 500 cmc. qui, du reste, a été complètement redessiné : Il a deux carburateurs et deux bougies. Naturellement avec ces deux modifications, la culasse est totalement nouvelle. Un soin tout particulier a été apporté au refroidissement et le JAP a maintenant de très grandes ailettes.

La nouvelle culasse est aussi très four-nie en ailettes, surtout aux environs de l'orifice d'échappement. Elle est, naturellement en bronze d'aluminium et comporte, nous l'avons dit, deux bougies, une de chaque côté. Les deux carburateurs Amac sont montés sur deux pipes d'admission distinctes, aboutissant à une seule soupape, exactement comme les deux pipes d'un moteur à double échap-pement. Les carburateurs sont légère-ment « down-draught ».

Peu de changements dans le carter et la distribution. Il y a un pignon intermédiaire entre le pignon moteur et celui des cames afin de permettre de placer ce dernier plus haut et d'avoir ainsi, des tiges de culbuteurs plus courtes.

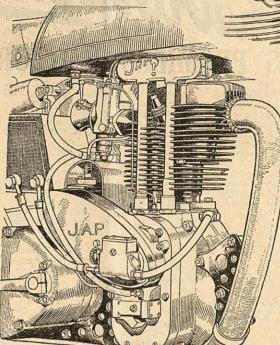
Montées extérieurement, les deux pompare plusium par entrafées par le pignon

pes Pilgrim sont entraînées par le pignon de cames.

La bielle en alliage d'aluminium est maintenant de section plate et complè-tement polie. La tête de bielle et ses roulements sont tout à fait normaux, mais le roulement extérieur au pignon de chaîne a été supprimé.

Pour l'épreuve du «Lightweight », le JAP 250 cmc. a été, lui aussi, considérablement modifié. La culasse est toute différente de l'ancienne et ressemble beaucoup à celle du 500. Pour la première fois, le moteur n'a qu'un seul échappe-ment. La culasse a de très grandes ailettes qui débordent considérablement celles du cylindre. Il n'y a qu'un seul carburateur.

Moto Revue



Les deux carburateurs sont une des particulari-tés des 500 Jap de cette année. Un ressort en épin-gle à cheveux ramène les culbuteurs en position, soulageant d'autant ceux des soupapes. (Ci-dessus)

Le nouveau 500 cmc. Jap a été complètement redes-siné et possède cette an-née de larges ailettes. La culasse en bronze d'aluminium est, elle aussi, énergiquement refroidie, contrairement à l'ancienne qui n'avait pour ainsi dire pas d'ailettes. Deux bou-gies, alimentées par une magnéto double ont été prévues. (Ci-contre).

PIEL.

A PROPOS DE MOYENNES

Attention, notre intention n'est pas de ressusciter la trop fameuse polémique des moyennes. Néanmoins nous publions ci-dessous en partie la longue lettre que nous a adressée M. Jucquelier, comme nous le faisons chaque jois qu'une communication présente un certain intérêt général.

A CEUX QUI FONT DE FORTES MOYENNES... SUR LE PAPIER

M. A. Freisse, nous parle dans le N° 617 (p. 9) ainsi que dans le N° 634 (p. 395) d'un certain monsieur qui se permettrait un petit 78 de moyenne sur le parcours Nantes-Paris en 5 heures (390 km.). Je préviens les bluffeurs que je serai impitoyable et que je ne laisserai jamais passer les boniments de cet ordre dans Molo Revue sans remettre les choses au point. Entièrement d'accord avec vous, M. Legent, qui trouvez la plaisanterie sumiètre et qui pous en faites part dans le saumâtre et qui nous en faites part dans le Nº 620.

N° 620.

Possesseur d'une 500 cmc. culbuteurs, qui n'est pas précisément un « veau », je suis bien confus de n'avoir jamais approché de près ou de loin de telles moyennes. Cher M. Freisse, méditez bien mon article qui a paru dans le N° 633 (p. 374) (Observations à M. Fabiani, à propos de moyennes). Il n'a rien d'un maître de la littérature, mais je m'y suis efforcé de démontrer à un autre amateur de ces moyennes « terrifiques» « qu'il nous « bourre le mòyennes « terrifiques » qu'il nous « bourre le crâne ». A la fin de mon article, la rédaction m'a fait observer, comme je m'y attendais, que je ne connais pas la vitesse de la machine : « Si la machine de M. Fabiani ne dépasse pas 85, vous avez raison cher M. Jacquelier, mais qui vous dit qu'elle n'est pas de la même marque que cette 350 latérales de série que nous chronométrâmes à l'essence pure, à 121 sur l'anneau de Montlhéry! De ferai aima-blement observer à la rédaction que cela ne change absolument rien à ma démonstration.

En effet, sur un parcours avoisinant ou dépassant une centaine de km., je déclare que sur nos routes de France, non gardées, le 80 de moyenne est absolument impossible. Croyezmoi, je ne fais pas de la moto en lisant Moto moi, je ne iais pas de la moto en lisant Molo Revne le soir au coin du feu. Je ne cherche pas non plus le problème de la quadrature du cercle, lorsque je suis sur la route. Moi aussi, j'aime bien faire un petit 90-100 (Oh! timide) lorsque la route est belle et question de mouvement de factore de la contraction de la contra

timide) lorsque la route est belle et question de moyennes élevées, j'ai déjà essayé de dépasser le 60 (sur les parcours précités), je n'ai pas pu y arriver. Je m'empresse d'ajouter que cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas mieux faire. Mais de là à faire du 80 de moyenne ou même du 78, il y a une marge. Cher M. Freisse, vous pouvez bien prendre toutes les 1200 cmc. (puisqu'il existe en Amérique la Henderson qui atteint cette cylindrée), je suis certain que vous ne pourrez réaliser une moyenne de 78 sur près de 400 km. Si vous êtes malgré tout sceptique, examinez bien certain graphique qui a paru examinez bien certain graphique qui a paru dans le N° 558 du 18 novembre 1933 (p. 872) à propos de la fameuse polémique des moyennes. Moto Revue elle-même était d'accord nes. Maio Rebue elle-meme etait d'accord avec ce graphique qui lui a été envoyé par un abonné. En particulier pour notre 80 de moyenne, si vous voulez bien avoir l'obli-geance de vous y reporter, vous y verrez que pour soutenir pareille moyenne, il faut avoir une allure de route d'environ... 115 km.-h.!

Qui oserait soutenir une telle allure pendant 400 km.

Clichés The Motor Cycle

En admettant que la machine tienne le coup (ce que je crois possible avec l'Harley 1.200 cmc.) cela exigerait une tension d'esprit

1.200 cmc.) cela exigerait une tension d'esprit pendant 5 heures, qui serait certainement au-dessus des forces d'un pilote normal.

Croyez-moi, M. Freisse, le possesseur de la machine que vous citez n'a pas fait 390 km. en 5 heures. Il les a peut-être faits en 6 heures (Ce qui serait déjà fameux, 65 de moyenne) et il vous dit : 5 heures, histoire de vous épater et vous tombez dans le panneau parce qu'il a une grosse machine. Si vraiment votre ami roulait à une allure voisine de 115 km,-h., pendant 5 heures, je crois que M. Legent n'aurait pas tort de le qualifier de danger public. J'aime bien faire de la vitesse, mais je ne voudrais jamais me hasarder à le suivre. ne voudrais jamais me hasarder à le suivre. Tenez, amateurs de ces moyennes fabuleuses, relisez donc dans le N° 559 du 25 novembre 1933 (p. 893) l'article de Ravisse. C'est le meilleur article que j'aie jamais lu sur les

Tachez de méditer les sages conseils et les avis autorisés d'un motocycliste pratiquant Je vous engage vivement à lire cet article, M. Freisse.

Relisez aussi l'article de M. Palau dans le N° 561, p. 947. Il est très fier d'avoir réalisé 213 km. à la moyenne de 66 km. Pour cela il lui faut rouler constamment à une allure avoisinant le 100. Je considère ceci comme un remarquable exploit, qui n'est pas à la portée de tout le monde. Evidemment, nous sommes encore loin du 78 de moyenne sur 400 km.

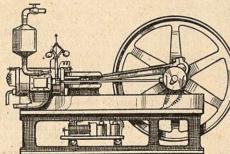
Ceci vous évitera, sans doute, à l'avenir, de prendre pour argent comptant les boniments de ces bluffeurs qui vous déclarent qu'ils ont réalisé des 78 de moyenne sur nos routes de France. A. Juouellèr, Les Lilas.





sera celui qui détrônera le nôtre? Mystère! Sera-t-il lui-même électrique grâce à l'accumulateur léger ou ira-t-il demander l'énergie nécessaire à son fonctionnement à un fluide ou une force inconnus de nous actuellement. Car nous n'avons aucun doute à avoir, les gisements pétrolifères ne sont pas éternels, et il viendra un moment où le précieux carburant manquera totalement. Par quoi sera-t-il remplacé avantageusement, personne ne sait. Enfin voilà l'ancêtre des ancêtres,

l'embryon, si je puis m'exprimer ainsi. En 1810, Niepce, l'inventeur du daguer-réotype qui était à la fois un grand chi-



L'aspect du moteur de Lenoir était quelque peu celui d'une machine à vapeur. Seuls le refroidissement par eau et les dispositifs d'allumage en changent la

miste eut l'idée de l'emploi d'une poudre combustible très fine dans le cylindre d'une machine qu'il nomma pyréolophore.

Carnot en a fait un rapport à l'Institut

et j'en reproduis les principaux passages : « C'était un cylindre muni d'un piston « où l'air atmosphérique était introduit «à la pression ordinaire. L'on y projetait « une matière très combustible, réduite à « un grand état de ténuité, et qui restait «un moment en suspension dans l'air, « puis, on v mettait le feu, l'inflammation «y produisait le même effet que si le «fluide eût été un mélange d'air et de «gaz combustible, il y avait une sorte « d'explosion et une dilatation subite du «fluide élastique, dilatation que l'on met-«tait à profit en la faisant agir toute « entière contre le piston. Celui-ci prenait «un mouvement d'une amplitude quel« conque et la puissance motrice se trou-« vait ainsi réalisée.....

Enfin Carnot ajoutait:

« Cette machine, fort ingénieuse et « intéressante surtout par la nouveauté « de son principe, péchait par un point « capital. La matière dont on faisait « usage comme combustible, la poussière « de Lycopode, était trop chère pour que « son avantage ne disparût pas pour cette « cause ; et malheureusement il était « difficile d'employer un combustible de « prix modéré, car il fallait un corps en « poudre très fine dont l'inflammation fût prompte, facile à propager et lais-« sant peu ou point de cendres. »

Carnot, dont je viens de transcrire le rapport était un savant mathématicien, né en 1753. Par la fin de son rapport, on voit très bien qu'il sentait que la vraie solution du problème était dans l'emploi du gaz d'éclairage, mais qu'il n'osait pas s'y arrêter, car à cette époque, aucun des phénomènes d'explosion n'était connu et qu'à cela venait s'ajouter la difficulté de l'allumage.

Ce fut Brown, qui, en 1830, essaya le premier d'utiliser la propriété détonante d'un mélange d'air et de gaz hydrogène. Mais malgré des essais réitérés, cette machine imparfaite n'a jamais recu d'application directe si ce n'est plus tard par Otto dont

nous verrons plus loin la machine. Un autre inventeur, Selligne, en 1844, chercha à utiliser les propriétés détonantes d'un mélange d'hydro-gène, mais cette fois-ci plus ou moins pur puisqu'il l'obtenait par la décomposition de l'eau par le charbon.

Il utilisait le pouvoir explosif de ce mélange à faire mouvoir des bateaux en agissant directement sur l'eau et en supprimant tout système mécanique in-

Voici relaté les propres paroles de l'inventeur :

« En faisant diverses expériences sur les gaz, j'ai remarqué que les détonations (explosions) dans diverses circonstances « avaient plus ou moins de puissance « avec les divers mélanges d'air athmos-« phérique indiqués dans le traité de chimie de Dumas. J'ai vu que la quan-« tité de chaleur en suspension ainsi que « la quantité d'oxyde de carbone qui se « produisent dans le gaz que j'obtiens par « la décomposition de l'eau par le char-« bon au rouge faisaient aussi varier les effets, comme puissance et comme

« Je place donc à l'arrière d'un vaisseau et le plus bas possible au-dessous « de la flottaison deux à quatre récipients « d'explosion. Je me servirai du mot « éprouvette qui spécifie bien la forme

« du récipient d'explosion. Ces éprou-« vettes seront du calibre de 1 mètre et « de 7 mètres de largeur. Je courbe cette « éprouvette presque à angle droit à la « distance de 2 m. 1/2 de la partie supé-rieure qui est fermée; ainsi l'autre « partie du tube a 4 m. 1/2 et se trouve placée presque horizontaemlent et ce bout est ouvert.

« A la partie supérieure de chaque « éprouvette il y a trois robinets ; l'un s'ouvre après une première explosion « pour laisser remonter l'eau qui reprend son niveau et chasse l'azote qui exis-« tait après l'explosion ; l'autre sert à « introduire le gaz et l'air dans l'éprou-« yette et se ferme de suite ; le troisième « est combiné de manière à faire effectuer « la détonation (explosion). A cet effet, « il y a une flamme de gaz qui brûle par « un petit orifice ménagé au centre de « la clef du dit robinet et une autre «flamme placée sur le robinet brûle « constamment et rallume la première « qui s'éteint après chaque explosion.

Il y a ensuite dans le tube inférieur « une espèce de piston rame articulé de « manière à laisser passer au travers l'eau « qui vient reprendre son niveau après l'explosion. Les lames qui coupent ce « piston se placent horizontalement et ne « présentent que leur épaisseur comme « résistance au retour de l'eau ; quand « l'explosion a lieu, elles présentent toute " leur surface.

La machine d'Otto, plus moderne de conception, rappelle la disposition générale d'une pompe aspi-rante et foulante. Sa position verticale à cylindre inversé est assez peu courante.

« Au moyen d'un « mouvement de va et « vient mû par un mou-« vement circulaire et « continu je fais faire « les fonctions en temps « utile et marcher deux « corps de pompe de « grandeur et de capacité convenables tel que 1 pour le gaz et 8 pour l'air. Ils aspi-

« rent dans un sens et refoulent dans l'autre « l'air et le gaz dans les éprouvettes. " Une explosion peut avoir lieu toutes « les trois secondes dans le même réci-« pient.»

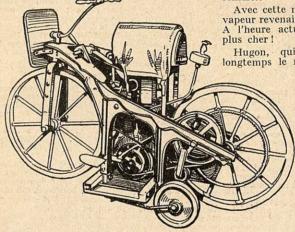
SELLIGNE.

Je ne sais si cette machine a fonctionné, mais l'inventeur dit avoir construit un appareil de démonstration qui, au moven de 100 centimètres cubes de gaz et 800 d'air élevait 6 litres d'eau à chaque explosion à 10 mètres de hau-

Les choses en étaient là lorsque Lenoir reprit le problème et il fut assez heureux pour construire le premier moteur à explosions avant donné des résultats pratiquement utiles.

Lenoir, l'inventeur de cette machine, a. d'après les livres de cette époque eu le mérite de juger que l'explosion ne produisait d'effet qu'en raison de la quantité de chaleur dégagée et qu'en second lieu il possédait par l'électricité et surtout dans la bobine de Rhumkorf et la machine de Clarke (en réalité il se servait de la pile Bunsen) un moyen facile de produire l'étincelle et par suite l'inflammation du mélange de gaz pour une position déterminée du piston.

Cette machine ressemblait en tous points à une machine à vapeur horizontale à double effet. Volant, vilebrequin, bielle, piston, cylindre, tiroir de distribution commandé par exentrique, le cylindre était refroidi par une circula-tion d'eau et en bout d'arbre il y avait un espèce de contact tournant pour l'allu-



Les premières motocyclettes étaient flanquées de moteurs fixes dont le volume, le poids et la complication étaient fort grands. En outre la partie cycle laissait beaucoup à désirer.

mage, une bobine de Rhumkorf et deux piles de Bunsen fournissaient le courant à haute tension nécessaire à la production de l'étincelle qui avait lieu à l'extrémité des deux fils qui pénétraient à l'intérieur du cylindre et étaient isolés à cet effet. Il n'y avait pas de masse comme dans nos moteurs actuels.

Voici le cycle de cette machine pour un tour de manivelle et pour une face seule du piston, puisque nous avons dit qu'elle était à double effet.

Le tuyau amenant le gaz d'éclairage est fermé par le tiroir et il ne s'ouvre qu'au moment où le piston commence à s'éloigner du fond du cylindre; de l'air arrive en même temps par un autre tuyau plus gros avec une proportion de 10 à 1. Quand le piston a parcouru ainsi une certaine partie de sa course, environ 1/3, les tiroirs se ferment et l'étincelle jaillit provoquant l'explosion. A fin de course se produit l'échappement toujours à l'aide du même tiroir. Puis ce dernier reste ouvert pendant toute la course remontante du piston et se referme un peu avant position initiale de départ où nous l'avons pris.

Il est à remarquer que le même phénomène se passe sur la face opposée du piston, ce qui donne lieu à une explosion à chaque demitour de l'arbre manivelle et alternativement sur les deux faces opposées du piston.

Les observations dynamométriques que M. Texa a faites à cette époque sur ce moteur ont permis de constater une consommation de 2.740 litres de gaz d'éclairage par cheval-heure et

que 2/3 sont transformés en chaleur perdue. Autrement dit le rendement était médiocre. Cela tient à ce qu'il n'y avait pas compression du mélange détonant avant l'explosion.

De plus, la pression dans le cylindre s'abaissait presque immédiatement après l'explosion avec la même rapidité qu'elle s'élevait au moment de l'allumage. Il en résultait un choc brusque sans détente

Avec cette machine le prix du cheval vapeur revenait à cette époque à 1 franc. A l'heure actuelle ce serait beaucoup

Hugon, qui vint ensuite, chercha longtemps le moyen d'éviter ce choc en tâchant d'établir

des machines à gaz dans lesquelles l'explosion mettait en mouvement une colonne liquide; mais il y renonça pour établir la machine Hugon analogue à la machine Lenoir, mais avec certaines améliorations: entre autres de supprimer l'allumage électrique qui ne donnait que des mécomptes à cette époque, et d'augmen-

ter la détente par l'injection d'un peu d'eau au moment de l'explosion.

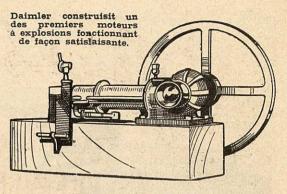
Celle-ci également n'était autre qu'une machine à vapeur horizontale à double

Le mélange de gaz et d'air était fait à l'avance dans une sorte de soufflet cylindrique placé à l'arrière de la machine

et formé de 1 partie de gaz pour 13,5 d'air, et c'était dans celui-ci que le moteur venait aspirer. L'allumage avait lieu ici par des becs à gaz installés dans deux petites cavités ménagées au bas des tiroirs et qui venaient au moment donné en communication avec les lumières des cylindres. Chaque bec pénétrait ainsi allumé dans l'intérieur d'une boîte spéciale, en sortait éteint après l'explosion et était rallumé par un bec fixe situé à l'extérieur.

Enfin Hugon eut l'heureuse idée d'injecter dans le cylindre à l'aide d'une petite pompe un peu d'eau aussitôt après l'explosion, ce qui procurait, disaitil, l'avantage d'une détente utile grâce à l'eau vaporisée.

Malgré toutes ces améliorations, le

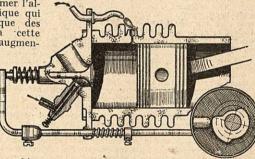


cycle de ce moteur était le même que celui de Lenoir.

Tresca, qui fit aussi des essais de cette machine, remarqua que sa consommation était de 2.000 litres à l'heure et par cheval, essais effectués sur une machine de 2 chevaux 07 au frein, que de plus, la pression au moment de l'explosion dans l'intérieur du cylindre était de 3,78 atmosphères et que la détente était très supérieure à celle du moteur Lenoir

Enfin, à l'Exposition de 1867, on vit figurer la machine d'Otto et Cie de Cologne qui est fondée sur les principes de la machine Brown et de la machine de Lenoir. Je ne vous décrirai pas cette machine qui n'a qu'un rapport très lointain avec nos moteurs actuels, elle utilisait en même temps que la force vive produite par l'explosion, celle de la pression atmosphérique.

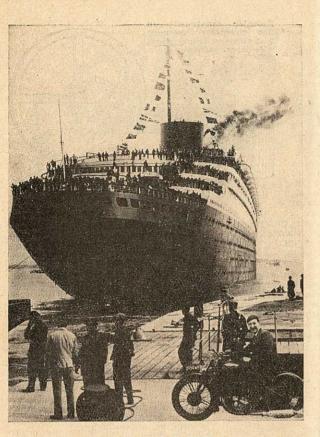
Ce n'est que plus tard, lorsque Beau de Rochas eut trouvé le cycle à 4 temps que nous connaissons tous, que le moteur à explosion a pu prendre son essor et par les transformations successives par lesquelles il est passé, devenir le moteur



Cycle à deux temps que l'on trouve sur quelques vieux moteurs à gaz : Pendant la première moitié de la course descen dante la soupape est ouverte et aspire l'air, ainsi que du gaz arrivant par une petite soupape placée dans la tubulure; puis elle se ferme et une flamme permanente est aspirée par un petit trou situé au-dessus du cylindre. Il y a explosion et détente pendant la fin de la course. La remontée du piston chasse les gaz brûlés par l'unique soupape. Une came à deux étages ouvre une soupape ou les deux à la fois. Le rendement est très faible à cause de l'absence de compression des gaz.

sûr, puissant et économique que nous sommes si fiers d'entendre ronronner sur nos machines.

Louis GARNIER.



A PROPOS DU BOL D'OR

A PROPOS DU BOL D'OR

N'AYANT pas assisté cette année au Bol d'Or, j'ai dû me contenter d'avoir des résultats par les journaux, ce qui m'a permis de constater une fois de plus l'absurdité du règlement, puisqu'un vainqueur certain a été privé de sa victoire pour une peccadille.

Avant tout, il s'agirait de s'entendre : quel est exactement le but du Bol d'Or? Est-il de démontrer la possibilité qu'il y a pour un motocycliste d'avoir son derrière collé pendant vingt-quatre heures sur une selle de moto et dans ce cas, je ne vois pas à première vue la portée commerciale d'un tel résultat, sauf pour les marchands de fonds de culotte ou bien de démontrer qu'une moto peut sans défaillance être poussée presque à fond pendant vingt-quatre heures? Si c'est cela, je comprends mieux, mais si c'est le but recherché, pourquoi imposer un seul pilote par machine? Si je ne me trompe pas aux 24 heures du Mans, il y a 3 conducteurs de prévus par voiture engagée; pourquoi pour les 24 h. du Bol d'Or n'y aurait-il pas 2 pilotes par moto? Et pourquoi ces brimades: parce qu'une moto a roulé quelques mètres plus loin qu'elle n'aurait dû et qu'elle a été poussée à la main par les mécanos, la mettre hors course? Si c'est ainsi que l'on espère encourager les participants éventuels, cela doit leur donner à réfléchir pour l'année prochaine....

Autre conséquence de l'ineptie d'un seul pilote: une machine qui a nécessité de longues heures de mise au point et de préparation et qui marche à merveille et doit gagner peut très bien, dans les dernières heures, ne fournir qu'une performance médiocre... ou ne pas terminer l'épreuve si son conducteur est victime d'une éléaillance absoluteur entre les seus es les sentirait

nières heures, ne fournir qu'une performance médiocre... ou ne pas terminer l'épreuve si son conducteur est victime d'une défaillance physique, alors qu'avec 2 pilotes quand celui qui est en selle sentirait le fameux «coup de pompe», il passerait en vitesse la machine à son collègue qui serait reposé et repartirait de plus belle, et de cette façon je crois que les records seraient fortement mis à mal. En plus de cela, que fait-on du spectateur-payant qui dimanche a été privé de son favori ? Qu'en pensez-vous amis, motoeyclistes ?

L'aimerais avoir votre avis dans ces colonnes. Freisse Paris.

J'aimerais avoir votre avis dans ces colonnes. Freisse, Paris.

FAITES DE LA CULTURE PHYSIQUE

Je viens après bien d'autres vous donner, le plus succinctement possible, mon opinion sur la vitesse!

Entre les avis opposés, il y a un juste milieu. Sur les routes mauvaises, encombrées, dans les agglomérations, par suite des intempéries, la prudence est de rigueur comme le smoking dans certaines soirées, mais lorsque la route est libre, dégagée, belle, pourquoi se priver du plaisir de pousser son moteur, de l'entendre tourner rond, de sentir sa machine vivre et répondre à l'appel de son pilote.

Là, vient jouer une question de réflexes, alors faites de la culture physique : 20 minutes tous les matins et un bon tub froid ensuite, et si les premiers temps, cela vous semble dur, forcez votre volonté, et au bout de quelques semaines, vous sentirez et appréciere les résultats : Organes internes bien maintenus par un solide réseau de muscles, après une bonne étape, plus de muscles las et fatigués.

Amis motocyclistes, faites de la culture physique et vous m'en direz des nouvelles.

direz des nouvelles.

VIEYRES, Domont

TRIBUNE LIBRE

Notre abonné M. Chevreau, agent nantais de F. N., sur les quais de Nantes, devant le nouveau paquebot «Normandie».

1020to Revue ...

Étant une tribune libre, nous insérerons dans cette pagesans prendre parti, toutes les lettres présentant un intérêt quelconque, toutes les suggestions, communications ou doléances de nos abonnés ou lecteurs au numéro. Nos lecteurs peuvent communiquer entre-eux par l'intermédiaire de nos colonnes. Moto Revue est non seulement le journal technique et sportif du motocycliste, mais encore le trait d'union entre tous ceux qui pratiquent la moto ou le cuclecar sous quelque forme que ce soit.

Notre but est : Rendre service.

RÉALISATION OU... IMAGINATION ?

 A^{υ} risque de me faire traiter de sale critique, je me permets de vous signaler quelque chose qui m'a frappé en feuilletant

de vous signaler quelque cnose qui ma de votre numéro du 23 mars.

Dans la page des trues pratiques, un lecteur déclare qu'il a trouvé un système de balladeuse démontable, qui peut être balladée partout. Ça c'est possible, mais qu'elle éclaire partout, cela est une autre histoire, car, si je ne me trompe, pour les autos comme pour les motos, le retour se fait par la masse et la lampe, une fois isolée de la masse (en l'espèce, le cadre), ne doit plus rien éclairer du tout.

M. Joseph Péricat a-t-il vraiment réalisé ou imaginé son true?

L. JAFFRÈS, Landivisiau.

LES COLS DES ALPES

LES COLS DES ALPES

L'ANT fidèle motocycliste et lecteur de Moto Revue depuis une douzaine d'années, j'ai lu l'article de M. Montmey relatant sa randonnée et son passage au col du Parpaillon, dans les Alpes.

M. Montmey demandant si d'autres motocyclistes que lui ont passé ce col, je viens donc dire deux mots à ce sujet.

Connaissant assez bien les routes et les cols praticables à moto et sidecar de la région alpestre, je ne peux que féliciter M. Hautmey d'avoir fait ce col-là, qui, à mon avis est le plus dur, le plus rocailleux et le plus élevé des Alpes?

Ce col, doit son sol en mauvais état, probablement à ce qu'il n'est pas bien connu des touristes, cependant, ce n'est pas une piste de chamois, ni un sentier muletier, mais bien une route carrossable qui s'élève par de nombreux lacets sur des pentes boisées et qui fait communiquer la vallée de la Durance (côté Embrun) à la vallée de l'Ubaye (côté Barcelonnette) à une altitude de 2.645 mètres.

Il est recommandé de monter au-dessus du tunnel, 45 minutes à pied, d'où l'on a une vue splendide, étant donné qu'à ce moment-là, nous sommes à 2.879 mètres. Ceci pour mettre au point et détruire la croyance qu'ont beaucoup de touristes qui affirment avoir fait la route la plus haute de France en passant le Galibier. Ils font une erreur profonde.

Le recommande à M. Montmey de faire à son passage dans les erreur profonde.

erreur profonde.

Je recommande à M. Montmey de faire à son passage dans les Alpes, le Col de l'Iseran, lorsqu'il sera terminé et ouvert à la circulation, ce fameux col à 3.000 mètres d'altitude, qui nous fera passer de la vallée de la Maurienne à la vallée de l'Isère.

Machet, Bourgoin.

RENDONS JUSTICE

Je lis souvent dans tes colonnes, soit des remerciements, soit des éloges décernés à des motoristes ayant effectué des réparations soignées et à un prix raisonnable.

Je m'en voudrais de ne pas t'en signaler un qui a droit à l'honneur d'une citation : il s'agit de Pierre Berlendi, mécanicien à Bollène.

Je crois être l'interprète de tous les motocyclistes de la région en disant qu'il a toulours effectué les réparations avec un soin minu-Je crois être l'interprete de tous les motocyclistes de la region en disant qu'il a toujours effectué les réparations avec un soin minutieux et une conscience remarquable, ne ménageant ni son temps (il n'est pas rare de le voir à une heure avancée de la soirée, mettre au point une moto promise pour le lendemain), ni sa peine. J'ai eu récemment l'occasion de voir se manifester chez lui cet propur propose de l'auvier qui élave son métier à la bauteur d'un amour-propre de l'ouvrier qui élève son métier à la hauteur d'un art. Mon vélomoteur ne rendait plus depuis le dernier décalaminage; art. Mon velomoteur ne rendait plus depuis le dernier decalaminage; tous les essais de bougies se révélèrent inopérants. C'est alors que « Pierre » se fit prêter l'Aubier et Dunne d'un de ses clients et interchangea les carburos, pensant que le « pépin » provenait de cet organe. Après avoir démonté et comparé les pièces une à une, test de mobleme cassis en câte de comparé les pièces une à une, fait de nombreux essais en côte et en palier, il finit par mettre au point ma B.M.A.

point ma B.M.A.

Pour ce bricolage assez long, il n'a rien voulu accepter. Ce service, il l'a rendu à beaucoup de motards Bollénois depuis qu'il s'occupe de moteurs, effectuant tantôt les transformations les plus exigentes, tantôt les reparations les plus delicates et ce, au plus bas prix. Mais Pierre Berlendis est un modeste : il m'en voudra certainement de livrer son nom à la publicité. Tant pis!

L. VARAUD, à Bollèns.

M. FABIANI N'EXAGÈRE PAS !

J'AI été très surpris, en lisant dans « Tribune libre », l'article de M. Jucquelier.

de M. Jucqueiler.
Ce monsieur, qui se plaît à critiquer vertement l'article de
M. Fabiani, de Marseille, ne doit pas être fortement calé en la
matière. En effet, il prétend être « ahuri » de ce qu'une 175 cmc.
deux-temps puisse faire une moyenne de 64 km. à l'heure!

deux-temps puisse faire une moyenne de 64 km. à l'heure!

Vous ignorez, Monsieur Jucquelier, que comme vous le dit
M. Fabiani dans son article, il a fait le trajet Marseille-Manosque
(80 km.) sur une 175 cmc. deux-temps gonflée, et qu'une bonne deuxtemps Supersport est à même de taper du pur 90 et même 95 km.
à l'heure au compteur (Monet-Goyon, Prester, etc., etc.). Donc,
Monsieur Jucquelier, avec une telle machine et surtout en accomplissant ce trajet le matin entre 6 et 7 heures, comme l'indique
M. Fabiani, il n'y a rien d'extraordinaire à accomplir la mayenne Fabiani, il n'y a rien d'extraordinaire à accomplir la moyenne 64 km. à l'heure et cela sans pousser la machine à fond.

Vous avez l'air incrédule en ce qui concerne la vitesse d'une 350 cmc. latérales ; vous n'êtes pas sans ignorer qu'une bonne machine de cette catégorie atteint le 100 à l'heure sans peine. Donc, j'admets que M. Fabiani, étant en possession d'une 350 cmc. latérales moderne, puisse faire le même trajet en 1 heure.

BRACCO, Nice.

FEMMES MOTOCYCLISTES

JE pose aux correspondants de *Moto Revue*, cette question ; que pensez-vous de l'avenir du motocyclisme féminin ? » Il faut envisager la question à deux points de vue ; a) motocyclisme de compétition ; b) motocyclisme utilitaire.

Premier argument contre les deux : le principe médical qui veut que la moto soit néfaste à un organisme féminin (secousses, émotions, etc.)

etc.).

Deuxième argument contre : la tendance générale, et je dirai surtout masculine, à considérer que la femme n'a pas de réflexes, d'où, danger quand elle pilote une mécanique. Cela se traduit par un sourire et : « Attention ! C'est une femme qui conduit ». Beaucoup un sourire et : « Attention ! C'est une femme qui conduit ». Beaucoup d'hommes antiféministes ou trop prudents, ou routiniers ou soucieux des préjugés de « monsieur tout le monde » hésitent à confier volant ou guidon à leur conjointe ou à leurs filles. Or, ils sont légion, ces

ou guidon a leur conjointe ou a leurs filles. Or, les sont legion, ces craintis-là qui prétendent avoir peur pour la peau de la voisine alors que c'est pour la leur.

Conséquences: 1º d'abord les motoristes vous regardent comme un phénomène quand vous achetez, mesdames, l'engin à deux roues un phénomène quand vous achetez, mesdames, l'engin à deux roues de l'entre de l'en de vos reves ; 2º les constructeurs ne se fient pas à une représentante du sexe d'en face pour porter leurs couleurs au combat d'une course. du sexe d'en face pour porter leurs couleurs au combat d'une course.

J'excepte, avec reconnaissance, la marque Peugeot qui accepta
Miss Foley, laquelle sut justifier de belles aptitudes dans Paris-Les
Pyrénées-Paris. Et voyez le résultat : après sa première course, la
photographie de cette championne fut affichée à la devanture
du magasin de l'agent Peugeot pour Saint-Etienne. J'ai pu entendre
maintes réflexions masculines, en passant. D'abord : « elle a du cran ».
C'était vrai. Ensuite : « ça ne doit pas être difficile à conduire, une
Peugeot puisque c'est une femme qui la pilotait ». Multipliez ces
réflexions par le nombre des spectateurs et vous en concluerez que,

Peugeot puisque c'est une femme qui la pilotait ». Multipliez ces réflexions par le nombre des spectateurs et vous en concluerez que, parmi eux, des vocations sont peut-être nées d'un effort féminin, que la marque a gagné du temps en propagande concernant la vitesse, le confort de ses machines.

Songez qu'il y a encore des motophobes, des gens qui n'oseront pas monter sur une moto, par peur, ou à cause des « on dit », et qui, du fait qu'une femme « peut monter » essaieront plus tard eux aussi. J'en ai connu, surtout à la campagne. L'amour propre masculin s'accommode mal d'une supériorité féminine. C'est donc un rude coup porté à l'inertie de certains que de prouver qu'une faible femme peut monter une 350 culbutée, voire une 500, voire une 600 avéc side. A Saint-Etienne, il n'y a qu'une femme qui ait abordé la compétition, au Moto Club du Furan. Elle pilote une 600 Styl'son avec sidecar. Vous ne direz pas, messieurs, qu'elle manque de cran. Au point de vue compétition, il y a beaucoup à faire. Il faudrait d'abord que tous les constructeurs soient persuadés qu'une femme par équipe, une vraie motocycliste, éprouvée déjà par des épreuves locales de club, ne pourrait apporter à leur marque qu'un surcroît de popularité féminine, voire masculine, pour le coefficient sûreté, confort, vitesse de leurs machines. Pour les débuts on créerait une catégorie dames, des courses spéciales. Par la suite les dames motocyclistes les meilleures seraient incorporées à chaque catégorie de l'équipe masculine. Encore, faut-il, messieurs, que vous deveniez féministes... et que vous accordiez à vos épouses l'égalité, voire la cyclistes les melheures seraint incorperation de la les courses l'équipe masculine. Encore, faut-il, messieurs, que vous deveniez féministes... et que vous accordiez à vos épouses l'égalité, voire la supériorité dans les courses.

Passons au point de vue utilitaire.
Personnellement je ne me suis aperçue que la moto fut néfaste à la santé. J'en ai retiré un double profit : celui d'avoir respiré fortement de l'air pur et d'avoir profité d'un effort manuel avant mon travail. Il fut un temps pas très lointain où je partais à mon travail (l'école à la campagne) et revenais à Saint-Étienne le soir, en moto, 30 kilomètres chaque fois. Je ne suis pas seule. Jugez-en. Dans la région : deux coiffeuses font régulièrement leurs tournées en moto (une 250 Automoto, une 175 Magnat) par tous les temps. La femme d'un motoriste stéphanois bien connu, pilote elle-même n'importe d'un motoriste stéphanois bien connu, pilote elle-même n'importe d'un motoriste stéphanois bien connu, pilote elle-même n'importe quel engin. Pour ma part, j'ai piloté régulièrement ma Dollar 250 culbutée, avec un plaisir vrai (mes élèves connaissent à peu près tous les organes de la moto, pour les avoir vus de près, parfois détachés de la machine). Je crois, que toutes, nous connaissons la moto sous la pluie, sur les pavés glissants, sur la route boueuse, les chemins bourbeux de la campagne. Et nous ne nous souvenons que des agréments qu'elle nous a procurés, car elle nous sert. Nous servons aussi sa cause. Les motophobes diront : mais les crevaisons ? (Faciles à réparer si vous êtes prévoyante, madame; un enfant s'y amuserait).

Mais les pannes ? Avec une bonne machine, madame, on n'a

jamais que des pannes insignifiantes. Magnéto ? C'est bien vite réglé si vous avez eu la précaution de passer une journée à l'atèlier de votre motoriste-vendeur qui se fera un plaisir de vous expliquer comment on « reprend » une panne. Et si comme beaucoup d'entre nous vous avez un mari mécanicien, eh bien, mais, c'est parfait! et c'est lui qui va vous dépanner et surtout, j'insiste, surtout vous apprendre à dépanner carburo et magnéto (l'essentiel), voire même à vérifier, à réviser votre moteur. La femme de demain, celle qui ne peut avoir « son » auto, aura pourtant « sa .» moto, son permis; elle ira faire ses courses ou son marché en moto. Et quel plaisir, le week-end, ou le dimanche de suppléer monsieur dans la conduite

de l'engin. Songez qu'à deux on peut aller deux fois plus loin...
Si toutes les femmes aimaient ou apprenaient à connaître la moto
et ses avantages, la popularité de cet engin serait décuplée.
Croyez-en une fervente de ce sport qui s'en est toujours bien

Pour celles qui hésitent, vu le prix d'achat de la machine, rappelezvous qu'une fourrure coûte parfois plus cher que la moto de vos rêves. Et qu'avec cette parure vous ne pouvez guère goûter les joies du soleil. La moto, elle, vous en offre le triple : soleil, beaux paysages et santé : choisissez!

Mme Goubelly, à Chatelus.

80... C'EST BIEN ASSEZ

A yant lu votre rubrique « Pour et Contre » dans e nº 625 du 2 mars, je me permettrai de vous adresser à ce sujet mes impressions personnelles sur la vitesse en moto.

Tout d'abord, je ne suis pas du tout de l'avis de M. Aubas qui prétend que la vitesse de 150 km. à l'heure offre plus de sécurité que celle de 70, par exemple. Même en admettant que ces vitesses soient réalisées sur des machines différentes et que la plus grande soit atteinte sur une moto construite dans ce but, je reste persuade soit atteinte sur une moto construite dans ce but, je reste persuadé que cette affirmation de prétendue sécurité est fausse. La réalité est que plus la vitesse augmente, plus l'adhérence de la machine sur la route diminue. En conséquence, le plus léger dérapage, s'il se produit à 100 ou 120, aura certainement de graves conséquences, beaucoup plus graves que s'il se produit à 40. Quant à tenir sans danger des vitesses de 120, je ne vois pas très bien sur quelles routes et surtout pendant combien de temps elles sont réalisables.

Ma conclusion sera la suivante: Comme M. Tardy, je considèrerai comme bien téméraire celui qui roule fréquemment à 80; je déclarerai que sur dix motocyclistes qui roulent à plus de 100, il y en a

comme men temeraire centi qui route i requemment à 80°; le decra-rerai que sur dix motocyclistes qui roulent à plus de 100; il y en a au moins huit qui le font dans le seul but de se faire remarquer. Ouant au « petit 130 » de M. Dijon, il me fait sourire à la pensée qu'une telle vitesse ne peut être que rarement atteinte et en tous cas pendant des temps vraiment trop courts pour qu'on en puisse parler

M. CHARREYRE, à St-Chamond.

L'EXCÈS EN TOUT EST UN DÉFAUT

L'EXCÈS EN TOUT EST UN DÉFAUT

Au sujet de la polémique pour ou contre (622), à morravis l'excès en tout est un défaut et tout parti pris mis à part. A mon idée personnelle, tout conducteur, quel qu'il soit, jeune ou vieux doit être assez sensé pour se rendre compte à quelle vitesse il peut tenir la route, sans être un danger pour les autres usagers. Lorsque l'on connaît bien un parcours, il est certes plus facile de faire de grandes vitesses que sur un autre que l'on ignore totalement. Quand à l'avis de M. Tardy, je ne puis pour ma part le partager et la moto à mon avis aurait bien des crimes sur la conscience, si la mort lui eût pris tous ceux qui sur route dépassent le 80 à l'heure et je crois bien sincèrement que ledit M. Tardy serait du nombre ; peut-être lui aussi va-t-il me lancer des regards courroucés, mais au cas où ce Monsieur n'ait jamais dépassé 80 à l'heure, je me permettrai de lui dire qu'il n'est pas motocycliste. Quant à ses conseils il ne m'est point besoin de les méditer plus longtemps, car tout en m'en inspirant point besoin de les méditer plus longtemps, car tout en m'en inspirant rigoureusement il y aura toujours en la matière des contradicteurs. DUMAS, à Pont-sur-Croissy.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Quelques livres aux données techniques et pratiques

"L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION" édité par l'Actualité Automobile

Prix 15 fr., pour nos abounés 13 fr. franco 1.50 en sus, COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MON-TEUR MECANICIEN"

Par R. Champly, ingénieur-mécanicien.

Prix 27 fr. Franco 29 fr.

" ESSAIS, RÉGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS "

Par R. Bardin, ingénieur. Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75 TRAITÉ PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS. "

Prix 27 fr. Franco 29 fr. Par R. Bardin.

" LE CARBURATEUR.

Prix o fr. Franco 10 fr. 50 Par R. Bardin

" LA MAGNÉTO A LA PORTÉE DE TOUT LE MONDE. " Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50 Par R. Bardin.

" LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE "

Prix 10 fr. Franco 11 fr. 50 Par R. Champly,

471

PIESTION!

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses.

Toutes les questions doivent être adressées à l'éditeur, Moto Revue, 12, rue de Cléry, Paris (2°) et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

L'ART DE RÉTROGRADER

Propriétaire d'une moto Terrot cmc., soupapes latérales, modèle 1934, 3 vitesses. Ayant quelques difficultés à rétrograder de vitesse. c'est-à-dire de passer de la prise en seconde, et de la seconde en première.

Faut-il faire les mêmes manœuvres, quand on passe des vitesses inférieures aux vitesses supérieures.

C'est-à-dire remonter la gamme des vitesses ?

vitesses ? Qu'appelle-t-on double débrayage, est-il obligatoire pour descendre les vitesses sur ce modèle Terrot 225 cmc. latérales 1934 ? Dans ce modèle, entre la 2° et la 3° existe-t-il un point mort ?

Le graissage se fait par une pompe Gurtner, combien faut-il de gouttes à la minute 9

Il n'y a aucun point de repère, pour avoir le graissage désiré, sauf les mots « fermé », « ouvert ».

MOLLIET, Yvoire.

Normalement la rétrogradation des R Normalement la retrogradation des vitesses doit s'effectuer de la façon suivante:

1º Vous désirez rétrograder afin de freiner la machine sur la boîte : vous coupez les gaz et en débrayant vous passez rapidement à la vitesse inférieure.

2º En côte, vous sentez que le régime baisse à la multiplication dans laquelle vous vous trouvez, et vous désirez rétrograder, afin de faire reprendre au moteur son régime normal d'utilisation : sans couper les gaz et en débrayant à peine, vous passez rapidement à la multiplication immédiatement inférieure.

Quant au double débrayage, inutile d'en parler, cette manœuvre ne s'applique qu'aux voitures et est absolument irréalisable en moto. D'ailleurs, les boîtes de moto étant pour la plupart des boîtes à clabots, n'en ont nu

Pour votre graissage, la pompe doit débiter au ralenti, une douzaine de gouttes environ à la minute.

ALLUMAGE ET CARBURATION

DE LA GNOME C.M. 1

1º Quel est le catage de l'avance à l'allumage d'une moto Gnome-Rhône 350 cmc., culbuteurs C.M.1. 2° Réglage du carburateur Amac

(Aiguille à quel cran).

3° Numéro du gicleur.
4° Type de bougie qu'il convient pour la C.M. 1., en K.L.G. Lodge ou Gergovia. GILBERT, Vitry-sur-Seine.

1º Avance à l'allumage 12 m/m à pleine

R 1º Avance à l'allumage 12 m/m à pleine avance.
2º Réglage du carburateur Amac 5/012.
Gicleur 110.

Aiguille au 3e cran. Volet de gaz Nº 4.

3° Bougie à employer : en K.L.G. : K.S.5. en Lodge : A.30. en Gergovia : T.H.R.

RÉALÉSAGE MAL FAIT



Je voudrais savoir quelle est sa vitesse.



Nous prions instamment nos tec-teurs, de nous donner, dans leurs consultations techniques, le plus de détails précis possible. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un moteur : marque, suits des distribution (deux temps cylindrée, distribution (deux temps, latérales, culbuteurs ou a.c.t) type et

année de construction.

Lorsqu'il s'agit d'un carburateur, le inscrit sur la pipe de passage des gaz, près du collier ou de la bride de fixation selon les types, le Gurtner, sur la

Lorsqu'il s'agit de bougies, indiquer le carburant généralement utilisé (es-sence tourisme, poids lourd ou super-carburants commerciaux, et même éventuellement essence benzol ou alcool) et le type de bougie actuel.

Employez le moins possible de for-mules de politesse et classez vos questions distinctement par numéros (1º, 2º, 3º, etc.)

Nous y gagnerons du temps... et vous

D'autre part, devant le nombre sans cesse croissant des demandes de renseignements émanant de lecteurs au numéro nous nous voyons dans l'OBLIGATION MO-MENTANEE de réserver ces renseignements par correspondance à nos abonnés à qui nous les devons et à qui nous répondrons toujours avec plaisir.

J'ai fait refaire le moteur, réaléser avec un piston bombé, je marche à l'Esso. Quel numéro de gicleur, et aiguille à

Carburateur 2 manettes Amac. Cette moto a 2.600 km., tous les pignons même ceux de chaîne primaire sont comme

Le piston qui a été ajusté par la maison qui a fait le réalésage a quatre segments de 2 m/m dans le haut, et un racleur dans le bas. Il claque dans le cylindre, sitôt que le moulin est chaud.

MENDRIER, à Rouen.

Votre machine est du type 1931 et R non 1932.

Vitesse maximum 100 km.h. Gicleur 120, avec épurateur.

Gicleur 150, sans épurateur.
Aiguille au 3° cran, à partir du haut.
Si le piston claque, le réalésage avec fourniture de piston a été mal fait. Il faudrait un piston réparation d'origine B.S.A. à trois segments, car il est probable que le piston monté est trop lourd par rapport au piston

d'origine. D'autre part, il n'est pas recommandé d'utiliser avec cette machine à soupapes latérales, un piston bombé, mais de se tenir au type recommandé par les fabricants.

RÉGLAGE DE LA 350 CALTHORPE

Moto Calthorpe, type O.H.V., année 1931. Moteur 350, culbuteurs. Nº F.R.2-1989.

1º Réglage complet du carbu-rateur Amal à aiguille. Numéro marqué sur la bride J.V. 988-5/004. 2º Calage de la distribution en millimètres.

metres.

3º Bougie à employer.

4º Calage de l'avance à l'allumage.

5º Est-ce que je puis rouler en solo,
sans inconvénients pour le moteur, avec le pignon de 16 dents, servant pour le side, ou faut-il mettre celui de 18 dents. DEHAÈNE, Mar-Vivo.

R 1º Gicleur 130, Aiguille au 2º cran.

Ouverture de soupape admission : 25° av. le P.M.H.

av. le P.M.H.

3º Bougie à employer : Lodge H.1. ou
K.L. G. -H.S. 3.

4º Calage de l'avance. Poignée d'avance,

plein retard, les vis du rupteur doivent commencer à s'écarter, lorsque le piston est au P.M.H.

5° En conservant le pignon de 16 dents pour le solo, il est évident que la vitesse de régime sera dépassée (ce qui pourrait amener des vibrations et des ruptures), si le pilote utilise la vitesse entière du moteur.

SUR LA DRESCH MS 30 LES PIGNONS SONT REPÉRÉS

Moto Dresch 350, type M.S.30 Réglage de la distribution ? (en millimètres, si possible).

HENNEQUIN, Versailles.

R Les pignons de votre distribution portent des repères qu'il suffit d'amener face à face pour obtenir le calage correct.
A titre d'indication, la soupape d'admission doit s'ouvrir environ 0,5 à 0,8 mm. avant le P.M.H.

DIFFICULTÉS DE DÉPART

Je possède une moto New-Map 350 B.L.3., année 30 ou 31. Blocmoteur Chaise à culbuteurs, type K2 Série I.I N° 37.118.

1º Le moteur est dur à mettre en route, 10 à 15 coups de kick, pourriezvous me donner le réglage complet en degrés, ainsi que celui du carburateur Amac-Amal, le numéro du gicleur, etc.. à 2 manettes.

2º Quelle bougie employer pour la route et la ville, en Champion et K.L.G. de préférence.

3º Quelle est la multiplication d'origine pour solo, nombre de dents pignonmoteur, et roue arrière montée avec pneu 27 × 4. A la moindre petite côte, il me faut changer de vitesse.

4º Que faut-il faire pour augmenter le

rendement de ce moteur, quelle est la compression d'origine, quelle vitesse peuton soutenir en solo, sans danger pour le

DURAND, à Lyon.

R 1º Il se peut que la difficulté de mise en route provienne de causes très différentes.

La première est le mauvais réglage de l'aiguille du carburateur, qu'il conviendrait d'essayer de relever d'un cran ou deux. Si le moteur se montre encore rétif, il

y aurait lieu d'essayer un volet d'un numéro an-dessous.

La manéto peut être aussi en cause, et c'est elle qu'il convient d'examiner si l'écartement des pointes de bougie n'est pas exagéré, c'est-à-dire ne dépasse pas 4/10 de millimètres.

Il arrive fréquemment qu'une magnéto se désaimante. Dans ce dernier cas, le remède est simple et peu onéreux (une dizaine de francs).

2º Les bougies à employer sont En Champion: R.3.

En K.L.G.: K.S.5. 3° Le nombre de dents des pignons est :

23 au moteur et 52 à la roue arrière. 4° Nous vous déconseillons formellement d'essayer d'augmenter le rendement de ce moteur, qui n'est nullement prévu pour cela, et risquerait par la suite de vous occasionner de gros déboires.

VOUS AUREZ DU MAL!

Ayant acheté un sidecar Bernardet d'occasion, le standard. Je désirerais savoir à quelle distance doit se trouver en avant, l'axe de la roue du side à celle de la moto.

Ce side était monté sur une Dollar 350 cmc., type K et je voudrais le monter sur une Terrot 350 cmc. latérale, type

Ces renseignements, si vous pouvez me les fournir me seraient très utiles, car ce side se trouve dans l'Yonne et il m'occasionnerait de gros frais pour le faire transporter ici.

CORDILLET, Villeneuve-Triage.

R L'axe de la roue du sidecar doit se trouver environ 10 cm, en avant de l'axe de la roue AB.

Toutefois vous aurez du mal à monter un side Bernardet sur une machine du type de la vôtre, car les cadres sont tout différents.

VOTRE POMPE A HUILE DOIT ETRE USÉE

Je possède une moto F.N., 4 cylindres, Numéro d'ordre, série du type 72134, soupapes admission et échappement latérales.

Je suis ennuyé au sujet du grais-

sage, du premier cylindre; il faut qu'il y ait de l'huile au-dessus du niveau, et à ce moment les bougies s'encrassent.

J'ai démonté le carter du dessous, et u'ai nettoyé tous les tuyaux de la pompe à huile et ceux de l'embiellage.

D'autre part, le moteur penche légèrement sur l'arrière, parce qu'il y a un gros pneu à l'avant.

plus ou moins vraies

larité disputé à Montlhéry.

compte faire beaucoup mieux.

et les doigts dans le nez.

tenant 100 % d'essence.

E coureur Dubidon est venu spécia-

L lement aux bureaux de Moto Revue

pour nous donner son précieux avis au sujet du Critérium de Vitesse et de Régu-

Le tour contre la montre du circuit

Tout réside dans une minutieuse pré-

paration, nous a dit Dubidon, et il ne

faut négliger aucun atout. Ma montre

retarde déjà de plusieurs heures par

jour. Avec un frein supplémentaire sur

le mécanisme, l'espère bien étonner une

fois de plus les sportifs en battant le

record de Monneret sur un vélomoteur

Le Conseil de l'Office National des combustibles Liquides a demandé qu'une

mesure législative intervienne afin d'in-

terdire l'affichage « Essence sans alcool ».

longtemps, un ingénieux industriel avait

livré à la consommation, un rhum con-

On se rappelle qu'il n'y a pas très

Dans un louable souci d'équité, on

prête à l'Office National des Combustibles

Liquides, l'intention de demander que,

désormais, dans tous les cafés, il soil

exigé l'affichage suivant « Alcool sans

Ce génial fabricant d'or qui a plu-

sieurs cordes à son arc, si l'on peut dire,

routier effectué par Monneret en 5' 12" 3/5

n'impressionne nullement Dubidon qui

LUOM ISISTONS!

1020to Revue

Nous vous prions instamment, et ce pour nous faciliter le travail, de rédiger vos demandes de renseignements d'après la lettre-type ci-dessous

Lyon, le 24 avril 1935. Louis Durand, 24, rue Mercière, Lyon (Rh.)

Moto New-Map, type OH VL 3, année 1934, moteur 350, culbuteurs, M.A.G. N°... 1° Ayant démonté le cylindre pour décalaminer, le moteur est beaucoup moins puissant qu'avant et a peu de compression.

2º Réglage complet du carburateur Amac 3º Calage de l'avance à l'allumage.

Joindre une bande d'abonnement, un timbre à 0 fr. 50 et c'est tout.

Que faut-il faire pour remédier à ces deux inconvénients RENARD, Saint-Meen-le-Grand.

Nous ne comprenons pas du tout que R vous ayez des ennuis de graissage à l'un des cylindres de votre moteur, pour la bonne raison que ce moteur ne graisse pas par barbotage; mais par arrosage des bielles par adduction d'huile par un trou calibré en face de chaque bielle.

La pompe à huile refoule dans une canalisation qui dessert les quatre trous et à moins que l'un des trous soit bouché il ne peut y avoir un graissage plus ou moins intense à une bielle qu'à l'autre.

a déclaré publiquement à la presse qu'il

avait aussi inventé les rayons anti-magné-

tiques qui arrêteront autos, motos et avions.

cours d'une randonnée de 8 kilomètres,

en molo, est resté 28 fois en panne, nous

Un de nos fidèles abonnés, qui, au

Ayant appris que Moto Revue organisait le concours du Panneau Réclame,

demande avec effroi si l'illustre inventeur ne l'aurait pas spécialement choisi comme victime el sujet d'expériences pour vérifier d'une façon pratique la puissance de son rayon. Nos collaborateurs techniques, actuel-

lement très déprimés ont répondu qu'ils allaient étudier cette épineuse question et répondront dans quelques jours.

Le Touring-Club de France organise lui aussi un concours de silencieux. Cette question est plus que jamais d'actualité. Il ne faut pas croire non plus que, seuls, les motocyclistes font du bruit pour rien. A la Chambre des Députés notamment, un mécanisme à dépression à ailettes ou à chicanes, destiné à imposer le silence aux députés trop bavards, serail apprécié comme il convient.

Aussi, nous pouvons, dès maintenant, affirmer que le président de la Chambre personne, sera présent à l'épreuve

Les molocyclistes n'ont pas de poste de T.S.F. installé sur leur moto. Quelquefois même, ils n'ont pas la T.S.F. chez eux. Ils ont heureusement la ressource de prendre un taxi-sonore et de pouvoir ainsi, de temps en temps, passer une agréable soirée. Nous avons, l'autre jour, écouté Carmen en entier : il y en avail pour 182 francs au compleur. - Il y a parfois des coups durs, nous

dit le chauffeur. Tenez, hier en plein concert, i'entends un bruit de catagnettes... - C'était une danse espagnole, avons-

nous demandé. - Non, répondit-il, c'était le moteur, je venais de crever un piston...

Evidemment, il ne faut jamais exagérer.

Par ailleurs, la très légère dénivellation qui peut provenir du montage d'un pneu plus gros à l'avant qu'à l'arrière, ne vient pas perturber le graissage, d'ailleurs, même avec des pneus égaux la machine était toujours très légèrement plus haute de l'avant que de l'arrière, pour permettre le débattement de la fourche élastique.

En aucun cas, il ne faut mettre de l'huile au-dessus du niveau, c'est-à-dire environ les 2/3 de la hauteur des viseurs en verre placés de part et d'autre en bas du carter.

Si, dans ces conditions le graissage s'effec-tue mal, c'est que probablement la pompe à huile est usée, a besoin d'être révisée, ou bien qu'il y a un autre dégât quelconque dans le tuyau entre la réserve du bas et la pompe à huile ; ou bien encore que des rentrées d'air existent dans le tuyau de descente qui vient de la réserve d'huile supplémentaire placée dans le réservoir à essence.

Ces deux derniers défauts, se constatent par le passage de bulles d'air dans le contrô-leur d'huile de la pompe.

Par ailleurs, il faut un certain doigté pour doser l'air et les gaz, de manière à ce que la carburation soit toujours correcte à tous les régimes et que les quatre cylindres donnent régulièrement ; si on marche à un moment donné avec un mélange incorrect, l'un des cylindres s'alimente moins régulièrement, il y a des ratées, l'huile monte à la bougie, et à partir de ce moment là, c'est fini : ce cylindre devient une pompe à huile et il faut le purger, démonter et nettoyer la bougie plusieurs fois de suite, jusqu'à ce qu'enfin tout soit remis en ordre.

L'ancien carburateur d'origine peut être aussi usé et ne permettre une alimentation correcte et régulière des quatre cylindres.

un grand nombre de candidats à la députation ont envoyé leur profession de foi. Notre directeur songerait donc à reporter le concours du Panneau Réclame au moment des prochaines élections.

N'en déplaise au lecteur avisé qui a démonté sa molo pour en compter toutes les pièces qui la composent, le chiffre indiqué de 3.070 pièces nous paraît d'ores et déià erroné.

Tous les motocyclistes conscients et organisés aimant le sport et les additions n'accepteront pas les yeux fermés ce chiffre de 3.070 pièces qui demande confirmation.

Nous comptons donc sur la perspicacité des motocyclistes pour démonter sans plus tarder leur moto afin de vérifier si toutes les pièces y sonl.

Cartes routières

TOUTES LES CARTES Michelin, Taride, etc... TOUS LES GUIDES Aux prix d'amis pour nos abonnés CARTE MICHELIN sur papier PRIORITÉ (La France). 6 fr. ENVIRONS DE PARIS, en SORTIES DE PARIS, au 1/50.000, 1 feuille 4 fr. LES GRANDES ROUTES DE FRANCE Partie Nord 4 fr., Sud 4 fr. LE GUIDE MICHELIN Edition 1935 25 fr. GUIDES RÉGIONAUX, Alpes, Auvergne, etc... de 15à 30 francs. Envoi franco de port à nos abonnés dans toute la France.

SURVEILLEZ LE NIVEAU D'HUILE VOUS ÉVITEREZ LE DÉSAMORÇAGE DE LA POMPE OU L'ENCRASSEMENT

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COUTE QUELQUES CENTIMES



DE VOS VOYAGES

quelques ouvrages, relever les sites et les monuments à visiter et c'est sur ces indications que vous établirez votre itinéraire. Contentez-vous d'un circuit assez court. Vous pourrez vous rendre à pied-d'œuvre par grandes étapes, mais après vous flânerez à votre guise. Il est regrettable que l'on ne pratique pas davantage le camping. Ne vous fixez cependant pas un programme trop précis et surtout pas d'étapes déterminées. Tel monument ou tel paysage vous retiendront plus longtemps que vous ne croyez. Tels autres vous causeront une déception. On aboutit à une formule qui combine le voyage bien préparé et une certaine dose de fantaisie. Il est fort agréable pendant l'hiver de pouvoir revivre les voyages qu'on a faits. Il ne feut pas trop compter sur sa mémoire. Les souvenirs s'estompent, deviennent flous et on n'aura bientôt plus que des impressions trop vagues. Il faut quelques précisions autour desquelles se grou-peront les souvenirs. Tenez donc un carnet de route. Il ne s'agit pas de faire de la littérature mais on aura un carnet de la littérature, mais on aura un carnet de route sur lequel on notera quelques détails : heures de passage, les monuments visités, le nom des hôtels, quelques in-cidents de route. Mais il n'est pas dou-teux que l'appareil photographique est un merveilleux compagnon de voyage. Il vaudrait encore mieux dessiner parce que le dessin nécessite un effort d'analyse qui permet de pénétrer plus complè-tement dans l'intimité des choses. Mais à un moindre degré la photographie présente les mêmes avantages.

C'est très justement que les petits formats et particulièrement le 24 × 36mm. et le 3×4 sont devenus populaires. Les appareils 24×36 utilisent le film cinématographique qui a un grain extrêmement fin, mais ne se trouve pas

Malgré le charme d'un voyage effectué

croyons préférable un voyage préparé. Vous constaterez en effet que si vous

avez pris la route sans préparer votre

itinéraire, vous serez presque fatalement

amené à suivre les grandes routes qui

sont peut-être meilleures comme sol

mais sont loin d'être aussi intéressantes

que les routes secondaires. Si vous ne

vous documentez pas à l'avance vous

risquez fort d'omettre des sites pitto-

resques ou de beaux monuments. Vous ne retirerez de votre voyage qu'un

plaisir assez vague et vous ne conser-

verez que le souvenir de quelques in-

cidents de routes. Si vraiment vous voulez faire du vrai tourisme, il faut

vous documenter au préalable, lire

complètement à l'aventure, nous

Nous sommes en possession de quelques appareils photographiques fabriqués par une maison de tout premier ordre et que pour être agréables à nos abonnés, nous leur céderions à des prix absolument hors cours.

Nous demander notre notice spéciale.

partout. Pourtant la popularité de ces appareils est devenue telle que, dans les grandes villes au moins, on trouvera ce qu'il faut. Les appareils 3×4 emploient les bobines 4×6,5 format du Vest Pocket. Les pellicules ont fait récemment d'énormes progrès et on trouve des films orthochromatiques et antihalo qui possédent une sensibilité considérable, dépassant souvent celles des plaques les plus rapides. Ces appareils sont de dimensions très réduites; on trouve un nombre considérable de modèles et à un prix très bas. Il existe des 3×4 qui ne coûtent que 85 francs et dont l'optique assez peu rapide permet d'obtenir des clichés très nets. Au-dessous de 500 francs il y a une multitude de petits appareils avec des objectifs F: 4,5 et même F: 3,5. Un de ces appareils possède même un excellent obturateur de plaque (nous devrions plutôt dire obturateur de pellicule) donnant du 25e au 500e de seconde. Les appareils utilisant le film cinématographique sont des merveilles de précision, mais sont beaucoup plus chers. Le faible encombrement de ces chers. Le faible encombrement de ces appareils permet de les transporter dans la poche. On peut emporter sans difficulté une ample provision de pellicules. On peut au retour confier le développement des pellicules à un photographe, mais on peut aussi, sans aucune difficulté, effectuer soi-même ce développement. Bien entendu les petits clichés doivent être parfaits et le développement doit être fait avec soin une imperfection doit être fait avec soin, une imperfection presque imperceptible se trouve amplifiée par l'agrandissement et obligerait à mettre au rebut le petit cliché. On peut d'ailleurs fort bien éviter les accidents de développement. Nous avons essayé des matériels de développement, mais on arrive à des résultats remarquables sans aucun matériel spécial. Il suffit, après avoir enlevé le papier protecteur. de plonger une extrémité de pellicule dans le bain et de la laisser s'enrouler. On donnera à l'extrémité de la pellicule un léger mouvement de va et vient. La pellicule se développera alors d'une manière très régulière. On la rincera entre le développement et on fixera avec un

fixage acide. Les épreuves de ces minuscules clichés sont trop petites pour être bien lisibles et il faut les agrandir. Fort heureusement l'agrandissement est devenu extrêmement facile avec les agrandisseurs verticaux. En moins d'une dizaine de

secondes (nous parlons seulement du temps d'exposition) on a un agrandissement. On s'est ingénié à faciliter l'emploi des agrandisseurs. Certains même, ont une mise au point repérée. On obtient sans difficultés des agrandissements, 13×18 et même 18×24.

Si on dispose de plus de place les appareils à plaques ou à pellicules ne manquent pas. Les plaques ont trois gros inconvénients: l'encombrement, le poids et la fragilité. Jusqu'à présent les émulsions des pellicules étaient nettement inférieures à celles des plaques, mais il inférieures à celles des plaques, mais il n'én est plus de même aujourd'hui. La pellicule atteint la même sensibilité que les plaques. Elle est orthochromatique et anti-halo. Pendant longtemps la planéité des pellicules laissait également à désirer et rendait peu recommandable l'emploi d'objectifs à grande ouverture et par conséquent à faible profondeur de foyer. Les nouveaux appareils même de très petit format possèdent des dispositifs, presseurs ou glissières qui donnent à la pellicule une planéité parfaite. à la péllicule une planéité parfaite.

Plus tard quand vous compulserez

vos notes et que vous regarderez vos photos, vous revivrez complètement vos vovages. Vos souvenirs s'enchaîneront. Sans doute éprouverez-vous quelVous souviendririez-vous avec autant de précision du château de Pierrefonds à demi enfoui dans la verdure, au bord de l'eau, si vous n'en aviez pas, grâce à la photo, fixé à tout jamais sa beauté sur le papier ? aportoriem representative compresentative de la compresentative de la compresentative de la compresentative de

que mélancolie en pensant que tout cela appartient au passé; mais n'avez-vous pas, pour vous consoler, la perspective

de nouveaux voyages plus intéressants encore!

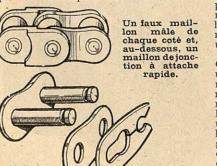
RAVISSE

UNE FABRICATION DE QUALITÉ La Chaîne YELLOW

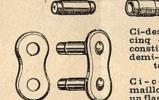
Une chaîne Yellow partiellement démontée. contrôlée. Extraites du four les billettes

La fabrication des chaînes est une des plus délicates qui soient. La chaîne doit supporter des efforts considérables. Nos moteurs ne développent-ils pas une puissance qui suffirait à une petite usine. Et elle est exposée à l'eau, à la boue, à la poussière. Longtemps on a considéré que la chaîne anglaise était supérieure, à toutes les autres et il faut même remarquer que deux ou trois marques de chaînes s'étaient seules imposées. En 1924 une marque française, Yellow, décida d'entreprendre la fabrication des chaînes; au début elle fit des chaînes de bicyclettes, puis devant le succès considérable qu'elle remporta, elle fabriqua des chaînes de motocyclettes, puis des chaînes pour tous les usages. Un succès de cette envergure ne peut-être dû qu'à une qualité excep-

Comment cette qualité est-elle obtenue? D'abord grâce au choix des matières premières. Pour être absolument sûre de la qualité des aciers qu'elle emploie, la Société Yellow reçoit des aciers bruts qu'elle lamine, ou tréfile elle-même. L'acier brut est livré sous forme de billettes qu'on place dans un four électrique dont la température est exactement



sont laminées. Au cours de cette opération un contrôle rigoureux s'exerce. Décapées, les bandes obtenues sont laminées à froid et après chaque laminage, subissent un traitement de recuit. On arrive ainsi à leur donner exactement les qualités voulues, ainsi qu'une parfaite homogénéité. D'autres billettes sont tréfilées avec le même soin. Ces opéra-



Ci-dessus : les cinq éléments constitutifs d'un demi-maillon in-

Ci-contre: un maillon extérieur un flasque dérivé.

tions compliquées sont effectuées dans un ordre parfait, avec le matériel le plus puissant et par des ouvriers très expérimentés. On a ainsi la garantie d'une qua-lité exceptionnelle, alliée à un prix de revient aussi réduit qu'il est possible pour une fabrication de cet ordre.

Passons à l'usinage proprement dit. On sait que dans une chaîne, il y a toute une série de pièces pour constituer les maillons extérieurs et les maillons intérieurs : flasques, rivets, faux rouleaux, rouleaux. Les flasques sont découpés, biseautés et marqués. Puis ils subissent un traitement thermique (trempe à l'huile, revenu) pour qu'ils présentent une grande résistance à la rupture sans être cassants. Les rivets sont constitués par des aciers de cémentation. Les rouleaux sont pris dans du feuillard d'acier spécial,

qui est découpé, embouti, recuit. Il en est de même des faux rouleaux. On remarquera le nombre des opérations thermiques qui sont nécessaires.

Et voici maintenant l'assemblage. Il comporte les opérations suivantes : 1º Fabrication du maillon extérieur.

Une machine automatique assemble un flasque et deux rivets.

2º Fabrication du maillon intérieur, comprenant deux flasques, deux faux rouleaux rivés sur les flasques et deux rouleaux enfilés sur les faux rouleaux. Les machines sont automatiques.

3º Pose des deuxièmes flasques exté rieurs. La chaîne est mise à la longueur prévue par le programme de fabrication.

- 4º Matage des rivets.
- 5º Redressage.
- 6º Contrôle.
- 7º Graissage et empaquetage.

Nous voudrions insister tout particulièrement sur le contrôle. Il y a tout d'abord des contrôles multiples en cours de fabrication. On prélève à tous les stades de la fabrication des pièces et on s'assure qu'elles possèdent exactement les caractéristiques qu'au cours de longs essais ont fixées les laboratoires. Les labora-toires sont merveilleusement équipés pour tous les essais chimiques ou mécaniques. Si la pièce examinée ne correspond pas à l'échantillon, toute la série est impitoyablement mise au rebut. Mais telle est l'excellence des méthodes de fabrication que cela est extrêmement rare. On éprouve également, avec des machines très ingénieuses les chaînes terminées (traction, enroulement, etc.). La précision de la fabrication est de l'ordre du centième de millimètre. Une chaîne de motocyclette peut supporter une charge de plus de 1.800 kilos, chiffre constaté par le Conservatoire des Arts et Métiers.

COLOTRUCTEURS. FABRICALITY

POUR VOS ROUES

Remettons en mémoire à nos lecteurs la maison Naville, spécialisée dans la construction, transformation et réparation de toutes les roues métalliques.

Les frères Naville, dont la compétence est indiscutable, sont à consulter pour tous les travaux se rapportant aux roues métalliques, que l'engin se nomme avion, auto, moto,

canoë, etc.
Un outillage perfectionné leur permet de donner satisfaction aux plus difficiles.
Vous trouverez leur adresse dans nos

pages d'annonces.

TOUS SUR GOODRICH

Les motos des entraîneurs de Bordeaux-Paris étaient équipées de pneus Goo-drich. Etant donné la tâche imposée à ces motos, il y a tout lieu de supposer que le choix de leurs pneus n'a pas été fait à la légère; la démonstration d'ensemble ainsi faite a démontré d'une facon évidente leur remarquable tenue et leur parfaite adhérence sur les routes boueuses. Ce sont là indications que doivent retenir les motocyclistes tou-jours soucieux de leur tranquillité et de leur sécurité. Il leur est donc utile de se docu-menter sur le pneu Goodrich-moto.

LA CHAINE MORSE AU BOL D'OR

CETTE chaîne confirmant son précédent succès dans Roubaix-Paris-Roubaix mosucces dans Rodbalx-Fairs-Rodbalx mo-tocycliste, se classe première avec l'excel-lent pilote Morignot sur X, qui totalise le nombre respectable de 1.932 km. 240 dans les vingt-quatre heures, battant le record de sa catégorie et approchant de 124 km. le record général de cette épreuve.

general de cette epreuve.

Rappelons que, dans un autre domaine, c'est également la chaîne Morse qui détient le record du monde de vitesses avec Malcolm Campbell sur l'Oiseau-bleu, à 444 km. à l'heure. Ce sont les Etablissements Salvi qui, pour la France sont agents exclusifs de cette chaîne justement réputée.

LE BELGIAN SLEEPING

E nouveau Belgian Sleeping méritait Le nouveau Belgian Sleeping méritait d'être signalé. Delaunay, le constructeur bien connu, qui fabrique le Belgian en France depuis de nombreuses années, s'est dans se ateliers préoccupé, avec ce modèle, de la question confort et protection du passager.

Cette nouvelle carrosserie, fermée ou découverte à volonté, par un toit ouvrable facilement de l'intérieur ou de l'extérieur, et dont l'accès est facilité par une large porte, diffère vraiment des sidecars que nous connaissons.

Le plus étonnant dans cette originale réalisation, c'est le poids de cette carrosserie qui confortable, solide et bien finie ne pèse que

Un autre fait saillant, qui ne gâte rien, c'est le prix. Ce sidecar ne coûte pas plus cher qu'un modèle ordinaire bien équipé.
Quant au châssis Belgian à roue indépen-

dante, depuis longtemps connu pour sa sou-plesse et sa robustesse, il a été encore perfectionné. Le tube principal du châssis en forme de U, est maintenant fermé, ce qui évite au châssis toute déformation et tout déréglage.

déréglage.

Le système breveté de roue indépendante par ressort antivibrateur, est une garantie pour tout l'attelage.

A noter que les châssis Belgian se montent aussi bien à droite qu'à gauche, et que des attaches spécialement étudiées pour chaque marque de moto en assurent la pose facile et correcte.

LE TÉMOIGNAGE DE FOUREL A LA LAMPE YVEL

Nous avons publié la semaine dernière la lettre que Bertin gagnant du Bol d'Or en sidecars 600 cmc. sur Motoconfort-Bernardet avait spontanément écrite aux fabri-cants de la lampe Yvel. En voici une autre, elle émane d'un autre vainqueur, Fourel, du M.C. de Maisons-Alfort, 1er des amateurs toutes classes.

Je vous suis particulièrement reconnaissant d'avoir bien voulu me confier des lampes Yvel Granilux jaunes qui m'ont rendu de grands services pendant la nuit du Bol d'Or motocycliste. J'ai pu consider que ces dernières, me fatigant moins la vue que les lampes blanches, avaient facilité considérablement ma course, surtout aux dernières heures de la nuit. J'ai remarqué notamment que j'apercevais bien mieux les obstacles qui se trouvaient plus nettemetax les obstacles qui se trouvaient plus nette-ment dessinés. J'édais assez sceptique aupara-vant sur les avantages de cette lampe, mais je puis vous assurer que, désormais, je n'en voudrais pas d'autres sur ma motocyclette et la recommanderai à mes amis en toutes circons-

Vous remerciant de nouveau, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments dis-

LES SEGMENTS AMÉDÉE BOLLÉE remportent le Circuit du Sud-Ouest et le Circuit de l'Eure

et le Circuit de l'Eure

Cumulant les succès dans les épreuves motocyclistes, les Segments Amédée Bollée ont gagné récemment le Circuit du Sud-Ouest avec Lafon sur Soyer 500 cmc.

Dans le Circuit de l'Eure, c'est aussi des Segments Amédée Bollée qui équipaient les Peugeot de Pahin et Narcy, vainqueurs ex-aequo du groupe rouge, ainsi que la Motobécane de Cuny, premier du groupe blanc. C'est une nouvelle confirmation de l'incom-

C'est une nouvelle confirmation de l'incom-parable qualité qui a fait des segments

Amédée Bollée les segments des records.

A PROPOS DE LA VICTOIRE DE TÉRIGI A ORLÉANS

Traid l'agent parisien Sunbeam qui vient de gagner en 175 cmc, le circuit d'Orléans, sur une machine mise au point par lui même, rappelle à cette occasion qu'il se tient à la disposition de tous les motocyclistes pour tous renseignements, mise au point de machi-nes de tourisme ou de course, réparations et transformations de toutes sortes.

ÉCHANGE GRACIEUX CHEZ NOVI

LE profite de l'occasion que me donne J cette lettre pour vous signaler la grande amabilité de la Société des éclairages Novi, laquelle, en échange d'une ampoule-code, ne fonctionnant plus, que je lui envoyai pour examen, me retourna, franco, une nouvelle lampe neuve à titre gracieux, ainsi que de très bons conseils concernant le fonctionnement de mon appareil.

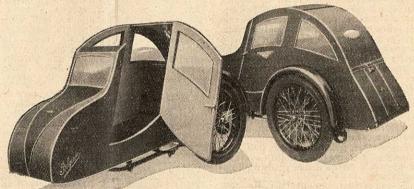
Ce fait mérite d'être connu de mes cama-

rades motocyclistes qui lisent Moto Revue. R. D., à B...



L'HOTEL LAROCHE, A VIERZON

Pour mes camarades motards de passage à Vierzon, qui aiment bon accueil et bonne table, je me fais un plaisir de leur recommander le restaurant Laroche, 46 et 48, rue de la République, Vierzon Villages.
Thunloup, Paris.

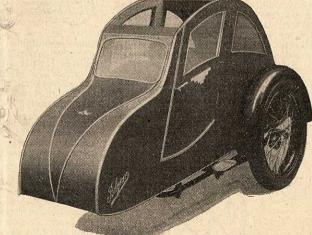




Voici trois aspects différents du nouveau sidecar fermé à toit ouvrable Belgian «Sleeping» qui viennent compléter heureusement la

sonnelle de ce nouveau sidecar rap-pelle néanmoins celle du fameux « Tank ».

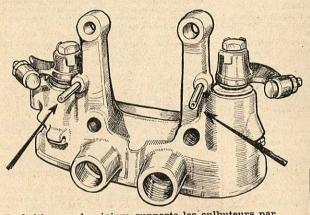




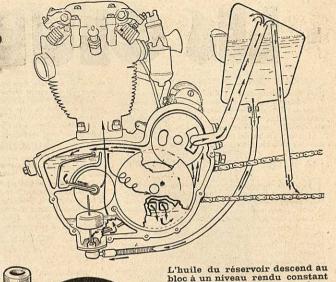
LE NOUVEAU BLOC-MOTEUR "S" MOTOBÉCANE

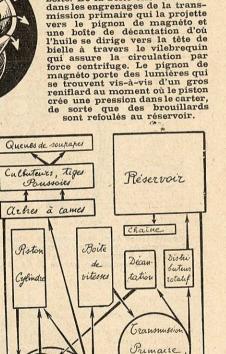
1er JUIN 1935

à quatre vitesses et graissage intégral par circulation automatique



Le boîtier en aluminium supporte les culbuteurs par de doubles rangées d'aiguilles. Il est parfaitement étan-che et dirige les condensations de brouillards d'huile vers des forages aménagés dans la culasse. Les cul-buteurs sont en deux parties clavetées, boulonnées et freinées. Une touche fixe rapportée reçoit la tige de commande, une autre, réglable, porte sur la soupape.





bloc à un niveau rendu constant par un flotteur; et pénètre dans le moteur qui la projette vers le cylindre, la distribution et la boîte. De la boîte elle redescend

Schéma montrant le parcours à double circuit effectué par l'huile.

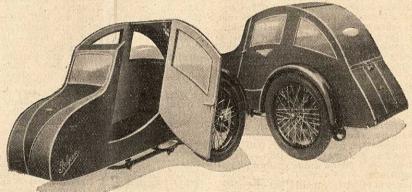
Niveau constani

Côté embrayage on peut voir le flotteur, les réserves d'huile et l'arrivée au vilebrequin. On aperçoit le pignon de magnéto qui joue le rôle de distributeur rotatif par coıncidence devant l'entrée du canal de retour au réservoir.

reservoir.
L'embrayage,dont la commande est munie d'une pédale, est doté d'un système de ressort à lames, décollant automatiquement tous les disques dès que l'on débraye, évitant ainsi le moindre entraînement à froid.

Carter des

volants



description que nous en faisons ci-contre. La ligne bien per-

Les bagues des guides de poussoirs sont cannelées pour permettre aux brouil-

lards de monter.

nieurs qui donneront toutes les instructions utiles. La distance totale (aller et retour) est de 150 km.

départ aura lieu du siège social du Moto-Club à 6 h. 45. Un second départ est prévu pour 7 heures à Vouillé. Les motocyclistes isolés qui désireraient participer à cette sortie sont cordialement invités.

U. M. DIJONNAISE

Le dimanche 26 mai a eu lieu la distribution des prix du premier « Dijon-Paris-Dijon » de l'U. M. Dijon-

concurrents et sociétaires présents.

Le Président, assisté du Comité en entier, prononca une courte allocution et donna ensuite le palmarès, puis il fut procédé à la distribution des prix.

A l'issue de cette distribution, un vin d'honneur fut servi au café Ruffey, Siège de l'U. M. D. à tous les

NOTRE SERVICE

DES RECOURS

se charge pour tous nos lecteurs

sans aucuns frais préalables, de

récupérer à l'amiable ou par devant

toutes les juridictions compétentes,

toutes indemnités consécutives à des

accidents corporels ou dégâts maté-

victimes.

Consultations gratuites.

riels dont ils auraient pu être

- LES CLUBS

M. les délégués des clubs de l'A.C.M.I. sont priés IVIII. les délégués des clubs de l'A.C.M.I. sont prés de noter que la prochaine réunion générale men-suelle de l'Amicale aura lieu le lundi 3 juin 1935, à 21 h, au siège social, 8 rue Saint-Denis, à Paris. Tous les clubs de l'A.C.M.I. sont priés de se faire représenter. Comme à l'habitude, les clubs indépendants désirant

assister à cette réunion seront cordialement recus.

« LA FLÈCHE » MOTO-CLUB DE VINCENNES

DIMANCHE prochain 2 juin, sortie touristique sur la Forêt de Fontainebleau, Barbizon, etc. Rassemblement au siège social à 7 h. 45. Départ à 8 heures précises. A midi pique-nique en forêt. Retoûr vers 18 heures.

Les isolés sont cordialement invités.

La prochaine assemblée générale mensuelle de « La Flèche » aura lieu le mercredi 5 juin 1935, à 21 heures, au siège social, 54, rue de Montreuil, à Vincennes. Tous les membres sont priés d'y assister. A l'ordre du jour figurent l'établissement du calendrier de juin, l'organisation de la Coupe Charron, la mise sur pied d'un concours de pêche,

M C VOUZAILLES Visite d'une mine de houille

Le 2 juin prochain le Moto-Club de Vouzailles orga-nise une sortie à Faymoreau (Vendée). Le but de cette sortie consiste en la visite du carreau de la mine de houille, d'une usine de carbonisation de la houille et d'une Centrale thermo-électrique (Société Energie Electrique de l'Ouest). Ces trois usines se trouvent près l'une

LE CALENDRIER SPORTIF DE L'AUTOMOBILE-CLUB DU MIDI ET DE L'UNION MOTOCYCLISTE DU MIDI DE LA FRANCE

Au cours de la dernière réunion de la Commission Sportive de l'Automobile-Club du Midi et de l'Union Motocycliste du Midi, les divers règlements des manifestations qui doivent avoir lieu dans le courant de cette année-ci ont été élaborés.

La saison sportive de ces deux importants groupeme commencera le 2 juin par un grand match de moto-ball au stade Jacques Thomas, Barrière de Paris. Le même jour, l'A.C.M. et l'U.M.M. accordent leur patronage à un rallye-promenade, dit de la Moyenne secrète, qui amènera les participants de cette manifestation aux gran-des fêtes du Printemps de Saint-Ferréol, organisées à Revel par le Touring-Club de France.

Le 30 juin, se courra un rallye-promenade concentra-tion sur Auch, avec le concours du Comité des Fêtes de cette ville. Le soir, un grand banquet réunira les organisateurs et les concurrents, ces derniers y étant gracieu-

Le 7 juillet, s'ouvrira le cycle des Grands Prix de vitesse. C'est à Carcassonne que nous reverrons cette année ci les grands as internationaux de la moto, qui ont su déjà par leurs nombreuses prouesses s'attirer la sym-pathie du public régional.

Le 14 juillet, ce seront les Grands Prix de vitesse de l'Alhigeois, le matin étant réservé aux motos et l'aprèsmidi aux voitures.
Enfin le 4 août, les onzième Grands Prix internationaux

du Comminges, se présenteront cette année-ci sous une formule toute nouvelle, formule qui a été adaptée aux conditions d'engagement des équipes officielles actuelle ment en course.

Les règlements de ces diverses manifestations pourront être réclamés, dès la fin du mois de mai, au Secrétariat sportif de l'A.C.M. et de l'U.M.M., 17, Allées Jean-

la fourche en tous cas!

CROQUIS DE BOL D'OR Reproduction interdite sans mention d'origine Pour pallier à toute ouverture intempestive de son bouchon de réservoir, Kiéné l'avait bridé par un sandow. Remarquer aussi les gros blocs de caoutchouc sur le T de fourche. Le sidecar Prester Jonghi-Bernardet de Barthélemy était équipé de freins à huile Lockhead qui lui assuraient des possibilités d'arrêt extraordinaires. On voit cidessus le réservoir d'huile et le dispositif de commande de ces freins, naturellement conjugués. Ci-contre, le frein avant. dont on remarque l'énorme patte d'ancrage nécessitée La roue du sidecar Bernardet de Barthélemy était, elle aussi, munie d'un énergique frein à par sa puissance inaccoutumée. Belle référence pour huile Lockhead dont on voit ici la tubulure d'arrivée d'huile.

HE ADOR

CIRCUIT DE VITESSE DE LA VILLE DE BOURGES

M. C. du Berry, Moto Revue, 9 juin

NACE Quelques jours et les engagements seront clos, que les retardataires fassent diligence, car le nombre des partants en chaque catégorie sera limité à 12; la date limite a droit simple est fixée irrémédiablement au 31 mai, et au 6 juin à droit double.

15.00 francs en espéces seront répartis aux vainqueurs.
Consulter le règlement, L'entraînement aura lieu le matin de l'épreuve, de 6 heures à 8 heures.
Pour les clubs, qui à cette occasion, feront le déplace-

ment, 50 % de réduction à l'entrée. Pour les campeurs, un terrain sain et agréable sur le

LE GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DE SUISSE

CETTE manifestation de beaucoup la plus importante de toute la saison motocycliste et que les fervents du guidon attendent avec impatience, aura lieu le 30 juin. Le Grand Prix de Suisse amènera à nouveau les meilleurs coureurs d'Angleterre et du continent à se mesurer sur ce dur circuit de la forêt de Bremgarten, si rapide en même temps et si varié. Des combats acharnés sont d'autant plus à attendre que probablement diverses

nouvelles constructions étrangères seront aux prises. Bien que le cinquième Grand Prix se monte sur un grand pied (le samedi après-midi déjà une course d'ama-teurs est prévue) le M.C. de Berne, organisateur, s'est décidé à baisser sensiblement les prix d'entrée.

LE BOL D'OR MAROCAIN

Le Bo d'Or Marocain qui doit être disputé à Casa-blanca pour la Pentecôte (organisé par le Moto-Club Casablancais) n'aura probablement pas lieu sur le circuit d'Ain Seba comme il en avait été question.

Le M.C.C. envisage un nouveau circuit près du vélo-drome d'Aufa. De nombreuses demandes de renseigne-ments arrivent au M.C.C. et il est probable que le lot des concurrents sera assez important

- TENYTRATIO

LE CIRCUIT D'ORLÉANS

REMARQUABLEMENT organisé par l'A.M.C. Orléanais et l'A.C. du Centre, le Circuit d'Orléans s'est disputé dimanche dernier. On connaît la formule, les épreuves duraient une demi-heure pour tout le monde, mais il n'était tenu compte pour le classement que des tours entiers accomplis dans les trente minutes. La fraction de tour entamée ne comptait pas.

tour entamée ne comptant pas. Il est à remarquer que c'est une 250 cmc., la Monet-Goyon de Bourquin qui fit le meilleur temps des profes-



Térigi, aussi bon metteur au point qu'excellent pilote vient encore de gagner en 175 cmc. au Circuit d'Orléans.

A EDRESARIA GALLEDRICA

9 juin Circuit de Bourges (M.C. du Berry, avec le concours de Moto Revue).

Course de côte d'Angoulême Puymoyen (M.C. Charentais) Course de côte de Limonest (M.C. Villeurbanne) Circuit de Mazamet (U.M. du Midi)

sionnels, car les courses des 350 et 500 cmc. se déroulèrent

sous la pluie, ce qui rendait le circuit rrès dangereux.
En 175 cmc., nous enregistrons une nouvelle victoire
de Terigi, l'agent parisien de Sunbeam, victoire très signi-

de l'eng, l'agen patiseire de devant l'as chevronné qu'est Coulon. En 350 Naudon est vainqueur, et en 500 c'est Georges Monneret (Saroléa) qui triomphe d'Onda, Lafon et

Les Classements

Les Clasements

Professionnels

175 cmc. — 1. Terigi (MM.). 11 tours, 39 km. 600, 28' 14"; 2. Coulon (Terrot), 11 tours, 28' 17"; 3. Copet (O...), 9 tours, 32 km. 400, 29' 50".
250 cmc. — 1. Bourquin (Monet-Goyon), 11 tours, 39 km. 600, 27' 10"; 2. Lesellier (Rudge). 11 tours, 28' 52"; 3. Pahin (Peugeot), 10 tours, 36 km. 29' 16"; 4. Bogacki (Vélocette), 9 tours, 32 km. 400, 29' 13".
350 cmc. — 1. Naudon (X...), 10 tours, 36 km., 28' 29".
500 cmc. — 1. Monneret (Sarolea), 11 tours, 39 km. 600, 28' 36"; 2. Onda (Magnat-Debon), 29' 12"; 3. Lafon (Saroléa), à 1 tour; 4. Narcy (Peugeot), à 2 tours.

175 cmc. - 1. Radideau (A.M.C.O.), 9 tours, 32 km. 400

27'38".

250 cmc. — I. Lechevallier (A.M.C. Aiglon), 9 tours, 32 km. 400, 29' 57"; 2. Galey (A.M.C.O.), 7 tours, 25 km. 200, 27 45".

35 km. 200, 27' 45".

35 km. 200, 27 37"; 2. Gandrille (A.M.C.O.), 9 tours, 28 km. 400, 27' 37"; 2. Gandrille (A.M.C.O.), 9 tours, 28' 20"; 3. Janvier (A.M.C.O.), 8 tours, 28 km. 800, 27' 3"; 4. Marlet (A.M.C.O.), 8 tours, 27' 39".

500 cmc. — I. Baudoin (A.M.C.O.), 12 t., 43 km. 200, 29' 37"; 2. Dubreuil (M.C.P.), 10 tours, 36 km., 27' 33"; 3. Tabart (M.C.P.), 10 tours, 29' 12"; 4. Granger (A.M.C. Aiglon), 9 tours, 32 km. 400, 27' 13"; 5. Thauvin (A.M. C.O.), 9 tours, 29' 4"; 6. Bichardzon (M.C.P.), 8 tours 28 km. 800, 27' 29".

TOUS A BOURGES LE 9 JUIN

Vous avez jusqu'au 6 pour vous en-gager dans la belle épreuve qu'organise le M.C. du Berry, avec le concours de Moto Revue.

UNE COURSE SUR PRAIRIE Samedi 29 juin

6.000 fr. de prix

Moto Revue organise pour le samedi 29 juin, de 21 heures à 21 h.30, à l'occasion d'une soirée populaire qui sera une des plus belles manifestations de la saison de Paris, une course sur prairie, au Bois de Boulogne. Les règlements sont actuellement en prépa-ration. De nombreux prix en espèces et en nature sont prévus ; le nombre des participants est limité. La distance à parcourir sera de 50 kilomètres environ. Que ceux que la question intéresse nous envoient leur demande de règleleur seront adressés des homologation par l'U.M.R. ment dès la semaine prochaine et ceux-ci

PAS DROLE, LE CIRCUIT D'ORLÉANS,

A PRÊS sa victoire en 500 cmc., au circuit d'Orléans, Georges Monneret est venu nous rendre visite à la Maison de la Moto.

« Il ne faut pas s'étonner — nous dit-il — que nous ayons fait une moyenne inférieure aux 250 cmc. Lorsque



Georges Monneret (Saroléa), vainqueur 500 cmc. au Circuit d'Orléans.

pluie fit son apparition avant le départ de la course la pluie fit son apparition avant le départ de la course des 500 et que les organisateurs annoncèrent leur intention de supprimer cette épreuve, je poussai les hauts cris et me démenai comme un beau diable; je n'étais pas venu pour regarder tourner les autres! Ou est-ce que j'avais fait là! A peine le départ fut-ill donné que je commençais à regretter mon insistance. Le soluétait en tous points comparable à l'asphalte mouillé et l'en ne pouvait « tirer ». Pendant un certain temps, la roue adhérait à peu près, puis tout à coup, ça ne collait plus et je partais " en crabe ", alors je coupais, mais trop et je partais de l'autre côté ! Vous voyez le tableau. Aux je partais de l'autre cote ! Vous voyez le tableau. Aux virages, il fallait commencer à rétrograder au moins 400 mètres avant et encore n'était-on pas sûr d'être suffisamment ralenti. au moment voulu. Naturellement, il ne fallait pas songer à coucher la machine si peu que ce fût! Dans la ligne droite opposée, c'était une autre le la comment de la com histoire, les pavés adhéraient un peu mieux que le goudron, mais la chaussée était coupée de rails d'un tramway à voie étroite et il fallait se faufiler là-desus. Dix fois, je faillis tomber en accelérant, et pourtant j'y allais mollement, je vous l'assure. Il y a bien longtemps que je n'ai vu la bûche d'aussi près.

Non, de ma vie, je n'ai disputé d'épreuve aussi dange-

UN BEAU SUCCÈS DE LA F.N. « M. 86 »

A. Brunetto, sur une F.N. M.86, supersport, s'est classé ler ex-aequo dans la VIIIº épreuve des 24 heures, Milan-Gênes: Spezia-Modena-Mantova-Brescia-Bergamo-Premano-Monza.

Cette compétition fut rendue extrêmement dure du fait que le parcours montagneux a été couvert presque entièrement pendant la nuit et sur des routes de second

ordre.

Se sont présentées à l'arrivée: 5 machines sur 67 ayant pris le départ. De nombreux concurrents se sont égarés dans la montagne, dans la neige et le brouillard, ou se

dans la montagne, dans la nege et le Ordinate, of se sont découragés. Il s'agissait de parcourir, sans arrêt et pendant 24 heures consécutives, les 1/112 km. du parcours et ce à une moyenne de 50 km.-h. pour les motos de 500 cmc. L'ar-rivée avait lieu à l'autodrome de Monza où les cinq concurrents ont été soumis à une épreuve de vitesse pure : il fallait parcourir au moins 80 km. dans l'heure. Un des cinq finalistes a dû abandonner à la suite d'avarie au

Quant à Brunetto, pour ne pas gâter les résultats d'une course particulièrement dure, il a parcouru les 80 kilo-mètres en 45 minutes, en s'adjugeant une montre en or, réservée au concurrent qui aurait amélioré son temps vis-à-vis des autres concurrents classés ex-œquo.

A noter que seul un concurrent est classé ex-æquo avec Brunetto.

La moto M.86 supersport employée était strictement

de série ; elle n'a pas donné lieu à un seul ennui.



Le prestigieux Cora (Saroléa), a encore battu un record général, celui de la côte des Alpilles, où il gagna aussi en 500 cmc

COURSE DE COTE DES ALPILLES Cora a battu le record général de l'épreuve

Décidément le jeune lyonnais Cora, n'a pas fini de nous étonner. Dimanche dernier, il vient encore, non seulement de battre le record général de l'épreuve, mais encore de battre celui de la catégorie 500 avec deux Saroléa, dont une 750 cmc. Dans les catégories, Nougier (Magnat-Debon) bat le record des 125 et en 600, sidecars, Gnome-Rhône, remporte avec Amort, une belle victoire.

Résultats

Professionnels

125 cmc. — 1. Nougier (Magnat-Debon), 3' 5" 2/5 (moy. 77 km. 679), record battu; 2. Suppo (Magnat-Debon), 3' 27" 3 5 (moy. 70 km. 364), record battu. 175 cmc.—1.Nougier (X...) 2' 52" 2/5 (moy. 83 km526); 2. Barbe (Terrot), 3' 2" 35; 3. Bec (Magnat-Debon), 3' 3" 4/5; 4. Ruy (Kehler-Escoffier), 3' 20" 2/5; 5. Bellagenth (Terrot), 3' 21" 25

35 4/5; 4. Kuy (Kenier-Escottier), 5 20 2/5; 5. Beliagamba (Terrot), 3' 21' 25.
250 cmc. — I. Padovani (Terrot), 2' 38'' (moyenne: 91 km. 139); 2. Bellagamba (Terrot), 2' 38'' 3/5; 3.
Boetsch (Terrot) 2' 46''; 4. Chauvin (Magnat-Debon), 2' 40''; 4.

350 cmc. - 1. Bernard (Terrot), 2' 52" 2/5 (moyenne 83 km, 526).

83 km. 220).
500 cmc. — 1. Cora (Saroléa), 2' 24" 1/5 (moy.99km.360), record battu; 2. Padovani (Terrot), 2' 26".
750 cmc. — 1. Cora (Saroléa), 2' 20" 1/5 (moyenne: 102 km. 710), record battu, meilleur temps de la journée.

350 cmc. — 1. Combe (New-Map), 3' 12" 4/5 (moyenne) 74 km. 688).

600 cmc. — 1. Amort (Gnome-Rhône), 2' 51" 2/5 moyenne: 84 km. 013), 1.000 cmc. — 1. Amort (Bernardet-Jap), 2' 40" 4/5 (moyenne: 89 km. 552),

500 cmc - 1. Chevenet (Rudge), 3' 19" 4/5 (moyenne 750 cmc. — 1. Gilhet (Darmont), 3' 20" 1/5 (moyenne : 73 km. 928). 72 km. 072).

1.100 cmc. — 1. Gilhet (Darmont), 3' 4/5 (moyenne': 79 km. 645).

Motos amateurs 175 cmc. — 1. Neyrolle, 2' 55" 1/5 (moy. 82 km. 191).

record battu.
350 cmc. — 1. Poste, 2' 40" 4/5 (moy. 89 km. 552).
500 cmc. — 1. Bertier, 2' 32" 4/5 (moy. 94 km. 240) record battu; 2. Presson, 3' 5" 2/5.



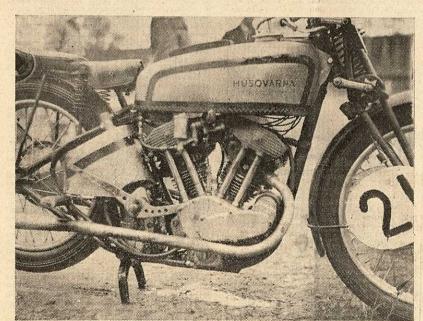
Amort (Gnome Rhône Bernardet), a une fois de plus triomphé aux Alpilles. LE CIRCUIT DE PARIS

Pour la 5º fois a eu lieu dimanche le Circuit Moto-cycliste de Paris, épreuve de régularité de 204 kilo-mètres, organisée par le Moto Club Dyonisien. Le temps tut favorable et le classement très serre : il n y a, en effet, que deux minutes d'écart entre le 1er et le 14e. La pro-clamation des résultats se fit au Vélodrome de Saint-Denis où les concurrents accomplirent un tour d'honneur et assistèrent à diverses épreuves cyclistes avant la dis-

et assistèrent à diverses épreuves cyclistes avant la distribution des prix.

Le challenge du M.C.D. reste au club organisateur devant le Lutèce M.C. Il en est de même des coupes Moto Revue et Sigmund Record.

Classement individuel : 1. Doll (Lutèce); 2. Boisard (M.C.D.); 3. Martin (M.C.C.E.), 4. Hauducœur (Lutèce); 5. Brière (M.C.D.); 6. Givernaud (M.C.D.); 7. Hugon (M.C.D.); 8. Demerson (M.C.D.); 9. Dermon Lutèce); 5. Brière (M.C.D.); 11. Mandiau (M.C.D.); 12. Chadenier Sceaux; 13. Petit Lutèce; 14. Hamelin, indépendant; 15. Dollemagne Sceaux; 16. Badoureau (M.C.D.); 17. Delos (M.C.D.); 18. Robles Sceaux; 19. Bettrand (M.C.D.); 20. Lamorlette (M.C.D.); 21. Baillet, indépendant; 22. Ronis (M.C.D.); 23. Gros (M.C.D.); 24. Joncoux (la Flèche).



La 500 cmc. bicylindre Husqyarna de Sunnqvist, qui vient de remporter le Grand Prix de l'Avus, à plus de 171 de moyenne.

LE GRAND PRIX INTERNATIONAL DE L'AVUS De notre correspondant particulier à Berlinj

CETTE fois, la course internationale de l'Avus n'a pas été un succès pour les marques allemandes quoique les constructeurs aient fait de grands efforts. Parmi les constructions nouvelles, la nouvelle Impéria représente une des innovations les plus remarquables. Il s'agit dun monocylindre à deux temps et à deux pistons opposés, muni d'un compresseur. La chambre de combustion est placée ici au centre du cylindre entre les deux pistons. Les deux vilebrequins sont liés par une chaîne à doubles rouleaux. L'emploi d'une suspension de la roue AV par bandes en caoutchouc est une autre par-ticularité de cette machine dont le moteur développe une puissance énorme. Son pilote Loof pouvait se montrer le plus rapide du lot, malheureusement la machine était incapable de tenir les trois tours. Il semble que les mêmes difficultés de carburant que l'on remarqua à l'entraînement furent la cause de son abandon anticipé. L'emploi du mélange essence-benzol ne convient nullement à ce moteur. Sans doute, est-il appelé à faire des étincelles, mais il est nécessaire de parfaire sa mise au point. N.S.U. mais il est nécessaire de parfaire sa mise au point. N.S.U. n'a pas eu de chance cette fois. Le fameux Anglais Rowley (A.J.S.) n'a pas été un adversaire dangereux, et la Jawa tchèque n'est pas encore assez vite. Mais les Rudge, pilotées par les Berlinois Richnow et Pertuschke, étaient très supérieures. A tel point que Richnow enleva cette course à la moyenne de 147 km.-h. devant Petruschke qui fit 145 km.-heure. H.P. Muller sur Victoria-Jap termina troisième. 29 machines de 350 cmc. de cylindrée prirent le départ, 19 ont terminé.

de cylindrée prirent le départ, 19 ont termine.

La catégorie 250 cmc. courait dans la course dont le
Président de la Fédération Internationale des Clubs
Motocyclistes, le comte Bonacossa, donna le signal de
départ. Ici, la marque D.K.W. montra sa supériorité.
Walfried Winkler gagna à la moyenne de 142 km-h. Cette course a montré clairement que la différence de vitesse entre les 250 et 350 cmc, n'est pas énorme. 13 coureurs sont partis dans cette classe, six seulement ont terminé les trois tours, correspondant à une distance totale de 59 km. 550.

totale de 59 km. 550.

La course des 500 comportait 5 tours (98 km. 696).

Des 30 participants de cette catégorie, 13 termineront.

Outre les fameuses N.S.U. et D.K.W. l'Allemagne était représentée par la nouvelle Imperia dont la construction est similaire à celle de la 350 cmc. et par un nouveau type de B.M.W. C'est la première fois que la Bayerische Motorenwerke a engagé cette machine en course. Elle ne put gagner, mais tint bon jusqu'au bout et termina

On sait que les Suédois construisent des machines rapides. Mais à l'entraînement on n'aurait pas cru que la deux cylindres Husqvarna fût si vite. Sunnqvist prit la tête dès le départ, et aussitôt il fut vivement pressé par Gall sur l'ancienne B.M.W., mais l'Allemand ne put passer qu'en quatrième tour, pas pour longtemps d'ailleurs car Sunnqvist reprit la tête au début du cinquième et enleva cette catégorie à une vitesse de 171 km. h. 700 triomphant de Gall par une seconde et de Ley par deux secondes; puis vint l'ancien as motocycliste alle-mand Bauhofer sur la même machine. La cinquième place fut prise par la nouvelle B.M.W., pilotée par Kraus, à la moyenne de 163 km.-heure 300.

Cette machine est une flat-twin à arbres à cames en tête et à compresseur. Celui-ci est entraîné directement par le vilebrequin. Les cylindres sont en acier. Le cadre est en tubes et est muni de la nouvelle fourche télesco-pique à ressorts travaillant dans l'huile que B.M.W. sortit à l'occasion des derniers Six Jours Internationaux. FRITZ WITTEKIND.

Classement
500 cmc. (98 km. 696). — 1. Sunnqvist (Husqvarna),
moy. 171 km. 300; 2. Gall (B.M.W.), à 10 m.; 3. Ley
(D.K.W.), à 25 m.
350 cmc. (60 l.s. 600).

(D.K. W.), à 29 m. 350 cm. (59 km 500), — 1. Richnov (Rudge), moyenne 147 km.; 2. Petruschke (Rudge); 3. Muller (Victoria), 250 cmc. (59 km. 500). — 1. Winkler (D.K. W.), moyenne 142 km.; 2. Marchall (Rudge).



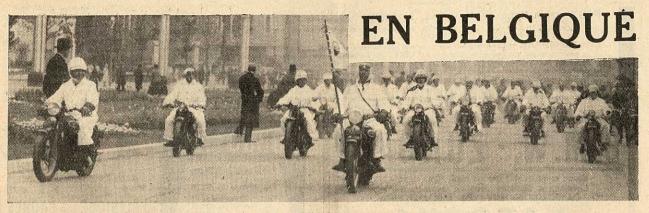
PISTES FRMÉES

Ufait d'épreuves inscrites au programme de l'auto drome les pistes seront fermées aux essais comme indiqué ci-après :

Samedi 1er juin, dimanche 2 juin : Piste de vitesse et piste routière toute la journée. Dimanche 9 juin : Piste routière toute la matinée

Dimanche 16 juin : Piste de vitesse et piste routière toute la journée.

Jeudi 20 juin, vendredi 21 juin, samedi 22 juin, diman-che 23 juin : Piste de vitesse et piste routière toute la



Le superbe défilé des membres de l'Amicale Motocycliste de Turnhout, tout de blanc habillés.

LE RALLYE INTERNATIONAL DE L'EXPOSITION DE BRUXELLES

CE fut une manifestation étonnante du groupement des forces et une démons-tration impressionnante de l'importance du motocyclisme. Il est vrai que de nombreuses et magnifiques délégations étrangères étaient venues se joindre aux participants belges Les Danois ouvraient la marche du prestigieux cortège suivis par un brillant contingent de Français, puis venaient les Hollandais, les Polonais, les Luxembourgeois, les Autrichiens et les Suisses ; chacune de ces sections étrangères précédée de son drapeau national largement déployé. La concentration de Bruxelles fut étonnante et ne peut être comparée qu'à la fameuse Rose de Milan qui mobilise, chaque année, les belles et innom-brables unités italiennes. Mais ce qui nous frappa surtout parmi tant de forces tumul-tueuses, c'est l'admirable ordonnance et l'esprit de discipline qui présida à la formation et au défilé du formidable cortège. Le spectacle fut d'une force d'intensité extraordi-naire. Par quatre de front, les motocyclistes clamèrent la victoire de la démocratie du moteur. Chaque groupe avait sa personnalité. On notait l'exubérance française, le calme réfléchi du Danois, la taciturnité des Hollan-

1er JUIN 1935

dais et des Flamands, la fougue des Liégeois. Le club de Turnhout fit sensation, vêtu de blanc probablement en offrance au Dieu moderne de la moto. Pendant 40 minutes le prodigieux défilé déroula son film émou-vant. Plus de 4.000 motos et sidecars défi-lèrent dans l'allée centrale de l'Exposition; plus de 7.000 personnes s'étaient déplacées à cette occasion. Dans l'Exposition, l'importante colonne ne cessa d'impressionner par sa masse les nombreux spectateurs qui faisaient la haie sur le parcours. Lorsque les machines et sidecars furent garés, le prestige du nombre apparut encore davantage. La Commission de tourisme de la Fédération obtient là un très gros succès auquel il y a lieu d'associer l'avocat R.L. Constant, son inlassable commissaire général ainsi M. et Mme Lenoble, qui assumèrent l'énorme besogne matérielle du secrétariat. On imagine aisément les complications qu'entraî-naient une telle manifestation et la difficulté de mettre au point les contrôles qui devaient

Chaque concurrent devait faire poinconner sa carte dans cinq pavillons choisis parmi les

Voici les résultats et le classement de ce rallye Concours de l'ordonnance du défilé et de l'équipenent: A.M.C. Turnhout. — Concours du défilé le plus silencieux: Auto Moto Club de Bruxelles. — Concours de discipline dans le défilé: Union Motoriste Liégoise. — Concours de fanions: Auto Moto de L'Entre-Sambre-et-Meuse, à Mettet. — Les prix individuels: 1. (moto 500 cmc. F.N.) M. Delmotte, A, à Mouscron; 2.(moto 500 cmc. Saroléa) M. Van Heyste, C. Anderlues; 3. (moto 500 cmc. Gillet) M. Minebo E. à Gand; 4. (sidecar L.F.D.), M. Swinnen W., à Malines; 5. M. Opdecam E., à Bruxelles; 6. M. Everard J., Bruxelles; 7. M. Dekock F., Bruxelles; 8. M. Vivier E., Frasnes-lez-Buissenal; 9. Mile Provoost, Braine-le-Comte; 10. M. Gorter H. (Hollandais); 11. M. Dehan G., Bruxelles; 12. M. Duby, M. Boussu; 13. M. Andersen F. (Danois), Copenhague; 14. Mile Paris A., Jodoigne; 15. Mme Renard Ch. (Française), Amiens; 16. M. Stern Th. 13. M. Andersen F. (Danois), Collemague;
14. Mile Paris A., Jodoigne; 15. Mme Renard
Ch. (Française), Amiens; 16. M. Stern Th.
(Hollandais), Amsterdam; 17. M. Calomne J.,
Louvain; 18. Mme Motte M., Saint-Josset-enNoode; 19. Mme Hulet G., Bruxelles; 20.
M. Hofman (Hollandais), 97, Jouberstraat,
La Haye; 21. M. Berskmans P., Merxem;
22. Mme Peeters M., Châtelineau; 23. M. Dekairelle Dinant; 24. M. De Meyer, Chimay;
25. M. Bablewee (Hollandais), 50, J.v.d.
Dresstraat, La Haye; 26. M. Demol P.,
Vilvorde; 27. Mme Evers E. (Hollandais), 2,
Merwedestraat, La Haye; 28. Mme Swiggers
M., Wyneghem; 29. M. Vangi A., Bruxelles;
30. M. Lechat L., Montigny-sur-Sambre; 31.
M. Matagne J., Sclayn; 32. M. Vander Sande
L., Borderhout; 33. M. Missoten H., Ixelles;
34. M. J. Van Rutten, Tirlemont; 35. M. Depoete F., Mouscron; 36. M. Hernalsteen Ch.,
Ath; 37. M. Stiers M., Tirlemont; 38. M. Raes
J., Gand; 39. M. Symons C. Eppeghem, etc.
Une page mémorable a été inscrite dans les Une page mémorable a été inscrite dans les annales de la Fédération et du motocyclisme

belge.

principaux de l'Exposition. Partout, ce fut une belle ruée.

un déjeuner présidé par le baron Nothomb, entouré de M. Raymond Vaxelaire, vice-pré-

sident du Comité exécutif de l'Exposition; Charles Fonck, directeur général; Lambo-

relle, Gérard et Marcelis, présidents des com-

missions fédérales; quelques commissaires généraux des sections étrangères et tous les

dirigeants de la Fédération motocycliste

Au dessert, le baron Nothomb souhaita bienvenue aux nombreux participants.

M. Vaxelaire souligna la brillante réussite du

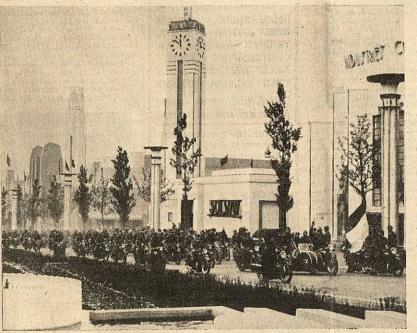
rallye motocycliste. M. Wamberg, commis-

saire général du Danemark auprès de l'Expo-sition, fut le porte-paroles des concurrents

étrangers pour souligner la prestigieuse importance du Rallye motocycliste interna-

Voici les résultats et le classement de ce rallye

Les participants furent ensuite conviés à



L'imposant défilé des participants hollandais

Georges DETAILLE.

TOUT POUR

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 annenciers sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée be annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes 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'abo

Pièces détachées pour Motos

DAVIDSON Endian

Établis H. FILLIAT

8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27 Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

MOTOS A VENDRE

B.S.A. 500 cmc. Etoile Bleue, 4 vit., cme nve. Px. intér. Silano, 4, r. Paul-Bert,

Bianchi 350 latérales, bon état, inter.

Bianem 390 laterales, bon etat, inter. A.E.M., 48, rue Vavin, Paris (6°). B.M.W., 5 CV cul. 3,600, Terrot 4 CV. 1.500, F.N. 500 cul. 1,800, Rovin 3CV sup. sp. 1,500. Motoconf. 175, 4 t. bloc. 1,000. Vélom. Alcyon 600. André, 6, rue Rottem-

bourg (12°).

B.M.W. 750 lat., écl. Bosch. 6.000. Nor-ton 350, ent. nvc. 6.500. B.M.W. 750 lat., avec side Bernardet. 6.500. Guzzi 250 course

avec side Bernardet. 6.500. Guzzi 250 course 3.500. Motoconf. 350 lux chromé. 1,950 etc... Remy, 21, rue Clemenceau, Paris-20e. B.M.W. R. 11 750 lat., écl. et cpt 41 aux 100 km. et nf. 5.800, sérieux. Guérin, aux Mestrelles-Saintes (Charente-Inférieure). Terrot 1935, 4 vit., sélect. 5 CV monobl. Delco, abandon. moitié px. Le Gersant Fils. 30, boulevard Gouvion-St-Cyr, Paris (179). B.S.A. 250 Etoile Bleue b. équip., parf. ét. Imbernotte. 1. r. Acacias Paris

Imbernotte, 1, r. Acacias, Paris. Jonghi 350 lat., roul. 2.000 km. 3.800 fr

mel, à Naours (Somme).

Gnome-Rhône CV 2 1933 2 carbu.

mec. impec. très belle Izaas 22, r. Wi-

tes marques, toutes cylindrées, vous est of-fert chez : Laclau, 37, avenue Emile-Zola,

Alcyon 250 cmc., tr. b. ét. 1.300 fr.

HARLEY-

Stock complet des pièces détachées depuis 1927 Livraison à domicile sous un rayon de 250 Kms - CATALOGUES ENVOYÉS SUR DEMANDE -

LATSCHA

Agent Général pour la France

Agent Exclusif GILLET-HERSTAL

avec Stock complet des pièces détachées

Sides PRÉCISION BERNARDET

REPRISE TOUTES MOTOS

CRÉDIT UNIQUE

SPÉCIALISÉ

16, Rue Auguste-Bailly, 16 à ASNIÈRES à 250 mètres de la gare Téléphone : Grésillons 17-93 FERMÉ LE DIMANCHE





34. Avenue du Roule Porte des Ternes NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55 (2 lignes groupées)

robin. rés. : 13 f.

filtre 15 f.

botom 15 f.

la tubulure souple

OTOM

COURBEVOIE

34, Av. de

TUBOTOM la tubulure soup 3 ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ

Monet-Gyon 350 bloc. lat. peu roul, tte éq. acces, ese maladie. Ecr. Paul Becqué, 132, r. H.-Litolff, Bois-Colombes. Monet-Goyon 3 CV Brooklands, 2 tps, écl. 1.300. Romme, 17, Galerie Variétés-2°. Motoconfort 350 culb. mot. black. nte. burm. peu roul., cse ach. voit. Bou-tault, 47 av. de Clichy (17°). B.S.A. 350 cmc. culb., écl. Lucas, b. px. Imbernotte. 1. rue des Acacias, Paris.

4.000. Voir 6 à 8 h., Adam, 74, rue

Diamants (O.S.A. Liberty 3 HP, 90 à l'heure, 900 fr

sur-Seine.
Saro, Terrot, Gillet, Royal-Enfield,
B.S.A., dep. 400 fr. Ach. compt. Ech.
Créd., 47, avenue République.
Peugeot P 111 cme nve, tte ég. 2.500 km.
occ. réelle. Rehak, 156, Faub. Poissonnière.

Paris, tous les jours sauf le dimanche. Rhony'x 250 culb. Zurcher, écl. élec., bon ét. 1.100 fr. Leroux, 23 bis, Imp. Mou-

embout. ou éch. ctre plus faible, b. px. Martinet, I, boul. Mairie, Croissy (S.-et-O.) San-sou-pap 350, dern. mod., cad. tôle, éq., gd. tour., b. px., 6, pas., Abel-Leblanc, Paris (11°).



Secours immédiai en cas d'accidents de moto par l'interrupteur d'alarme

ALARMATOR-Z 4. RUE LAFON-TOULOUSE

Dépannage gratuit Stock pièces détachées, accessoires PIÈCES HARLEY Catalogue gratis - Prix sans concurrence Bougie spéciale "SLITDORF" Prix: 25 fr. Établissements Pierre PSALTY 80, Avenue des Ternes - PARIS

CLICHY (Seine)

Tél. : Péreire 10-41

Concessionnaire de

GNOME-RHONE - TERROT

MONET-GOYON - B. S. A.

TRIUMPH - SAROLÉA - F.N.

MOTOCONFORT - SOYER

GILLET-HERSTAL - DAX

SIDES: BELGIAN, PRÉCISION

Comptant, crédit, reprises, occasions

Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques

20 années d'expérience



service permanent

des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions

15 pour pos lecteurs). Cette

nos hureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. N manquez pas de nous informer de

la réalisation de la vente, afin

reste en permanence dans

MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

Ne pas confondre bien noter no 16

Imbernotte, I, rue des Acacias, Paris.

A profiter occs. intér., b. px. MotoAgency, 24, boul. de Charonne, Paris.

Norton 500 cmc. culb., 4 vit., sélec., tte

eq. 4.000. '01 0' a 5 n., Adam, 74, rue de Romainville (19°).

Norton 500 cmc. culb., tr. b. ét. 3.500 fr.
Berdin, 11, rue Germain-Pilon (18°).

New-Map 350 culb., jap., tte éq., parf. ét. dble échap. moy. Broc Raynal, 19, rue dcs 5-Diamants (13°).

Concierge, 24, avenue de St-Ouen (17°). 250 Peugeot P 108. 1.700. Lache, 62, r de Charonne (11°). A partir de 6 heures. Gnome-Rhône, 500, parf. ét. cme nve,

tr. pres., cse dép., 58, av. Montaigne (8°). Ravat 350 lat., écl., acc. Klax, t.-sad. 2.000. Valeur, 6, av. Caquineau Epinay-

n-Vert, Paris.
Rovin M.A.G. 500 culb., 2 t., cad. tôle



automatique de sûreté





Service DÉPANNAGE ACHAT - ÉCHANGE - RÉVISION REMISE A NEUF

AGENCE GÉNÉRALE ÉCHANGE-STANDARD de toutes pièces cadre et fourche 12, r. Jean-Nicot - PARIS (7º)

- RÉPARATIONS

Toutes Pièces Détachées nour JAP - LMP - MAG - CHAISE - Bte BURMAN ATELIER SPÉCIALISÉ

d'Alésia (14e).

dans la réparation de tous moteurs

tte ég., tr. b. et. Lebret, 5, avenue J.-Jau-

rès, Gentilly.

Soyer 500 jap. lat., sid. Bernardet, parf.

ét. 3.300 fr., éch. ctre pet. moto. Delage,
23, boul. Edgard-Quinet (14°).

Soyer jap 350 lat., sid. Vannod, b. et.,
cpt., écl. élec. 2.000. Briquet, 145 bis, rue

HARLEY-DAVIDSON GRANDE-ARMEE-MOTOS MODÈLES 1935 & D'OCCASION A. PRÉVOST 3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations Maison fondée en 1897 Agence officielle 22, rue Picpus

AGENT DIRECT

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR GILLET-HERSTAL. Vente de toutes marques neuves

Occasions de machines REVISÉES Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces MOTOBÉCANE NOVI - SOUBITEZ M GURTNER - AMAC Chaines RENOLD . BRAMPTON

Accessoires V.W. Fourniture de toutes plèces détachées et accessoires suivant modèles Réalésages

VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES ET AGENTS EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS Métro: OBLIGADO Téléph.: ÉTO.54-81 Compte Chèque postal: Paris 1597-79

Anciennement

le plus grand stock de PARIS

de MOTOS d'OCCASION

ÉCHANGE - CRÉDIT

82, avenue des Ternes, PARIS

(angle boulevard Péreire)

J. THEVENON 127-129, Av.

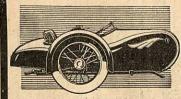
Fait au plus juste prix toutes lunet-

tes à verres simples ou "Blindés Flambo" pour l'École, l'Atelier, le

Établissements .

Thomann 350 Zurcher, compl. F.N. 500 culb., tr. bon ét.... 3.500 x Motos F.N. 500 cul. éq. gd. t. 3.000 x Motobécane 250, bon état.... 1.500 » Paris-Sud, 98, av. d'Orléans, Paris (14°).

Il vous sera offert gratuitement un élégant sidecar. Pour cela, conseillez à votre mari d'acheter à crédit ou au comptant



Faites un ESSAI et achetez 'Incomparable SIDE CAR PRÉCISION

1er Exæquo ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX PARIS - NICE chez le spécialiste

Remy VERCHÈRE, 21, Rue de Tlemcen, PARIS

La grande marque de casques vous présente ses nouveaux modèles 1935

CASQUE F. N.

Pour tous renseignem ts. s'adresser aux

et. méc. Champenois, 122, r. Paris, St-Denis Terrot 500, nve, cullb., monobl., sélec., éq. 3,200, ap. 8 h. soir. Tinard, 10, rue Mendelssohn (20°). Terrot 500 R.L., ét. nf., écl., t.-sad, cpt, montre Vallée, 92, boul. Poniatowski (12°), Terrot 4 CV lat. 1,250 fr. Ecr. p. r.-d.v. Quencez, 10, r. Delarivière-Lefoulon, Pu-

Supersport 500 cmc., mot. L.M.P. 1.800 fr. Vélom. Aubier-Dunne. 500, parf. et. méc. Champenois, 122, r. Paris, St-Denis

teaux.
Terrot 500 lat., parf. ét., éq. compl.,
t.-sad. 3.000. Phelipon, 35, r. Monge (5°).
Terrot 500 lat., ét. gén. parf. Martin,
26, rue du Marché, Neuilly-sur-Seine.
Les Etab. Revil anciennement Palais de Moto, vous informent que vous trouverez à leurs magasins un stock considérable de motos d'occas, garanties sur factures et ven-

notos a occas, garanties sur factures et ven-dues à crédit aux meilleures conditions, gdes. facilités d'échanges, 82, av. des Ternes, écl. élec., à enl. 1.250. Georges, 10, r. Sedai Terrot 175, fin 34, r. 300 km., pns nfs, éc écl. élec., à enlev. 1.250. Georges, 10, rue

Sedaine.

Vélomoteur nf. et b. 2 vit. nve, vend.
moit. px. Béthume, 85, r. Paris, Poissy.
Diamant 2 CV, accid., mot. nf. 350. Lenoble, 20, bd. J.-Jaurès, Boulogne (Seine).
San-sou-pap 1 CV, b. ét., revis., éq., ROYAL-ENFIELD motos - pièces détachées d'origine Comptant - Crédit - Échange Agence générale France : Établis. Pierre PSALTY cpt. 650 .Tesoro, 12, av. d'Orléans, 20 h,

SIDECARS

F.N. 500 culb. av. side, tr. b. ét., vend., tte, conf. 3.600 fr. S'adres. concierge, 25, rue de Pétrograd (8°). Gnome-Rhône 4 CV, sp., sid. Bernar-

det, roul. 4.000 km, occ. uniq., v. le s. ap. 19 h., ent. éa. Goby, 16, bd, St-Jacques-14e Gnome-Rhône 2 CV Bernardet, gd sp. 34. 11.000 km. ét. abs. nf. vend. par partic. cse ach. voit. Grisel, 4, allée Foch, Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

Cloud (Seine-et-Oise).

New-Map 1934 sp. 500 culb. 4 vit. tssad écl. cpt mt. sid. cap. gd luxe nf. essai.

Garage Paris-Sud, 98, avenue d'Orléans.

Sidecar Monet-Goyon 500 cmc. b. ét.
2.500. Michaud 218 bis bd Péreire (17°).

1.250 fr. sid. nfs 1 pl. 1/2 mont. comp.

V.W. 5, r. Franklin, Le Pré St-Gervais (S.).

Sidecars New-Map 500 culb. freins, 3 r.

absolument neuf. 7.500 fr.

votre confort Madame !!!

Bureau, la Ville, le Spectacle, le Stade, l'Air et la Route. une 500 cmc. 1935, à son choix. 5, rue Emile-Allez, Paris (17°). René-Gillet 6 CV, side biplace Vannod,

MOTO AGENTS EXCLUSIFS. Ste A. SALVI. 24, Rue Analole France. LEVALLOIS





Réclamez-le chez votre

Le Siège E.N

es Dérive-chaîn

SPEEDYZ

PENNANT

FIBRAX

DUPIEUX

I,r.dela Chapelle.PARIS

Éths F.N. 79, rue de la Verrerie, Paris Tél.: Turbigo 98-37

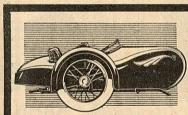
spécialités DUPIEUX

d'Alésia (14°). Thoman sp. 350 culb., t.-sad, cpt., écl. mot. rev., b. et., sid. Bufflier. 3.000, essai. garage Paris-Sud, 98, av. d'Orléans. Sidecar Bernardet, gd rout. av. 500. Terrot jap culb., tt éq. Oran, 16, rue du 14-Juillet, Pré Saint-Gervais. VOITURES

Morgan à eau, b. ét. de marc., b. px.Les-ne 2, r., Edith-Cavel Courbevoie (Seine). Sandford gd sport 1.100 culb., zod. rcc., px intér. 72, avenue des Ternes.

A la voiture sport Darmont spéc. 2 vit. Darmont spéc. 3 vit., marc. arr. B.N.C. Monza à Ruby D.S. Rally





Faites un ESSAI et achetez l'Incomparable SIDE CAR

RÉCISION 1er Fy maulo ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX

chez le spécialiste AUDEMARS - 4. Place d'Armes, à TOULON





THE MOTORIST" ACCEPTE LE PAIEMENT EN BONS DE LA SEMEUSE DE PARIS



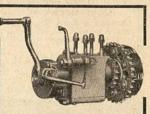
"L'ADERISATION" des pneus est la découverle la plus sensationnelle et qui a révélé les conditions exactes dans lesquelles doivent se trouver une bande de roulement pour adhèrer au sol et éviter le dérapagé. C'est le plus grand pas fait vers la sécurité depuis l'application des freins avant. Motocyclistes vous avez ercers elus besoin que les automobilistes ore plus besoin que les autor

15 fet par muc

alaloque en coulews de fous articles 1010 - V£LO-AUTO sw' demande à ÉCALÉMIT 18, Rue Brunel, Paris 17:	
N	







Un Bon Conseil

Pour vous éviter des aléas et des- frais en augmentant vos possibilités et votre tranquillité:

...montez une boîte moderne 2-3 ou 4 vitesses

STAUB"

S'adaptant exactement votre moto quelque soit le modèle avec garantie d'une maison connue.

CONDITIONS AVANTAGEUSES AVEC OU SANS REPRISE

Seul distributeur des PIÈCES DÉTACHÉES "STAUB"

PERTUISOT

23. Rue des Acacias. 23 PARIS

MAISON FONDÉE EN 1906 Métro: Obligado - Étoile

VISITEZ NOTRE HALL: (Ouvert dimanche toute la journée)

187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES (près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : Défense 07-02

PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHONE - RENÉ GILLET - MONET & GOYON Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS BUFFLIER - BERNARDET, etc...

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOIS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES PNEUS - ACCESSOIRES

SUCCURSALES PARIS, 7, Rue Meslay (3°)
ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire GRATUITEMENT dans endroit clos.

MAGNÉTOS MOTOS NEUVES Frs: 65, 90 et 100 DYNAMOS DOUBLE DÉBIT Frs: 90, 100 et 125

RUPTEURS avec VIS PLATINÉES IRRIDIÉES: 25 % Frs: 25 ÉCHANGE STANDARD - Reprise suivant étal

Établts JAIME 61. Rue de Villiers - NEUILLY

RÉPARATIONS

PIÈCES DÉTACHÉES Achat - Éch. contre voiture

BRIOUET

24. Rue Henri-Poincaré - PARIS-20°

Tél. : Ménil. 49-43



L'ÉQUIPEMENT IDÉAL POUR LES VACANCES

Le siège arrière Nº 19

les repose-pieds N°
180, le porte-bagages
arrière pliant N° 14
et la mallette N° 25. Le tout marqué
V et W. En vente chez tous les

agents Catalogue franco

Établ. V et W, 5, rue Franklin

LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Sei

Ne changez plus pos pitesses à la un SÉLECTEUR

adaptable sur toutes motor sans transformations.

Livré avec toutes pièces d'adaptation et schéma de 195 Fr. montage pour.... 195 Fr.

VITEX 6, Impasse des Cailloux à CLICHY

roasdter Ruby D.S. Sandford Ruby D.S. à partir de 3.600 fr. Crédit, reprise, etc... rue Emile-Allez (17e). Darmont spéc., magnéto scintilla, tte éq. parf. Lechein, 24. r. d'Hauteville (10°).

Peugeot cabriolet 5 CV, écl. démar. élec. 700. Reprend en compte moto Besch

elec. 700. Reprend en compte moto Besch
Juziers (Seine-et-Oise).

Peugeot 5 CV, cabriolet, très bon état
mécanique, à vendre. 1.800 fr. Gabillat,
29, rue de Neuilly, Nanterre.

Joli Roadster 4 pl., 7 CV culb., parf. ét.,
écl. dem. pns nfs. 1.800. A débat., vis. dim.
mat. Poissonnie. 3, r. de l'Ouest, Nanterre.

Villard 2 t., écl. élec., pare-bris. sécur.,
parf. ét. 2.100, cse santé. Fradet, 6, rue
des Fermiers (17º). Wagram 72-77.

Villard cabriolet 350 culb., décapotable modèle 1934 revisé 3.000 fr. Car-

vinaru caprinet vista de despresable, modèle 1934, revisé. 3.000 fr. Cartier, comptable, Gisors (Eure).

Trois roues d'Yrsan surbaissé, 6 CV
Ruby culb. 3.900 fr. Gaillard, La Guyar-

drie-Saintes (Charente-Inférieure).

ct. Lechein, 24, r. d'Hauteville (10°).

Superbes cyclecars Darmont mod. 34
tt. éq. S'ad. 39, av. Chemin-Fer, Le Raincy.
Peugeot, 5 CV. 4 pl. tölée, pf. ét. échc.
ct. moto ou side. Gros, 33, r. Gergovie.Paris.

ON DÉSIRE ACHETER

AUGOYAT FILS

8, Avenue Dorian, 8

PARIS (XIIº)

(Métro : Nation)

Achète au mieux motos mod. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.



SIÈGE ARRIÈRE BI-PLACE

moteurs, réparations, soupanes, axes, etc...

BAISSE DE PRIX

GRAND CHOIX TOUTES MARQUES TOUTES DIMENSIONS à des prix défiant toute concurrence. Nous consulter avant tout achat Expédition en province

RÉGNIER

16. Av. Porte-Clignancourt - PARIS - ouvert le dimanche -

Agence Officielle PEUGEOT 16. Rue Eichemberger - PUTEAUX Tél.: LONGCHAMP 08-80

Réparation toutes marques. Spécialiste de PEUGEOT. - Occasions superbes - Reprises Pièces détachées PEUGEOT

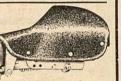
Vente toutes Marques sur demande.

Un immense progrès pour le LA SELLE RÉGLABLE R. V.

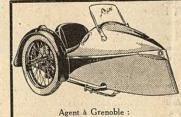
Possesseurs de cycles et vélomoteurs, adressez-vou à votre fournisseur habituel ou à défaut aux

ANCIENS ETABLES J. REYDEL 7, r. du Mont-Valérien, NANTERRE

DÉPOT : 9, Rue Bélidor, PARIS La Selle Réglable R. V. se règle suivant l'état



PRIX IMPOSÉ : 45.00 Franco



sont les qualités qui font du SIDE-CAR " IMPÉRIAL" "Le plus beau side du Monde 'Roue Indépendante, Ressorts

Constructeurs

CHEVALLIER, 11, Cours Berriat

SOLIDITÉ, CONFORT, AÉRODYNA-MISME. FINI IMPECCABLE, telles

"Silentbloc", Pare-brise rabattable "Glace Sécurit"

Ets MARMONNIER

21 bis, rue Martin-Combret, VILLEURBANNE Catalogue Franco

Suis achteur toutes occasions récentes, paiement comptant. Laclau, 37, avenue Emile-Zola, Billancourt.

ÉCHANGES

Echangerai Morgan sport. 1.100 fr., très bon état, présentation impec. ctre 350 ou 500, res. en selle. Michel Laforce, 13, rue-Pt.-St-Ladre, Doullens (Somme).

DIVERS

Toutes les chaînes, tous les pneus, à des prix économiques incomparables. Dalbiac, l, rue des Jardins St-Paul, Paris (4°). Vélocar luxe, val. 3.500, ent. éq. 1.800, éch. et mot. Mar, 22, r., Julien-Lacroix-20°. Pour Indian mot, boît, et aut. p., px. 80. Dimitroff, 11, r., de Pondichéry (15°). Pneus pas chers, env. dim. prise par ret. Moère, 223, av. Girardot, Paris-20º. Pièces pour B.S.A. et Triumph Armée. Dalbiac, l, r. des Jardins St-Paul, Paris-4º.

LE SÉLECTEUR VITEX

est monté par

BOURA, 16, Avenue de l'Étoile LE PARC St-MAUR

MOTO BASTILLE

LA PLUS GRANDE EXPOSITION

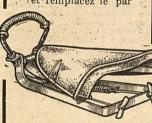
de Motos de marques et Pièces détachées

OCCASIONS toutes forces et Side-car - CRÉDIT

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS (XIe) Ouvert tous les jours et dimanches







La selle "CONFORT" extra-souple à amortisseurs à friction RÉGLABLE suivant le poids de votre passager. Elle lui donnera un CONFORT parfait, et ne vous coûtera que 165 frs chez votre fournisseur, ou à défaut aux Éts MOTO - ACCESSOIRES fabric., 9, r. É.-Zola, Mantes-Gassicourt (S.-et-O.). Catalogue franco

PROFITER !!! MOTOS NEUVES

soldées à des prix très intéressants Reprises - Crédit MOTOBECANE, TERROT, GILLET, etc.

L. LAMBERT PALAIS DE LA MOTO MEAUX - Tél. 500

Concessionnaire Exclusit

J. LÉGER

TOUS MODÈLES EN MAGASIN Toutes Pièces détachées - Atelier Spécialisé -Ouvert les dimanches matin

4. Gde-rue St-Maurice, Pont-Charenton Téléphone: Ent. 20-59



NOUVEAUX MODÈLES 1935 A TOUS PRIX UNE VISITE NE COUTE RIEN Catalogue contre 0.50 en timbres-poste Métro: Porte d'Italie Tél.: GOBELINS 25-00

Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord :

A. DUBOIS

ex-Chef Service Réparation Monet-Govon Recordman Bol d'Or 175 cmc. 56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS Tél.: Wagram 51-59

ROUES

Construction pour motos, autos, avior canoës, etc... Atelier spécial de réparations

Fournitures générales 20 ans d'expérience

NAVILLE Frères 25, Rue Bezout - Paris (14º) Métro Alésia Tél.: GOBelins 72-98 EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Abonnements UN AN 6 mois 3 mois 26 numéros 13 numéros France et Colonies: 45 fr. 23 fr. 14 fr.

Union Postale: 66 fr. 34 fr. 29 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.

Imprimerie spéciale de Moto-Revue, 30, rue du Poteau, Paris (18e)

LE SÉLECTEUR VITEX est monté par

DUBOCO, 18, Bd Marcel-Sembat SAINT-DENIS

A louer centre Poissy, gd mais. nve, mag. agencé av. garage, pas de repr., loyer modéré. Bethume, 85, rue Paris, Poissy. Tansad Recreo ét. nf. 150 fr. La-coste 8, r., Gauchois, Paris-18°, vis. à partir de 19 h. 30.

partir de 19 h. 30.

Fusil Ham nf. cal. 16, mouv. platine, éject aut., val. 2.600, cède 1.400. Grellier, 83, rue des Grands-Champs, Paris (20°).

Automouche Monet-Goyon G.Z.A., tric. à mot. 3 CV, 2 pl. Binon Frères, 29, av.

tric. à mot. 3 CV, 2 pl. Binon Frères, 29. av. Jean-Jaurès, Bourges.

Pour 3 roues, vend moyeux A.R.à broche Ydral, nf. fourch. A.R., etc., le dim. Mouchague, 4, r., Maurice-Berteaux, Vélizy-Bas (Seine-et-Oise).

Moteur Harley 1.000 cmc. 2 cyl. comp., magn. et carb. tr. b. ét. de.march. 350. Stirchler, Hôtel du Lac Blanc, Oybey (Ht. R.).

Occasion unique, moteur tain 100 cmc.

Occasion unique, moteur train 100 cmc 2 vit., débr. carb. magn. nfs. Toute offre raisonnable sera acceptée. Pour voir et traiter : Sweerts, 36 ter, rue de la Tour-Auvergne, Paris.

DEMANDES D'EMPLOI

Peintre en bât. permis. tour, cherche travail à façon ou entr., sérieux. Jenvrin, 24, rue de Saintonge (3°)

DERNIÈRE HEURE

Le spécialiste de la F.N. v. offre 500 et 350 compl. rév., gart. 6 mois, dep. 2.000 fr. 500 F.N. side Bernardet, mot. gonflé, tt. nf. 4.500 fr. Duchêne, 28, r. Pixéricourt, Paris. Ménil. 70-45.

Peugeot P. 105, pf. ét., écl., t-sad, pn. nf. 2.200 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris. Terrot, 350, culb., dble tub., écl., klax., . ét. 1.900 fr. Garreau, 289, r. de Vaugi-

rard, Paris.

New Map 1935, 350 cmc., mag., double tub., écl., klax., boîte 4 vit., réelle occas.

Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

New-Impérial, 500 cmc., 1935, ts. mod. et Motobéc. 1935. Garreau, 289, r. Vaugi-

International Norton, 350 cmc., course,

C. nve. Vélocette, 350, 4 vit. KSS. 5.600 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Accessoires, tt. marq. Pièc. détach. pr, moto anglais. Garreau, 289, r. Vaugirard.

F.N. 350 M. 60, culb. c. nv., éq. t-sad écl. élect., accu nf., cse dle empl. à enlev. d.s. 2.800 fr. Grosbois, 41; r. Faidherbe, Paris. Gnome Rhône CV2, ét. nf. 6.000 km. 5.200 fr. Vis. dim. mat. 149, r. Emile-Zola,

Monet-Goyon 250, Villiers, sp., ent. éq. Monet-Goyon 250, Villiers, sp., ent. éq. t-sad, écl. Mar, 22, r., Julien-Lacroix-20°.

Motoconfort 4CV. Blackburne Burman. 350-cmc., latér, parf. ét., tte. éq. 1.600 fr. Ardilly, 76, av. Marigny, Fontenay-s.-Bois. Terrot, 175-cmc., 2 tps., 600 fr. 13, r. de

la darry, Vincennes. Terrot 350 lat., c. nve. ent. ég. 1.750 fr. t-satl-écl. Bois, 29, r. du Pressoir-20°. I Terrot 350,p. roul., pns. nfs. 27×4, écl. elect., t-sad,nf. compt. O.S.kla, ele.,bel. mal.

elect., I-sagnic compt. O.S. kia elect., I-sagnic compt.
AR., mir., p.bid.ass., payes, b. occ., 2000 fr.
Soulas, Chauss., 63, r. Doudeanville, 183.
Chassis, sidecare a dr., 4 at. 300 fr.
13, r. de la Jarry, Vincennes.
Side Indian, b. et. mec., ecl. elect. Marchal., klax. Px. 1,200 fr. Ecr. Mauroy, 78.
Villagues, Alfanyille. Villeneuve, Alfortville.

Side bipl. Indian b.px. ou éch. vél.-met.

sperm. ou 'éch lLarousse 7iv. Chaudé, 66, r. Plaisance. Garenne-Colombes.

Superbe Darmont, c. nf., b. équip., bon aff Méline, 109, r.d. Corroyers, Amiens (S.)

Darmont spc., 2 magn. cap., écl. tr., peu roul., b.px.rep.pte.voit. 2, r.Duvergier, Paris, Sandford Ruby D.S., ent. éq., capote. échg. c. moto solo rapide ou vend. à px. int. et fer. pet. crédit. Louis, coiffeur, 4, avenue

Partic. vend Gar. sport, 6 CV, 115 km-h. impecc. 4.000 fr., reprend moto. Feix, 95 r. d'Avron-20°.

Villard, torpédo commerc., 4 pl. parf. ét. Teinturerie, 105, r. Cardinet-17e. Echange, Magnat 350 lat. 34 c.nf. 1.500 km. c. 5 CV.C.I.b.ét., pet. sup. Bordeau, 5,

r. Tanger. Stock, tt. pièc. détach. R.-Gillet, d'occ. d'orig., roues sec., chass. susp., motos René Gillet et autres, reprs. 2, r. Duvergier-19e.

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



La lunette type pour le motocycliste, glable, adhérence parfaite, ne laissant pas isser la poussière verres hombés laissan ibilité intégrale.

La lunette Dictator dans son étui : Valeur : 35fr. Abonnés : 25 fr. Lecteurs : 30 fr. Frais d'expédition : 2 fr.

CHIFFON LAS-STIK

Sans usure, nettoie et polit : émail, pein-ture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni



En boîte métallique Valeur : 18 fr.

Abonnés : 10 fr. Lecteurs : 12 fr. Port : 1 fr. 50.



rolac " incomparable nour la beauté, l'entretien et la protection

Valeur : 22 francs. Abonnés : 9 1_ Lecteurs : 11 y -Port : 2 -





Valeur : 30 fr. Lecteurs : 22 fr.

Le Gérant : C. LACOME

RECORD DU MONDE DES 24 HEURES LA COUPE DE TOURISME (Catégorie 350) LE RECORD DU BOL D'OR (Catégorie 500)

performances parmi bien dautres à l'actif des Ceuqeot ??

PUISSAN GRANDE

Les 4 et 5 CV Peugeot de grande puissance ont été consacrées par leurs triomphes dans toutes les grandes épreuves sur route et par leurs performances sur piste. Les Peugeot détiennent 3 records du monde dont celui des 24 heures (2.849 kms à plus de 118 de moyenne).

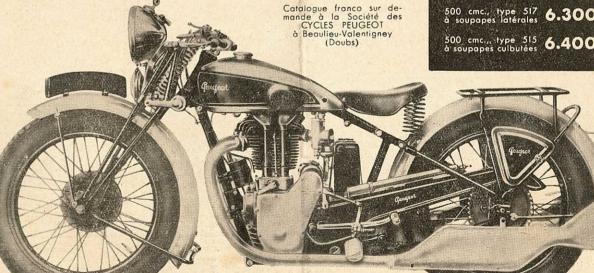
Ce sont des machines d'une robustesse extraordinaire. construites pour durer longtemps et pour résister sans dommages aux plus dures épreuves.

Surpuissantes, inusables, elles seront toujours d'une revente facile après plusieurs années de service intense

350 cmc., type 115 5.650. » 500 cmc., type 503 5.450. » 500 cmc., type 517 6.300.» 500 cmc... type 515 6.400. »

EXTRAIT DU TARIF

350 cmc., type 117 5.200. »



Publ. J. BAZAINE

Monet Janes

TRIOMPHE

AU CIRCUIT D'ORLÉANS

Bourquin sur 250 cmc. MONET-GOYON, non seulement remporte la première place de sa catégorie, mais encore

fait le meilleur temps

devant des catégories plus puissantes.

MONET-GOYON

demeure la machine de qualité.

Cette performance se passe de tous commentaires.

Notice franco sur demande 57, rue du Pavillen, 57 MACON

Succursale à PARIS
112, Bd de Courcelles