

Si le Salon avait eu lieu...

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

19^e ANNÉE — N° 449

17 OCTOBRE 1931

et
Motocyclisme
Automobilisme



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

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

LA MOTORISATION DANS L'ARMÉE... ANGLAISE

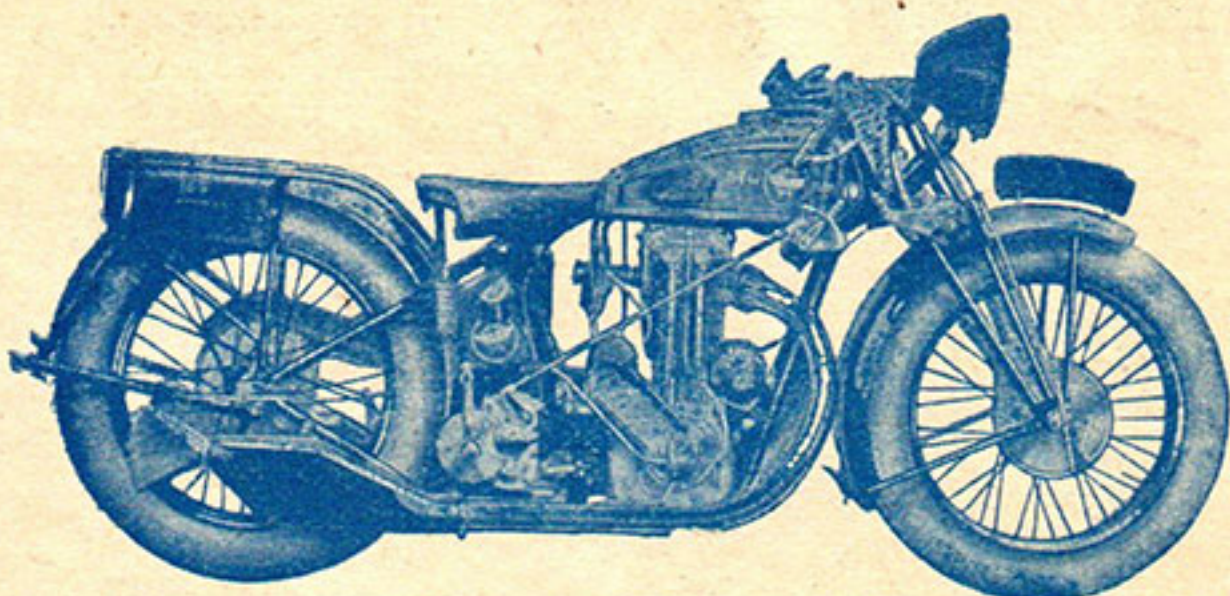
Notre document photographique représente une estafette militaire, traversant à gué ;
la position acrobatique lui évitera — du moins nous l'espérons pour lui — de se mouiller les jambes.

SAISON 1932

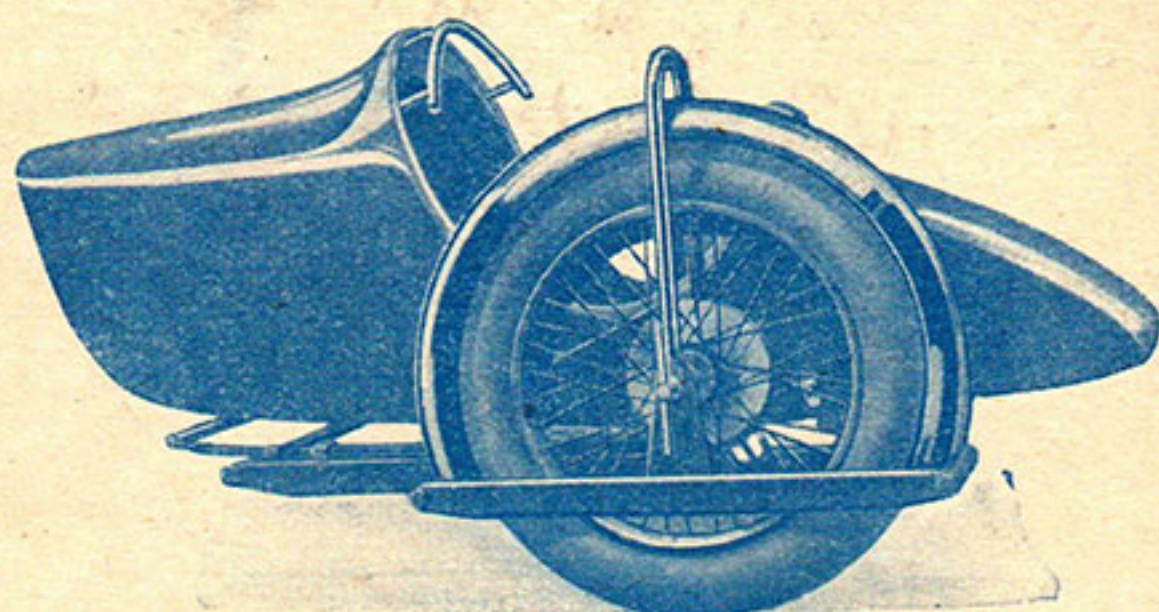
NEW-MAP

Toujours fidèle à sa devise

ne livre pas de modèles Standart... mais seulement, au prix de machines Standart, ses modèles de grand luxe

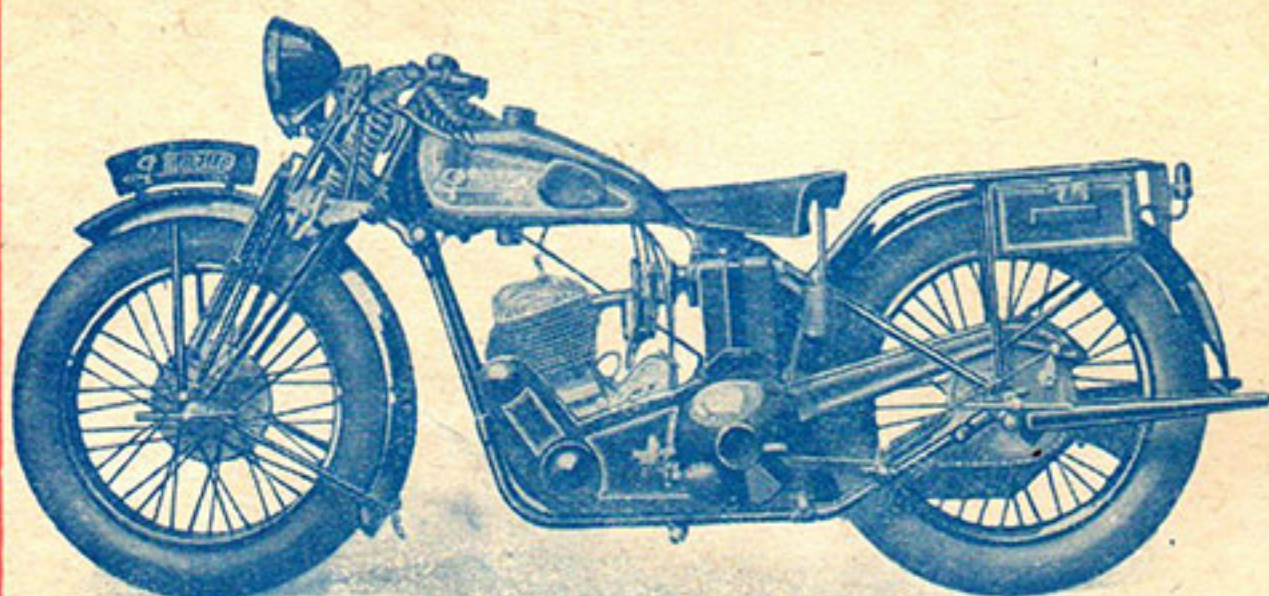


4 modèles Moteur MAG d'origine. - Boîte Burman. - Compt. électrique.
Depuis..... 5.795 fr.

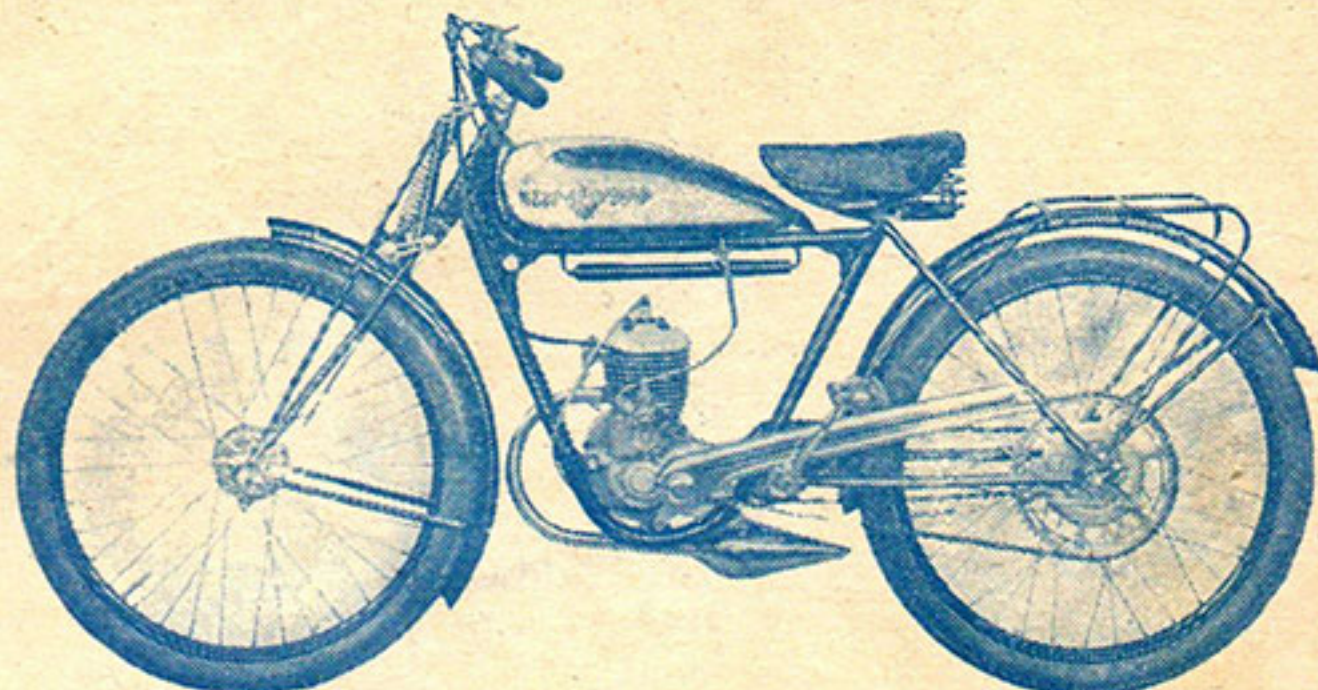


SIDE-CAR "Tout Acier". - Châssis 4 attaches, surbaissé. - Roue à Broche.
Complet..... 1.495 fr.

et vous présente ses dernières créations....



Type M 35 - 4 CV - 350 cm³. - Moteur NEW-MAP. - Boîte Burman. - Equipement électrique.
Prix..... 4.975 fr.



Type BMA - Moteur Aubier et Dunne. - Freins à tambour. - Chaîne Renold. Prix. 1.645 fr.
Même modèle. Cadre poutre. - Réservoir en selle. Prix..... 1.695 fr.
Type BMA - Moteur. - Chaise à débrayage. Prix..... 1.595 fr.

Toutes nos machines sont équipées en série et sans supplément avec : Roue AR à Broche - Cadre double Berceau - Carter primaire étanche - Réservoir en cuivre chromé - Fourche à 4 amortisseurs - Equipement électrique complet, etc., etc....

L'EXPOSITION de nos différents modèles sera continuée jusqu'au 18 Octobre, 88, Avenue des Ternes, PARIS
Un équipage side-car est toujours disponible pour essai gratuit.

NEW-MAP

122-124, Avenue Lacassagne, LYON

Catalogue franco sur demande

STOCK PARIS et NORD

E. FROTEY. Ségur 20-09
12, Rue Jean-Nicot, PARIS

Du nouveau....
en matière de graissage

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

Toujours à l'avant-garde du progrès

..... après de longues recherches de ses techniciens spécialistes, et de sévères essais, au laboratoire, au banc et sur routes. portant sur la presque totalité des moteurs existants, met sur le marché sa

NOUVELLE KERVOLINE

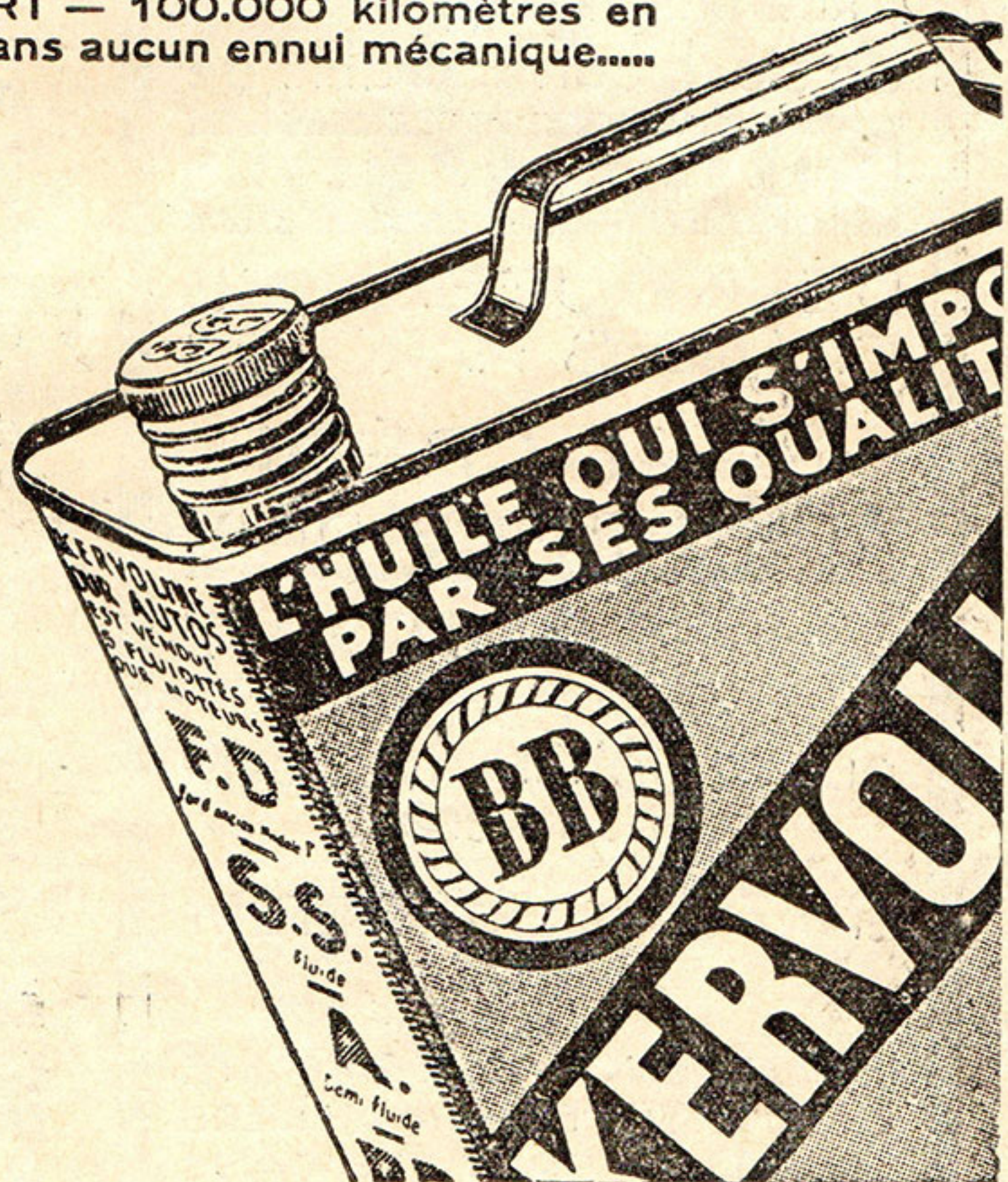
..... La même qui permet à M. Lecot d'effectuer sur sa 5 CV ROSENGART — 100.000 kilomètres en 111 jours consécutifs, sans aucun ennui mécanique.....

Cette nouvelle gamme de lubrifiants se caractérise par :

TRÈS GRANDE ONCTUOSITÉ
PARFAITE ADHÉRENCE AUX PAROIS
POUVOIR LUBRIFIANT ÉLEVÉ
TRÈS HAUTE VISCOSITÉ A CHAUD

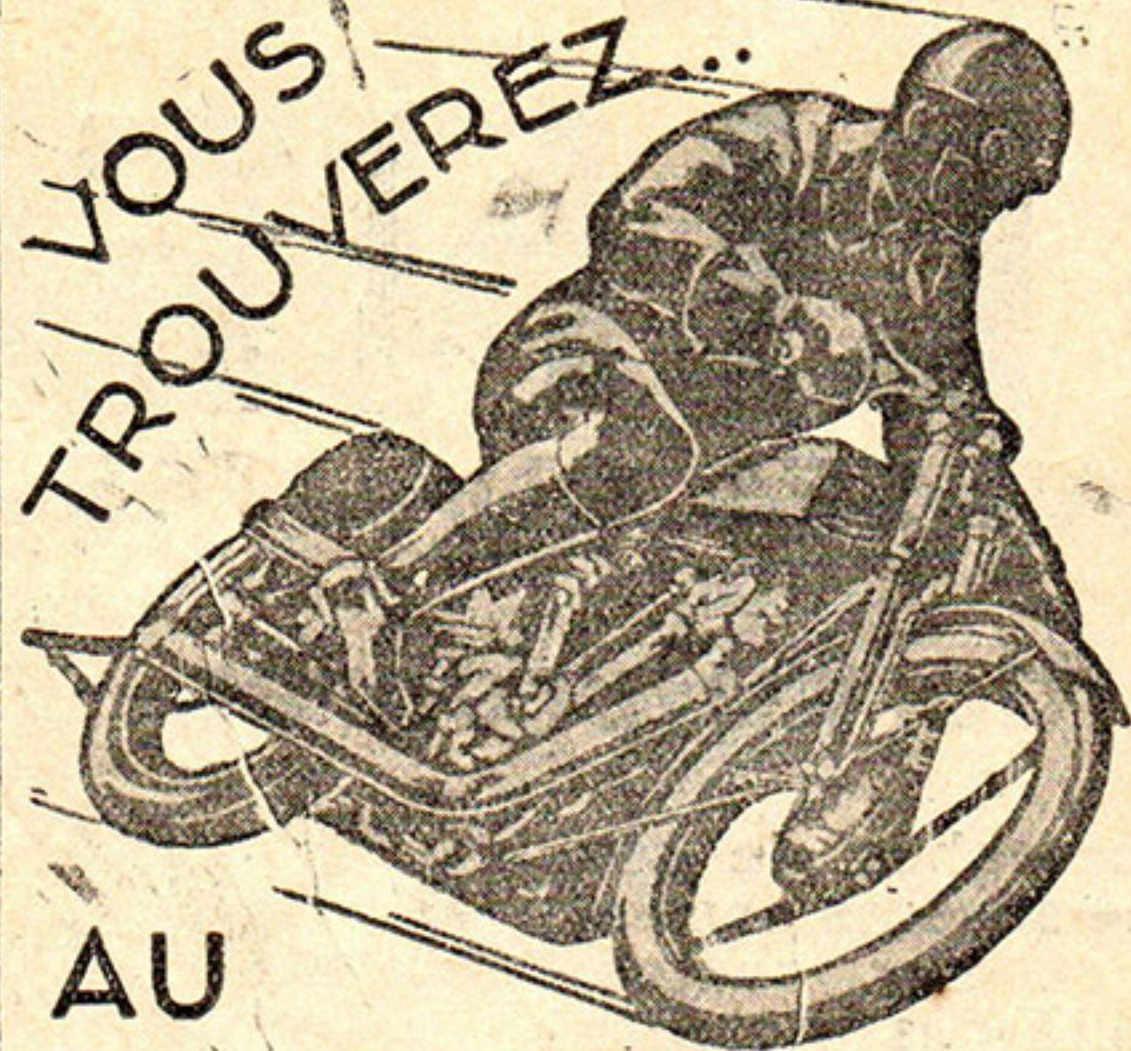
Vous pouvez dès à présent
vous la procurer partout

Elle est reconnaissable à
l'entrelacs tricolore entourant
l'indication de fluidité



Motocyclistes!

VOUS
TROUVEREZ...



AU

PALAIS DE LA

NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS
un stock considérable de

MOTOCYCLETES

DE TOUTES LES
GRANDES MARQUES

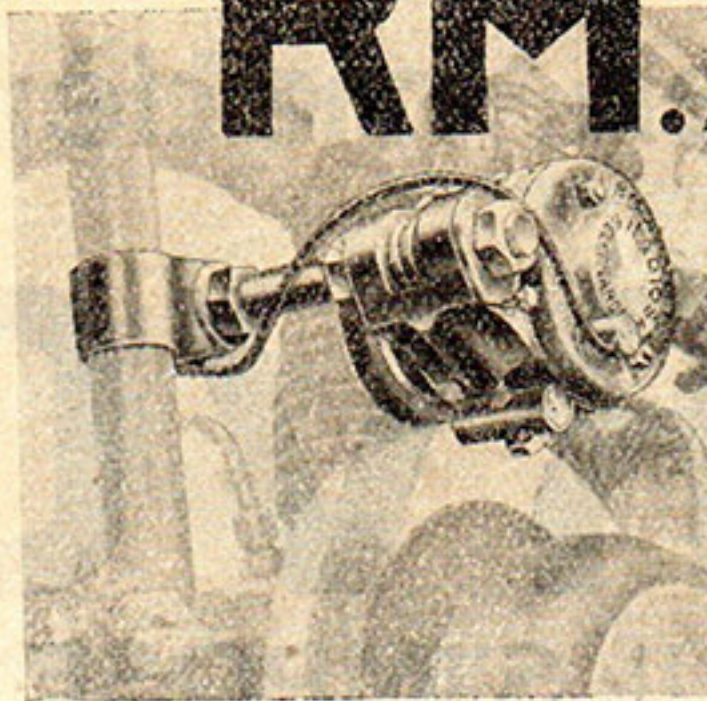
vendues à **CRÉDIT**
AUX MÊMES PRIX

qu'au **COMPTANT**
sans aucune
augmentation de prix
sans intérêts

LIVRAISONS EXTRÊMEMENT
RAPIDES

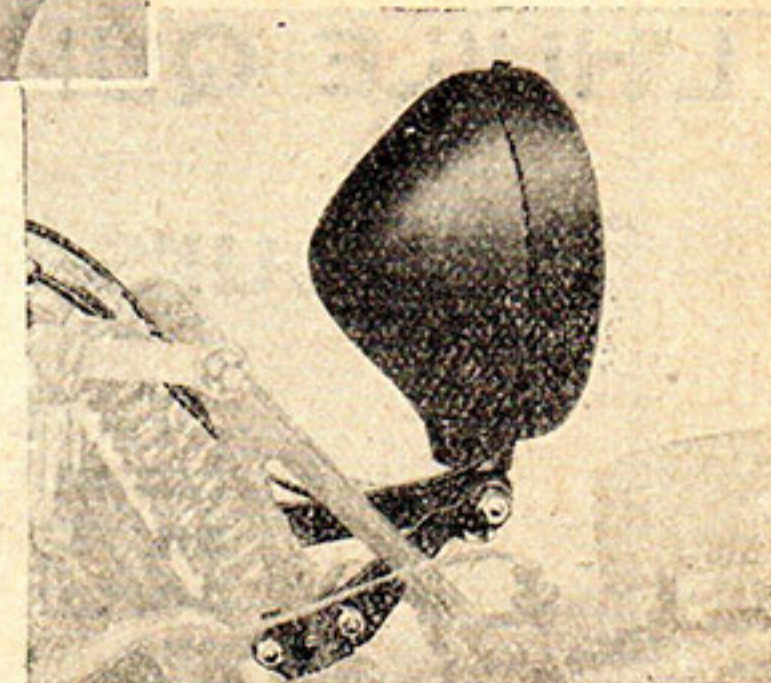
MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS
LIVRAISON GRATUITE DANS
LA RÉGION PARISIENNE

RM. A SIX



**ALTERNATEUR
PUISSANT**

**ECLAIRAGE
PUISSANT**



Eclairage intense à l'extrême ralenti, sans surtension aux plus hauts régimes du moteur, telles sont les caractéristiques essentielles du RM. A Six, obtenues grâce à son alternateur à aimant à haute teneur de cobalt.

Son prix, très abordable pour un appareil de cette classe, le met à la portée des motocyclistes désirant rouler avec confort et sécurité pour le minimum de dépense.

Alternateur à aimant tournant, 6 pôles, à grande puissance - roulements à billes - 12 volts - 75 bougies - entraînement au moteur par galet de friction ou courroie - projecteur estampillé de 200 m/m - lampe à 2 filaments - éclairage à l'arrêt (facultatif) par pile sèche - lanterne arrière de grand diamètre.

RADIOS vous offre la garantie de ses 20 années d'expérience en matière d'éclairage électrique... et c'est un Constructeur Français.

DEMANDEZ la notice illustrée gratuite

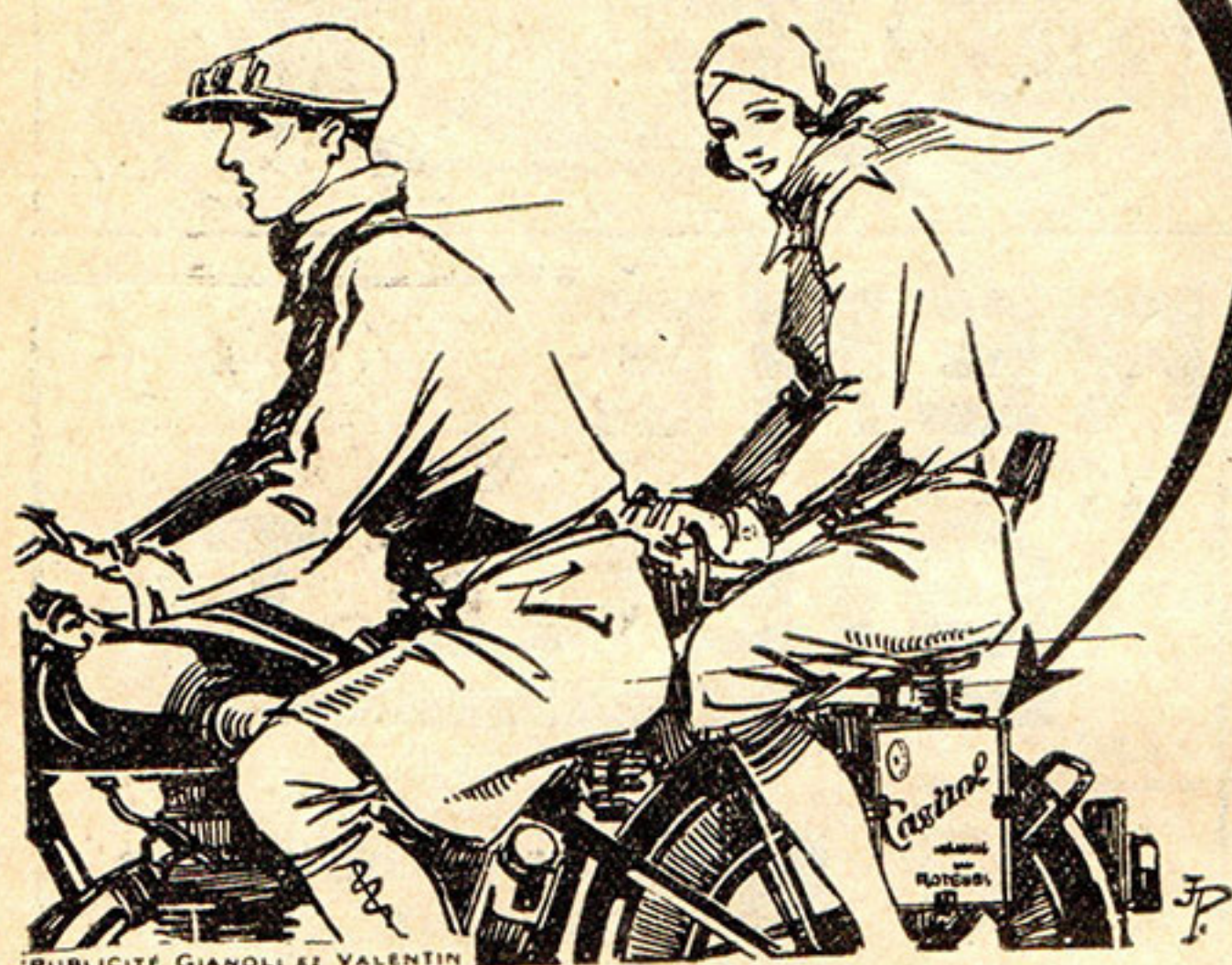
ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

RADIOS

POUR CYCLES et MOTOS

Siège social, usines et bureaux : BELLEGARDE (Ain)

*Ce bidon
que vous voyez
sur presque toutes
les motos*



PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

*atteste
la supériorité de*

Castrol

SAISON DES HUILES CASTROL
20, Rue du Moulin des Bruyères - Courbevoie

DOLLAR

DRESCH

GNOME

F.N. —

Achat au comptant
et reprises de
toutes motos
Crédit 12 et
18 mois
s a n s
i n t é r ê t

LA

MOTO

POUR TOUS

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

PEUGEOT

TERROT

HARLEY

ETC....

MOTOS NEUVES

137, Avenue de Choisy

PARIS (13^e)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

MOTOS D'OCCASION

GARANTIE 6 MOIS

3, Rue Aumont - PARIS (13^e)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

DÉFENSE GRATUITE DEVANT LES TRIBUNAUX

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

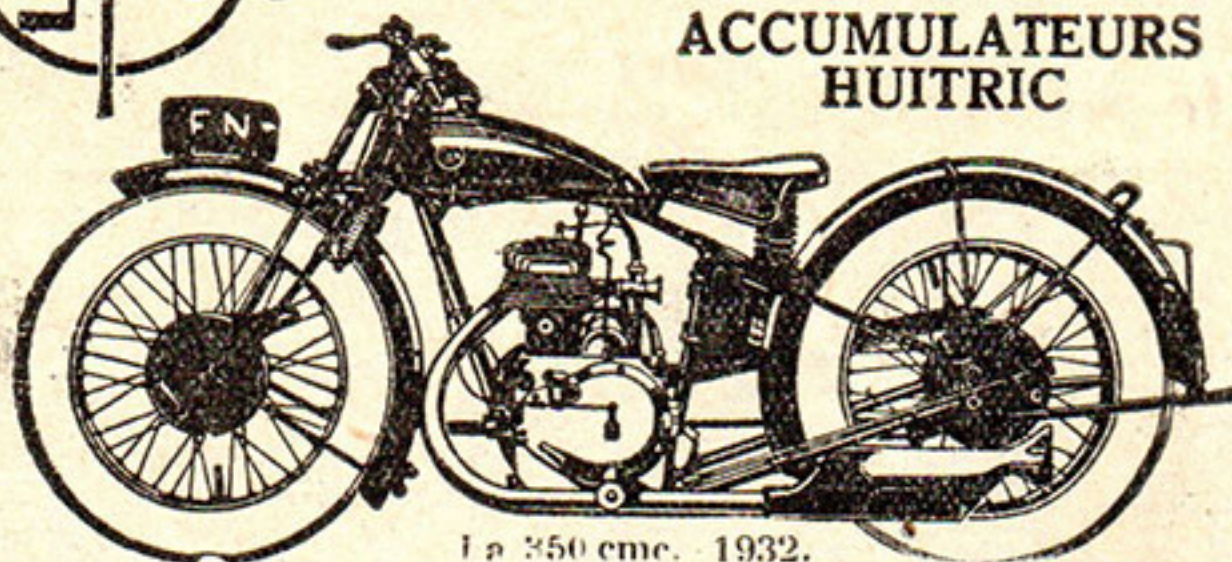


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE

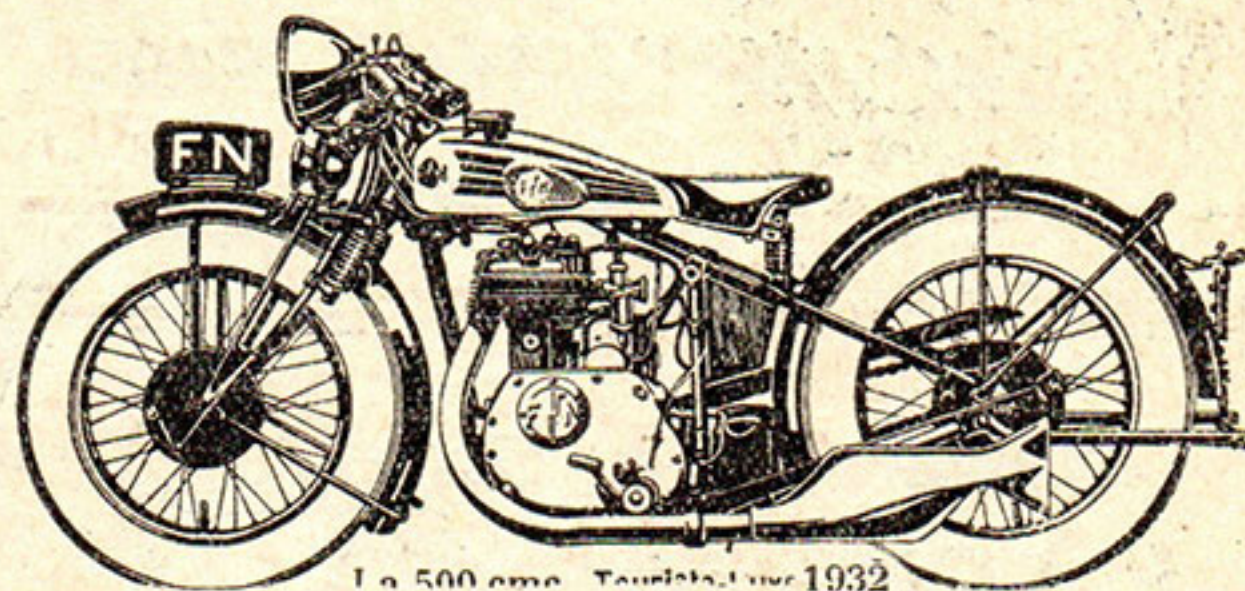
(Belgique)

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

ACCUMULATEURS HUITRIC



La 350 cmc. 1932.



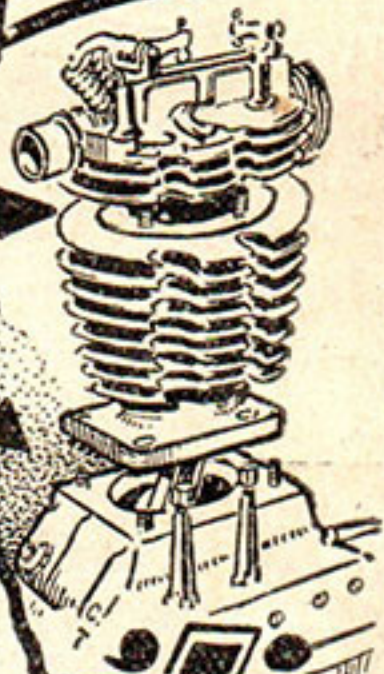
La 500 cmc. Tourist-Lux 1932



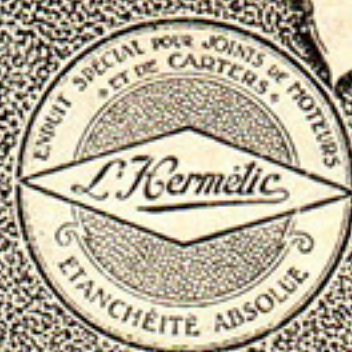
Surveillez votre compression!

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

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



L'Hermetic



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

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

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____

Rue : _____

Ville : _____

RENE GILLET



par sa nouvelle 500 cmc. avec ou sans suspension A. R. élastique complète la gamme de ses modèles: 350, 750 et 1000 cmc.

René GILLET

128, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

"HALL DE LA VOITURETTE"

Établissements EDGAR-BINET
99, AVENUE D'ORLÉANS, 99 - PARIS-XIV
TÉL. : GOB. 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX de VOITURETTES DE PARIS

OCCASIONS RÉVISÉES EN TOUTES MARQUES
CHOIX UNIQUE

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE

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

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT

4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques
leur Prix

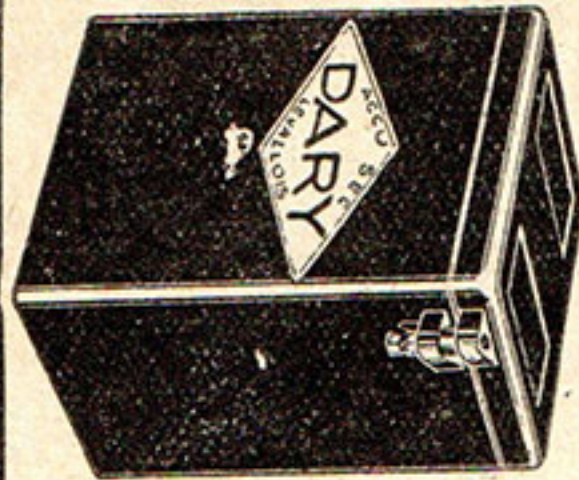
OCCASIONS

6 et 12 Mois
de Crédit

NOVI

12 à 16 CHEMIN des VIGNES PANTIN (SEINE)
SES ALTERNES : DYNOMI, NOVILUX

ONT VAINCU LA NUIT
ET ASSURENT LA SÉCURITÉ
DES MOTOCYCLISTES



Accu sec DARY INSULFATABLE

35, Rue Chevallier -:- LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : PEREIRE 03-64

Peut fonctionner couché

Plus de vêtements brûlés

SPÉCIAL POUR

MOTO
ET

VÉLOMOTEUR

LA
VOITURETTE

MICRON

à

6950 francs

est visible à

PARIS

26, Avenue de la Grande-Armée

jusqu'au 18 Octobre

ESSAI GRATUIT

aux lecteurs de **MOTO REVUE**

Sachez choisir votre vélomoteur !!!

si vous ne voulez pas de déboires

Le point délicat est le Moteur
Sa cylindrée n'est rien
Son rendement est tout

EXIGEZ DONC DE VOTRE FOURNISSEUR

Un Moteur robuste
Bien refroidi
D'un fonctionnement sûr

VOUS PERMETTANT PAR UN EXCÉDENT DE
PUISSANCE DE GRAVIR LES CÔTES SANS LE
SECOURS DES PÉDALES.

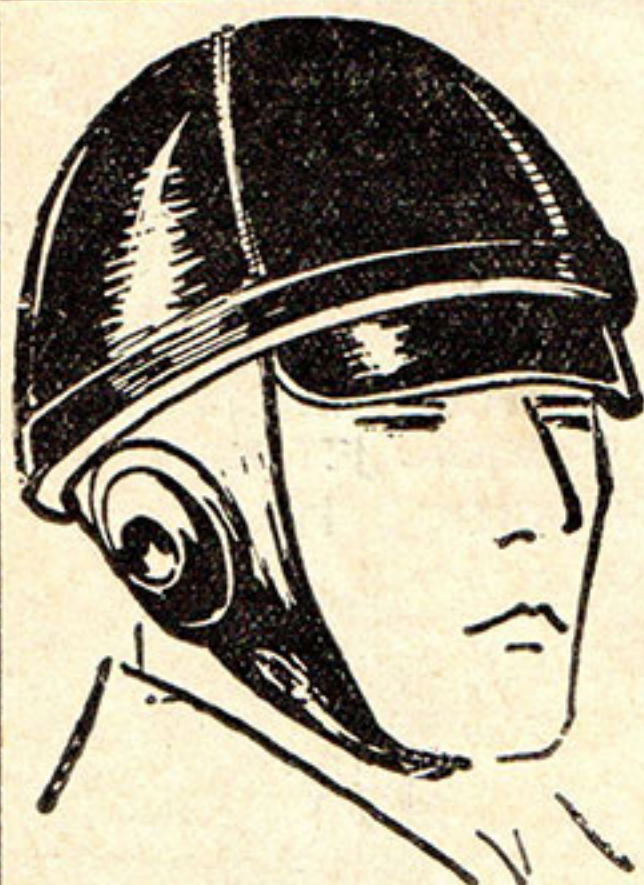
EN UN MOT, EXIGEZ UN

Moteur Aubier et Dunné

à **Cylindre Aluminium**
CHEMISÉ EN ACIER TREMPÉ

La liste des Constructeurs, utilisant nos moteurs,
vous sera adressée franco sur demande aux

Moteurs Aubier et Dunné St-AMAND-les-
EAUX (Nord)



LE CASQUE-
PROTECTEUR

BAYARD

COÛTE QUELQUES
FRANCS DE PLUS
QUE LES AUTRES

**MAIS QUELLE
DIFFÉRENCE!!!**

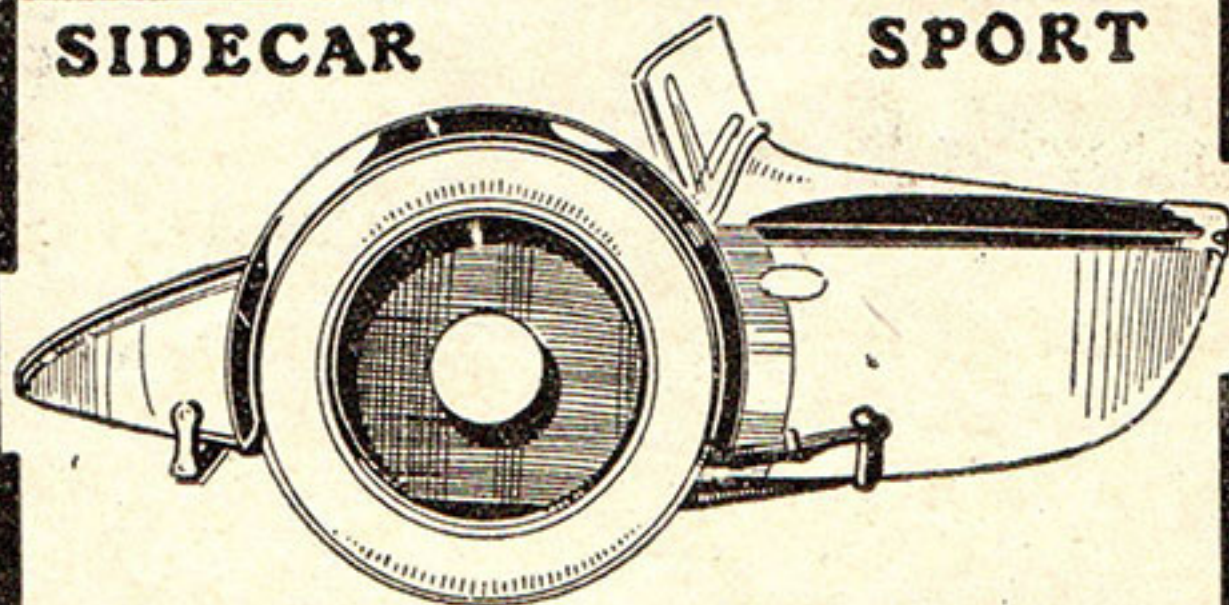
BROCHURE N° 7 FRANCO
SUR DEMANDE

135 fr. dans toutes les BONNES MAISONS et aux

Éts DUPUY-CHAUTARD 28, r. de Château-Landon
PARIS

SIDECAR

SPORT



BERNARDET

Châssis en lôle emboutie
entièrement articulé sur **SILENTBLOC**
— Roue détachable —

UNE TECHNIQUE SANS CONCURRENCE

5, rue des Bruyères, **BOURG-LA-REINE** (Seine)
Téléphone : 250 Bourg-la-Reine

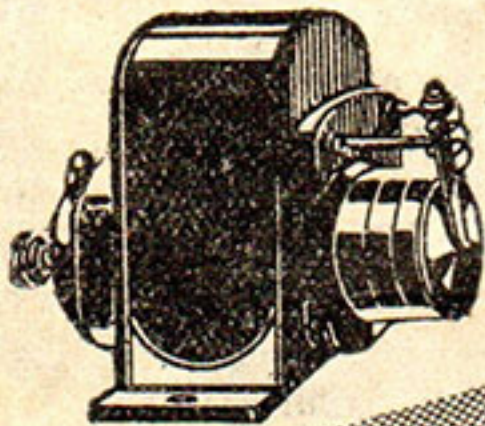
MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage.
 La transmission par chaîne donne satisfaction à tous points de vue...
 ..pourvu que...
LA CHAÎNE SOIT UNE RENOLD "MARK 10"
 Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir

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

PUB. G. SWEERTS

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DES MOTOS



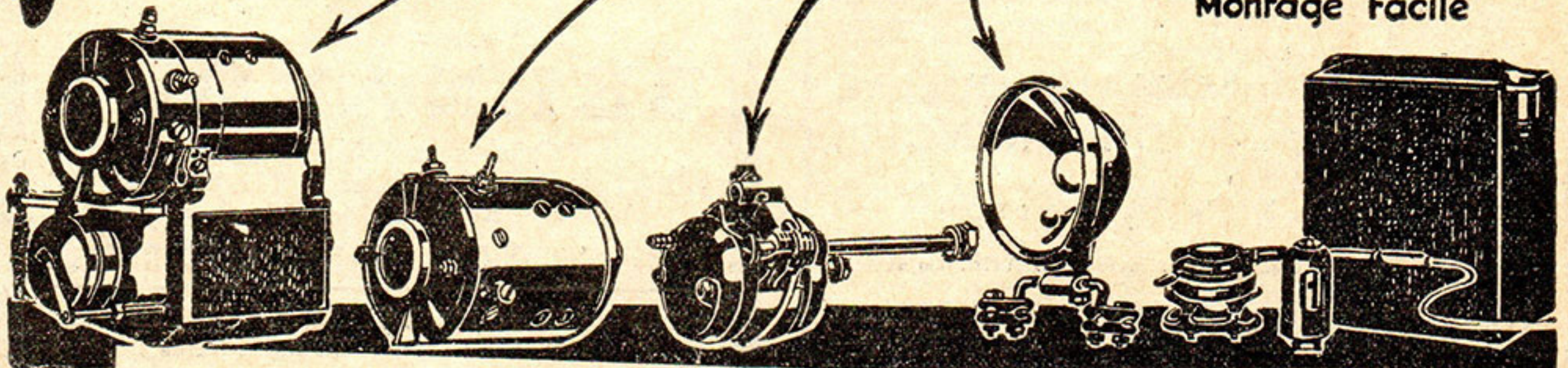
Magnéto d'allumage

Magnéto France

Usines et Bureaux
 93 route d'Heyrieux
 LYON 7^e

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

Rendement
 inégalé jusqu'ici
 Montage facile



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

“MOTO REVUE”

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

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

SUPPLÉMENTS

EST-IL rien de plus irritant, en voyage, que tous les suppléments dont vous accablent les hôteliers ? C'est peut-être une mine inépuisable pour les caricaturistes, mais c'est un sérieux désagrément pour les touristes. Nous ne pouvons, bien entendu, reprocher aux hôteliers de faire payer la taxe de séjour, mais encore devraient-ils user de leur influence pour qu'elle fût vraiment consacrée à son objet et qu'elle servît à des travaux utiles aux touristes. Trop souvent elle sert seulement à combler le déficit du budget municipal et à payer des dépenses qui doivent normalement incomber aux habitants de la commune. Les hôteliers qui perçoivent ces taxes ont tout de même quelque droit d'en contrôler l'emploi. Ne parlons pas de la taxe d'Etat, car nous trouvons partout ce monstre dévorant.

Mais examinez tous les suppléments dont votre note d'hôtel est grevée. Quand vous entrez dans un magasin, vous avez, au prix marqué, l'objet que vous désirez. Vous fera-t-on payer le papier et la ficelle dont on l'enveloppera ? Vous obligera-t-on à verser 10 % de la valeur de cet objet pour payer le personnel ? Prélèvera-t-on quelque chose pour l'éclairage etc... Certes, on ne vous fait pas cadeau de tout cela et dans le prix global que vous payez entrent les frais généraux, les taxes etc. Toutefois, un gros effort est fait pour réduire ces frais généraux et diminuer ainsi, les prix des objets, et, ce qui est peut-être plus important, le client sait exactement ce qu'il dépense. Que dirait-on également d'un constructeur d'automobiles qui livrerait sa voiture sans pneus, sans équipement, sans accessoires ? Le client préfère payer un prix un peu plus élevé d'autant qu'il se rend très bien compte que si pneus, équipement et accessoires étaient facturés à part, ils seraient certainement plus coûteux. Dans tout le commerce on tend à adopter le prix net, sans supplément.

Un hôtel vous annonce un repas de 15 francs. Certes, la vie est chère et ce n'est pas à ce tarif qu'on peut donner les ortolans proverbiaux. Mais il semble toutefois qu'on puisse vous faire faire un repas décent. Ce qui est énervant, par contre, c'est le supplément de boisson. Si vous buvez

de l'eau on majore le prix du repas. Si vous prenez du vin, on vous le facture trop souvent à un prix ridicule, et le repas de 15 francs va vous coûter 20 francs par exemple. Peut-on manger sans boire ? Ne va-t-on pas facturer en plus le pain, le sel, le poivre, la moutarde, l'huile et le vinaigre ? Ce « boisson non comprise » est, nous en avons souvent fait la regrettable expérience, cause de bien des abus. Il est assez curieux de constater que dans certains cas, des hôtels qui dans les guides indiquent un prix de repas

boisson non comprise, ne vous font pas payer cette boisson si c'est du cidre ou dans certaines régions de la bière. Mais il est certain que l'hôtelier, comme tout commerçant, devrait indiquer un prix net comprenant tout ce qui est nécessaire à un repas normal. Si on me fait payer 10 francs un demi-litre de vin, mon repas me coûte 25 francs et non plus 15. J'irai beaucoup plus volontiers chez l'hôtelier qui m'annoncera un repas à 18 francs boisson comprise que chez celui qui me fera payer le repas 15 francs et la boisson en plus.

Le service en plus est un autre abus, bien qu'en pratique cela nous ait débarrassé du pourboire. Mais tout de même le pourboire n'est destiné, en principe, qu'à récompenser la complaisance du personnel et il n'y a aucune raison de donner un pourboire quand le service est mal fait. Or, bien souvent, le personnel n'a qu'un salaire insuffisant et ne vit que du pourboire. Parfois même, ce personnel reverse

au patron une partie du pourboire. Cela est inadmissible. Il y a plus. Certains touristes, en plus des 10 % du service, donnent encore un pourboire. Le 10 % arrive donc à être pour l'hôtelier une source de revenus. Et si notre repas à 15 francs est majoré de 10 francs pour la boisson, il le sera encore de 2 fr. 50 pour le service. Il arrivera donc à nous coûter 27 fr. 50, près du double du prix indiqué.

Nous n'entrons pas dans une boutique où les prix ne sont pas indiqués. Il faudrait que les hôtels fissent mention du prix du repas complet avec boisson et service. Autrement nous avons l'impression qu'ils nous réservent des surprises désagréables. Trop souvent notre impression est bien justifiée

SOMMAIRE

N^o 449
du 17 Octobre 1931

| | |
|--|-----|
| Par-ci, par-là | 389 |
| Motos classiques et motos d'avant-garde, par O. DE CAR- FORT | 890 |
| Essai de la B. M. A. Rovin-San- Sou-Pap par MAX END | 893 |
| Les étrangers et le T. T. | 894 |
| Le motocyclisme américain ... | 895 |
| Informations | 896 |
| Si le Salon de la moto avait eu lieu | 897 |
| La signalisation routière en Suisse, par Jeanne BLANC ... | 901 |
| Sport | 902 |
| Clubs | 904 |
| Fabricants | 905 |
| Petite correspondance | 907 |

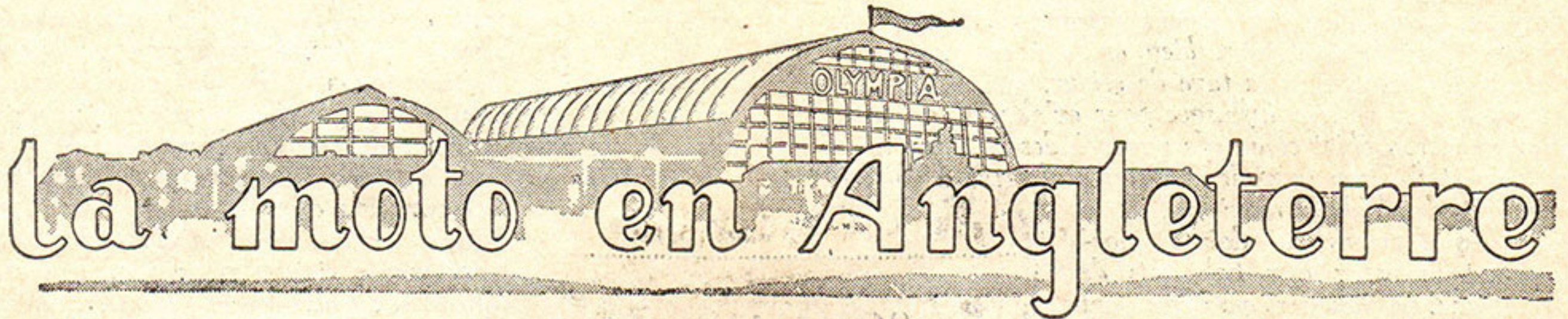
Millième de millimètre

L'USINAGE est au cours des dernières années devenu de plus en plus précis. Cette précision est indispensable quand on entreprend des fabrications en grande série. Elle seule permet, en effet, de supprimer les retouches et l'ajustage qui nécessitent une main-d'œuvre d'élite, rare et coûteuse. Aucun ajusteur ne pourrait d'ailleurs, atteindre la précision des machines-outils. De plus, l'entretien des machines est par la suite bien simplifié puisque les pièces de rechange se montent sans aucune difficulté. La vérification des pièces en cours d'usinage se fait avec des calibres et des jauges fixes. Mais pour les études précédant la production en série, il faut disposer d'appareils de mesure extrêmement précis qui donnent une précision de l'ordre du centième de millimètre. Une telle précision est en général suffisante, mais il est au moins un cas où il est utile d'aller plus loin, c'est le calibrage des gicleurs. Un centième de millimètre d'écart est, en effet, très sensible et représente dans la section, un écart qui peut atteindre 7 ou 8 %. De tels écarts affectent très sensiblement le débit. Les aiguilles calibrées ne permettent pas une vérifi-

cation assez précise. La mesure du débit est affectée par la température, la viscosité de l'essence etc. Solex a donc été amené à chercher autre chose.

Le procédé est le suivant. Imaginons une petite chambre sur laquelle on monte le gicleur. Dans cette chambre arrive l'air comprimé. D'autre part, cette chambre est en communication avec un manomètre à eau qui mesure les variations de pression. Pour une différence d'un centième de millimètre dans le diamètre du gicleur, on constate que la colonne d'eau du manomètre se déplace de plusieurs centimètres. L'air envoyé dans la chambre, bien entendu, a une pression constante. Ceci est obtenu de la manière suivante. Dans un réservoir cylindrique l'eau est maintenue à un niveau constant. Sur la canalisation d'air comprimé est branché un tube qui descend dans le réservoir. La pression est ainsi réglée par la hauteur de la colonne d'eau entre le niveau dans le réservoir et l'extrémité du tube plongeur. Par ce procédé, on arrive à mesurer des écarts d'un millième de millimètre. La mesure est rapide et facile.

On peut, selon le même principe, mesurer non seulement des gicleurs, mais des pistons dans un cylindre, l'épaisseur de plaquettes etc.



Un Diesel de motocyclette

DES essais sont actuellement poursuivis en Angleterre pour réaliser un Diesel de motocyclette. Les inventeurs ont modifié un Villiers de 196 cmc., auquel ils ont adapté une culasse à injecteur et un piston spécial. Le piston a un fond tronconique et la chambre de combustion présente la même forme. On utilise au début un taux de compression de 17 à 1 mais on l'a réduit à 12,5 à 1. Au point mort haut le piston touche presque les parois de la culasse au haut de laquelle se trouve une petite chambre de forme conique. L'air est aspiré dans le carter, comprimé et transvasé dans le cylindre, lorsque le piston est au bas de sa course. La pompe à combustible que le moteur entraîne par une chaîne, consiste en un piston de 3 millimètres et demi, commandé par une came et se déplaçant dans le corps cylindrique. Ce petit piston est percé selon son axe à la partie supérieure et ce petit canal à sa partie inférieure vient déboucher sur le côté du piston. Dans les parois du corps de pompe, il y a deux rangs de trous, quatre, disposés en diagonale. Un peu au-dessous, il y a des trous de forme triangulaire. Notons enfin que le piston peut être tourné à la main au moyen d'un manchon extérieur agissant sur une barrette transversale.

Venons-en maintenant au rôle du canal central du piston et des trous triangulaires. Ce sont eux qui vont permettre de régler la quantité de combustible injecté à chaque course du moteur. C'est en faisant varier cette quantité qu'on fait varier la puissance développée par le moteur. C'est l'équivalent de la manette des gaz des moteurs à explosion. Il nous faut ici prévoir entre l'absence de toute injection, c'est-à-dire l'arrêt du moteur et l'injection maxima, correspondant au maximum de puissance, un réglage permettant de faire varier à notre gré la quantité de combustible. La cylindrée de la pompe est de 33 cmc., mais à pleine injection, il n'y a que 11 cmc. qui pénètrent dans le cylindre. Cela résulte de la compressibilité du liquide, de l'élasticité de la tuyauterie, etc... Quand nous marchons à pleine injection les trous triangulaires ne viennent pas en présence du petit canal pra-

tiqué à l'intérieur du piston de la pompe. Mais si, au moyen du maneton dont nous parlions plus haut, nous faisons tourner à la main de quelques degrés le piston, le petit canal commence à venir partiellement en face des trous triangulaires et laisse échapper une partie du combustible. Si nous tournons davantage encore le piston, le canal se trouvera en présence des trous triangulaires, tout le combustible s'échappera et le moteur s'arrêtera. On a de cette manière un réglage très simple et très sûr du débit de la pompe.

L'injecteur lui-même est très simple. C'est une aiguille repoussée par un ressort et obturant un orifice minuscule d'un demi-millimètre de diamètre. La pression du combustible soulève l'aiguille.

Etant donné qu'au moment de l'injection l'air est comprimé dans le petit espace conique de la culasse, au dessus du piston, ce moteur appartient en somme au type de Diesel à antichambre.

Malgré sa haute compression, le moteur part sans difficulté. Il a pu tourner au régime remarquable pour un Diesel, de 3.000 l.-m. La pression maxima exercée sur le piston est inférieure à celle relevée dans un moteur à explosion, mais le combustible continuant à brûler après ce point, la pression moyenne est plus élevée que dans le moteur à explosion. Aussi la marche est-elle très douce et le couple plus régulier.

Quelques nouveautés chez Matchless

MATCHLESS a adopté pour toutes ses machines de moyenne et de grosse cylindrée des pistons composites. Le fond et la jupe en alliage d'aluminium sont séparés par une fente et entretoisés par des bandes de métal Invar.

Notons également un amortisseur de transmission du principe habituel coulissant sur des cannelures et graissé par Técalémit. Le dessin n'est pas une nouveauté, mais la réalisation donne l'impression d'une grande robustesse.

Dans le réservoir d'huile il y a maintenant un filtre en étoffe, à travers lequel passe l'huile chaude revenant du moteur. Il est très

accessible et peut être rapidement nettoyé et changé.

Une autre nouveauté c'est la fixation du sidecar. Ce sont des blocs de caoutchouc qui sont serrés sur les tubes du cadre de la moto par des plaquettes d'acier. On a ainsi une certaine élasticité qui évite des efforts anormaux aux tubes de faible diamètre du cadre à double berceau.

La quatre cylindres a été bien accueillie par le public et la construction en est continuée.

Et chez Enfield

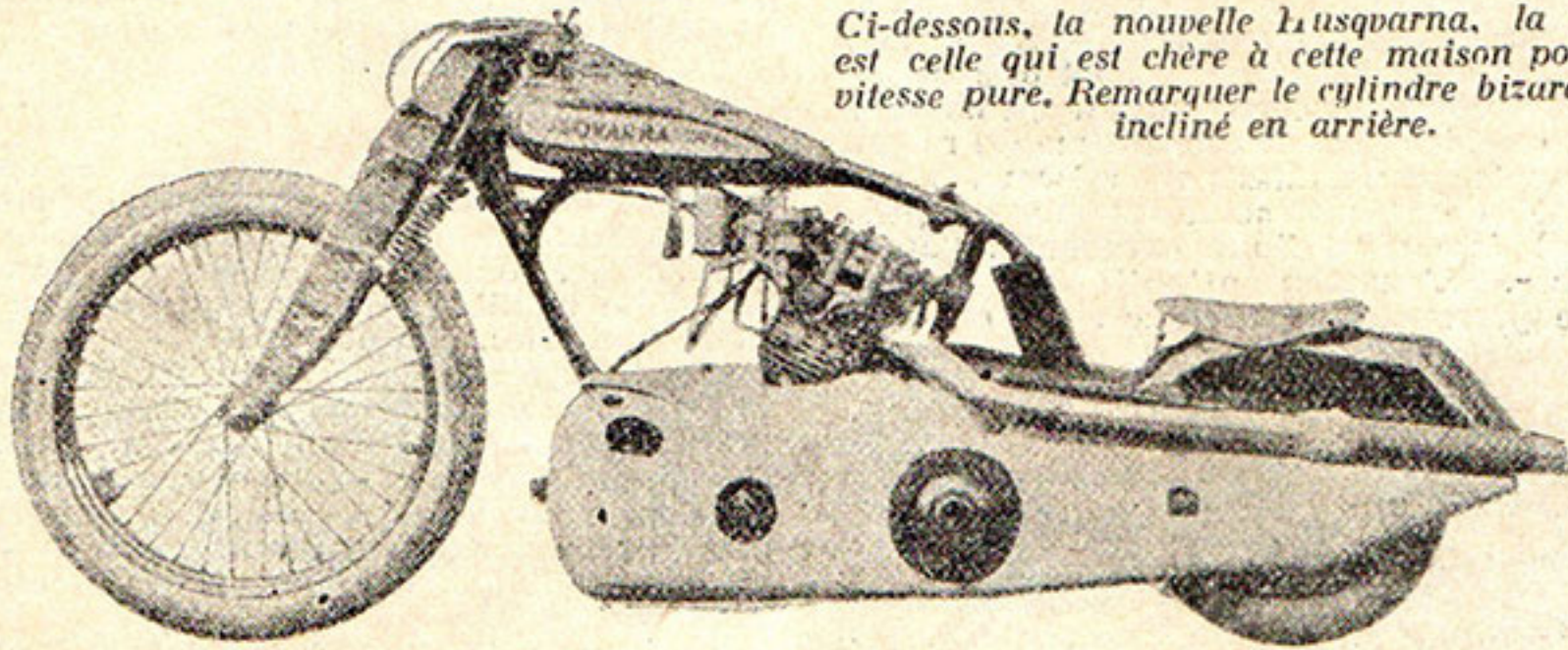
ROYAL Enfield met sur le marché une nouvelle 500 cmc., monocylindrique à quatre soupapes et double tube. Le moteur est incliné dans le cadre à double berceau. Les tiges des culbuteurs passent dans des tubes venus de fonte avec le cylindre. La chambre de combustion est à plans inclinés en forme de toit en sorte que les soupapes d'admission d'une part et les soupapes d'échappement de l'autre sont parallèles et que les deux culbuteurs montés sur le même axe sont commandés par le même tige. Le réglage se fait par des vis qui se trouvent à l'extrémité des culbuteurs. La bougie est au centre de la culasse. Le taux de compression est de 6 à 1. Le graissage est à carter sec.

Sur la plupart de ses modèles Royal Enfield a supprimé la béquille arrière qui est remplacée par une béquille centrale. Celle-ci peut occuper trois positions : 1° levée ; 2° baissée partiellement pour maintenir la machine en équilibre à l'arrêt ; 3° baissée complètement pour soulever la machine et permettre les réparations aux roues. Cette béquille a une très large assise. La position intermédiaire est obtenue au moyen d'ergots contre lesquels butent deux talons prolongeant la pédale de frein. Pour lâcher la béquille, il suffit d'appuyer légèrement sur la pédale de frein et la béquille ainsi dégagée est rappelée par son ressort. La béquille est abaissée avec le pied et se relève automatiquement, la pédale de frein devant alors être légèrement abaissée. On n'a donc pas besoin de se salir les mains.



ROUTES DE CHINE

Nous nous représentons la Chine comme un pays arriéré où des villages sordides sont reliés par des pistes impraticables, si ce n'est pour des chars à bœufs ou des tanks. C'est souvent exact, mais il est remarquable que, malgré ses convulsions politiques, la Céleste République ait fait un effort plus qu'honorable pour construire des routes. Depuis dix ans, elle a établi 60.000 kilomètres de routes nouvelles. 8.000 kilomètres sont en construction, et on doit en faire 50.000 kilomètres encore. Il n'y a pourtant, dans l'immense territoire chinois, que 40.000 automobiles. Les Chinois s'intéressent également à la construction automobile et l'arsenal de Moukden livre des camions automobiles à raison de... 15 par mois. La plupart des pièces sont d'origine américaine.



comparant à une usine et la trouvant compliquée à l'extrême.

Vraiment que dirait cet hebdomadaire de certaines machines britanniques ? Il semble qu'elles n'aient rien à envier à la Guzzi en question.

Il est vrai que les Anglais aiment tout ce qui sort de chez eux et que l'amour est, suivant le vieux proverbe, aveugle !

UNE NOUVELLE MOTOCYCLETTE

La fabrique suédoise Husqvarna a construit l'intéressante motocyclette que nous reproduisons ci-dessous. On remarquera l'inclinaison du cylindre vers l'arrière, et la petite roue arrière qui supporte la toute petite selle. Le moteur a des ressorts de soupapes à aiguille. Folke Mannerstedt, le constructeur de cette machine, a obtenu un

Ci-dessous, la nouvelle Husqvarna, la ligne est celle qui est chère à cette maison pour la vitesse pure. Remarquer le cylindre bizarrement incliné en arrière.

SURPRENANT !

UNE chose qui est pour vous un objet d'étonnement toujours renouvelé, chaque fois que nous assistons à une course motocycliste, c'est le fait que certains coureurs s'entêtent, sans motif apparent, à employer un changement de vitesse à la main.

Certainement, ils ne se rendent pas compte des précieux cinquièmes de secondes que leur ferait gagner un simple levier au pied, à défaut d'un sélecteur, s'ils ont peur que ce dernier leur occasionne des ennuis. Comprendront-ils un jour ?

UN TOUR DU MONDE SE PRÉPARE

ILS ont de la chance, les motocyclistes dont les loisirs leur permettent d'effectuer de grandes randonnées transcontinentales.

MM. Johnson et Farrell, citoyens du Royaume-Uni, peuvent être classés dans cette catégorie de « veinards ».

Ces deux fervents sidecaristes se préparent, à l'instar de Robert Sexé, à effectuer le tour du monde, l'un, pilotant, l'autre en tansad. Leur sidecar contiendra tous les objets dont ils peuvent avoir besoin au cours de leur voyage.

Bonne chance, Messieurs !

ENCORE UN

UN vent de complaisance et d'amabilité semble, en ce moment, souffler sur le monde motocycliste. Continuellement, nous recevons des lettres de lecteurs, nous disant en quelles circonstances ils eurent à se louer de M. X. ou Y.

Félicitons-nous de cet état de choses et citons le fait suivant :

« Le 8 septembre, vers 17 heures, deux motocyclistes parisiens se trouvaient en panne dans un village du Perthois par suite d'une rupture de commande de culbuteur. Mis en rapport avec M. Dagonnet, spécialiste de Gnome-et-Rhône, à Vitry-le-François, celui-ci couvrait rapidement la distance de 20 km. et dépannait, moyennant une modique somme les infortunés motocyclistes : grâce à la complaisance de cet agent, les touristes purent reprendre la route à 19 heures et terminer l'étape dans la soirée. »

APPEL AUX CLUBS

EN juillet dernier, nous avons, à cette même place, lancé un appel aux clubs, leur demandant de ne pas oublier que les Chambres retraits en novembre, et de se préparer, d'ores et déjà, à lutter contre les projets motophobes qui pourraient fort bien revenir sur l'eau... Vous savez bien, taxes sur l'essence, taxe sur les pneus, etc...

Or, Novembre approche, les Chambres vont rentrer, qu'y a-t-il de fait ?

C'est pourquoi nous lançons un nouvel appel aux clubs, pour qu'ils soient prêts, fin prêts, pour la rentrée des Chambres.

889 !

TEL est le nombre des contraventions, qui en deux mois, ont été dressées pour bruit de moteurs ou autres.

Un calcul très simple permet de voir que, en comptant une moyenne de 150 francs par contravention (ce qui est peu), elles ont rapporté 133.350 francs à l'Etat, ce qui, aux yeux des législateurs est, après tout, le principal.

MOINS DE BRUIT

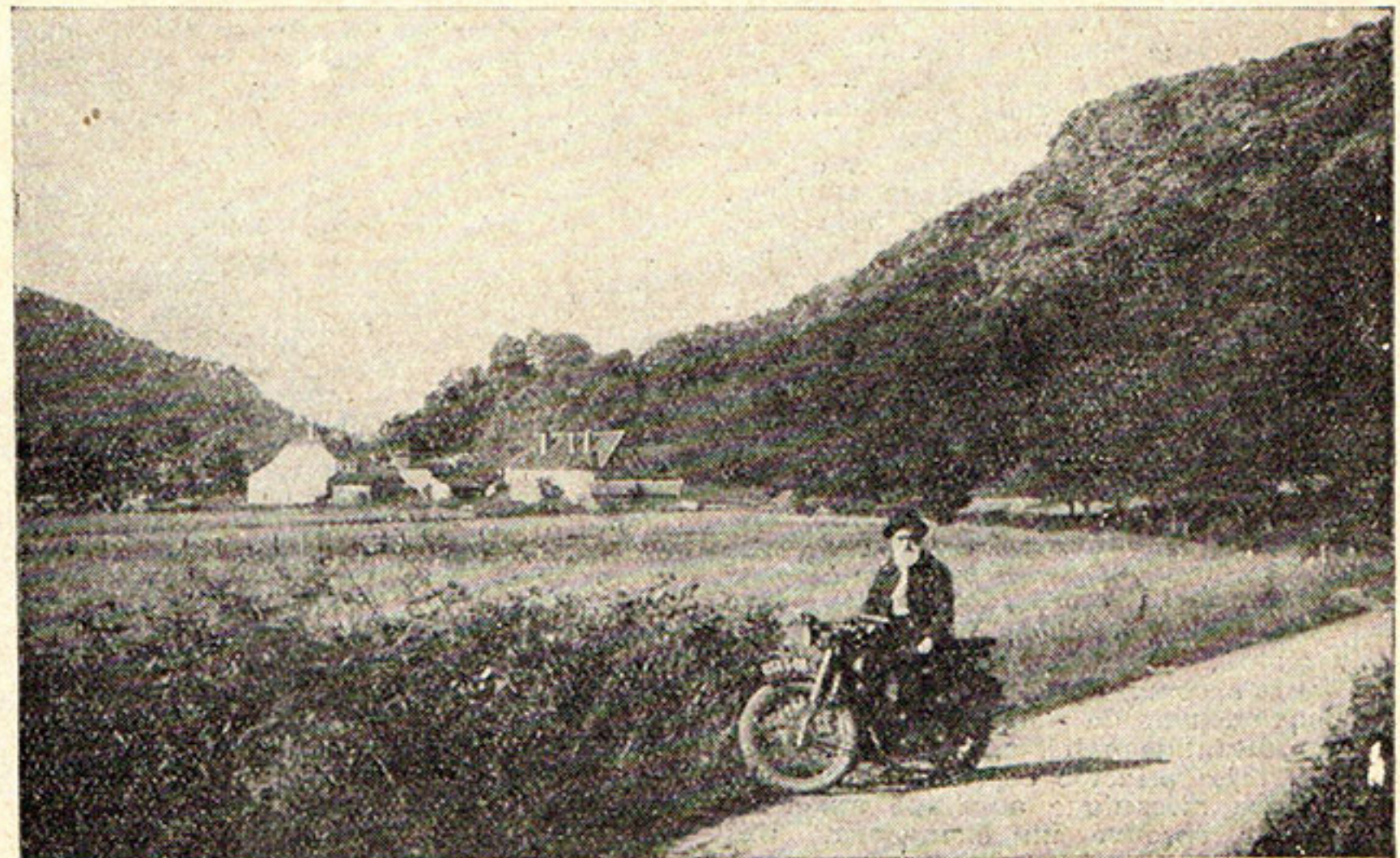
LA lutte contre le bruit a en ce moment un regain d'intensité et comme il fallait s'y attendre, les prescriptions les plus sévères vont à la motocyclette. Evidemment, notre préfet de police ne se soucie guère des difficultés techniques que présente le problème du silence intégral des motocyclettes, ni de l'augmentation du prix de vente des motos qui seraient équipées de silencieux aussi efficaces que ceux d'une 12 cylindres américaine.

Et pourtant, la moto est un engin populaire par excellence !

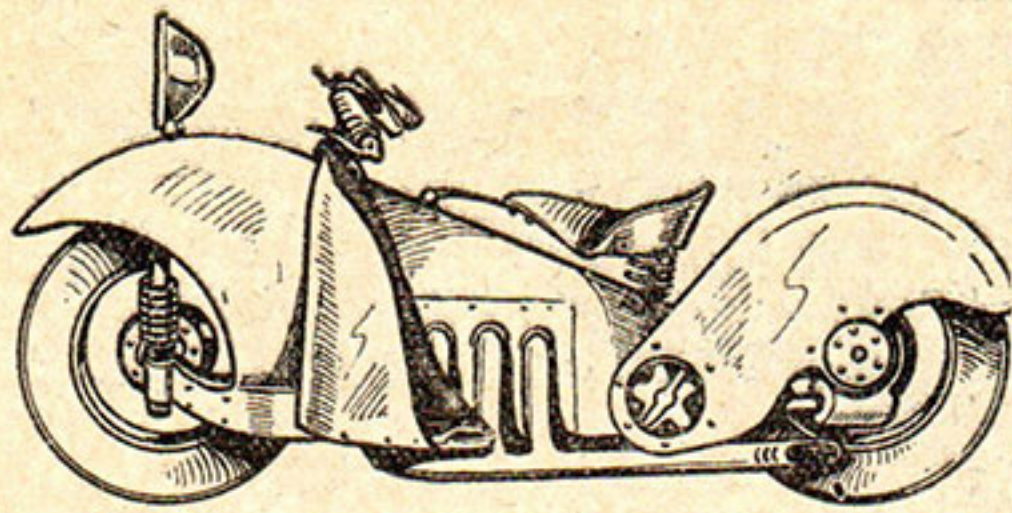
COMPLICATIONS

UN organe motocycliste anglais, donnant une photo de la quatre-cylindres Guzzi suralimentée, la fait suivre d'une légende la

grand succès avec celle-ci dans les épreuves de record qui eurent lieu au commencement du mois d'août en Suède, ayant atteint en solo une vitesse de 159 kilomètres à l'heure et battu avec sidecar le record mondial de la Classe B, à une vitesse dépassant 146 kilomètres à l'heure. La construction de cette machine offre ceci de particulier, que le pilote peut s'agenouiller au dessus de la roue-arrière, n'opposant ainsi qu'une faible résistance à l'air.



La moto est un sport de tous les âges. Notre cliché représente M. Pinot, père qui malgré ses soixante et onze ans ne craint pas de faire des randonnées de plus de 150 kilomètres en tansad derrière son fils: Y a-t-il à la connaissance de nos lecteurs un motocycliste plus âgé. Des photos et des documents seront les bienvenus.



Motos classiques et motos d'avant-garde

QUELS principes doivent guider l'acheteur lorsqu'après avoir décidé qu'il lui fallait une machine de telle ou telle cylindrée, il lui reste encore à choisir entre une moto de conception plus ou moins classique, et une moto dont la conception exprime au moins le goût de son auteur pour les solutions radicales ?

Importance de la matière employée

AVANT tout, notre acheteur fera bien de se dire que la valeur d'une machine, quelle que soit sa forme, dépend d'abord de la qualité de la matière employée.

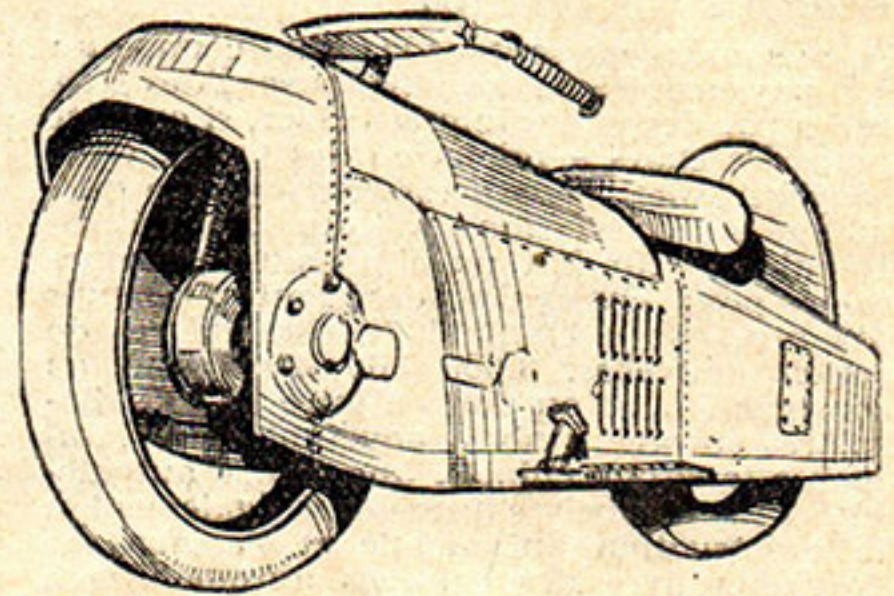
Il est vrai qu'une forme plus rationnelle, plus géométrique, mieux étudiée, permet parfois d'employer sans inconvénient des métaux de qualité plus ordinaire. La tôle emboutie d'un cadre bien conçu n'a pas besoin de présenter la même rigidité, des propriétés aussi rares, que l'acier qui sert à faire des raccords.

Mais dans son genre, cette tôle devra posséder une résistance définie, être appropriée aux efforts qu'elle aura à subir. Lorsque la qualité du métal est moins bonne, on ne le compense qu'en donnant à la pièce plus

aux yeux du profane. On saurait encore moins juger sur l'apparence de la qualité de résistance d'une fonte à l'ovalisation, ou encore de la solidité d'un raccord de cadre.

La qualité d'un métal, comme celle d'une matière quelconque, n'est pourtant pas affaire d'imagination, mais correspond à un phénomène objectif. Tout dépend de l'organisation de rangées de molécules qui sont souvent d'espèces chimiques différentes. La constitution des molécules ou la forme des cristaux dépendent elles-mêmes de la place occupée par les atomes.

Inutile d'ajouter que le conducteur ne peut déduire a priori beaucoup de choses de l'observation de ces phénomènes, observation que le microscope seul rend parfois possible, soit directement, soit d'une manière indirecte. On arrive néanmoins à modifier du tout au tout les propriétés des métaux par l'amalgame au creuset, au four électrique, par la trempe et par le forgeage. Et ce changement de propriétés correspond à un changement réel dans la structure intime du métal. Deux motos semblables par la forme, par le principe de leurs solutions mécaniques, peuvent être ainsi l'une excellente, l'autre médiocre. L'examen attentif ne permet pas de percevoir la différence. S'il en était



Machine imaginaire dont l'avant rappelle celui d'un cyclecar très populaire. Ici, transmission par cardan sur la roue avant, qui reste cependant directrice. Protection efficace. Conception nettement d'avant-garde

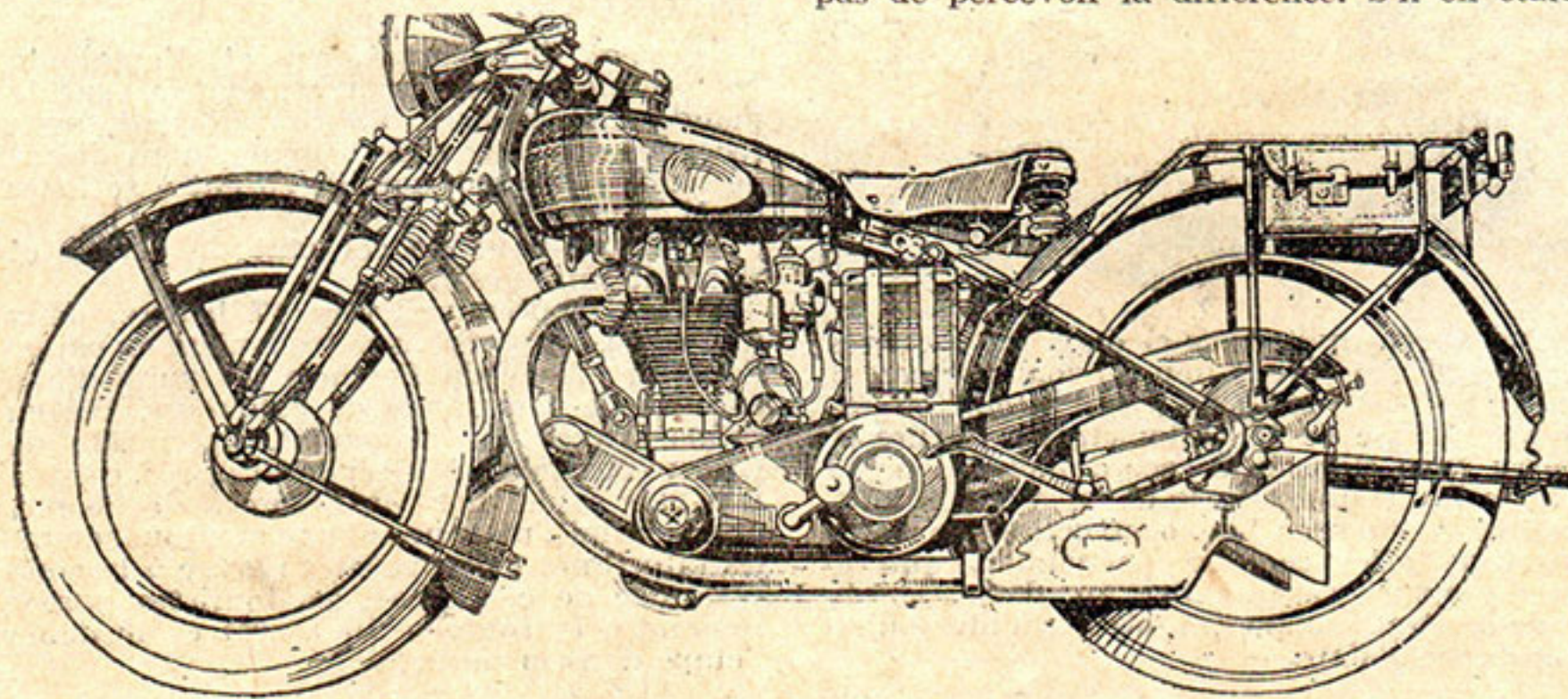
autrement, courses et concours, et bancs d'essais deviendraient vraiment superflus.

La solidité de la machine, la sécurité du conducteur, dépendent donc en premier lieu de la qualité de la matière ; de dispositions invisibles. Hâtons-nous d'ajouter que la grosse majorité des constructeurs emploient maintenant des matières suffisamment appropriées. L'ancienneté d'une maison constitue une bonne garantie ; il existe cependant des maisons nouvelles qui ont su acquérir en peu de temps, par leur probité, et à la suite d'essais coûteux, car on opère à tâtons, leurs lettres de noblesse industrielle.

La précision de l'usinage

EN réalité, la plupart des machines actuelles, aussi bien la moto correspondant à une Voisin, que la moto correspondant à une Citroën, diffèrent moins par la qualité de la matière, que par la précision plus ou moins grande de l'usinage.

Les différences de qualité dans la matière porteraient plutôt sur les chaînes, les soupapes, la fonte. Les différences de précision dans l'usinage portent sur toutes les pièces en mouvement. De sorte qu'ici la chose tombe dans une certaine mesure sous les sens. La précision de l'usinage sera révélée en partie par le silence relatif des organes ; par la douceur des commandes. Et cette précision n'affecte pas seulement l'agrément de la conduite ; elle affecte aussi bien le rendement général et la durée de la machine ; sinon sa régularité sur un petit parcours.



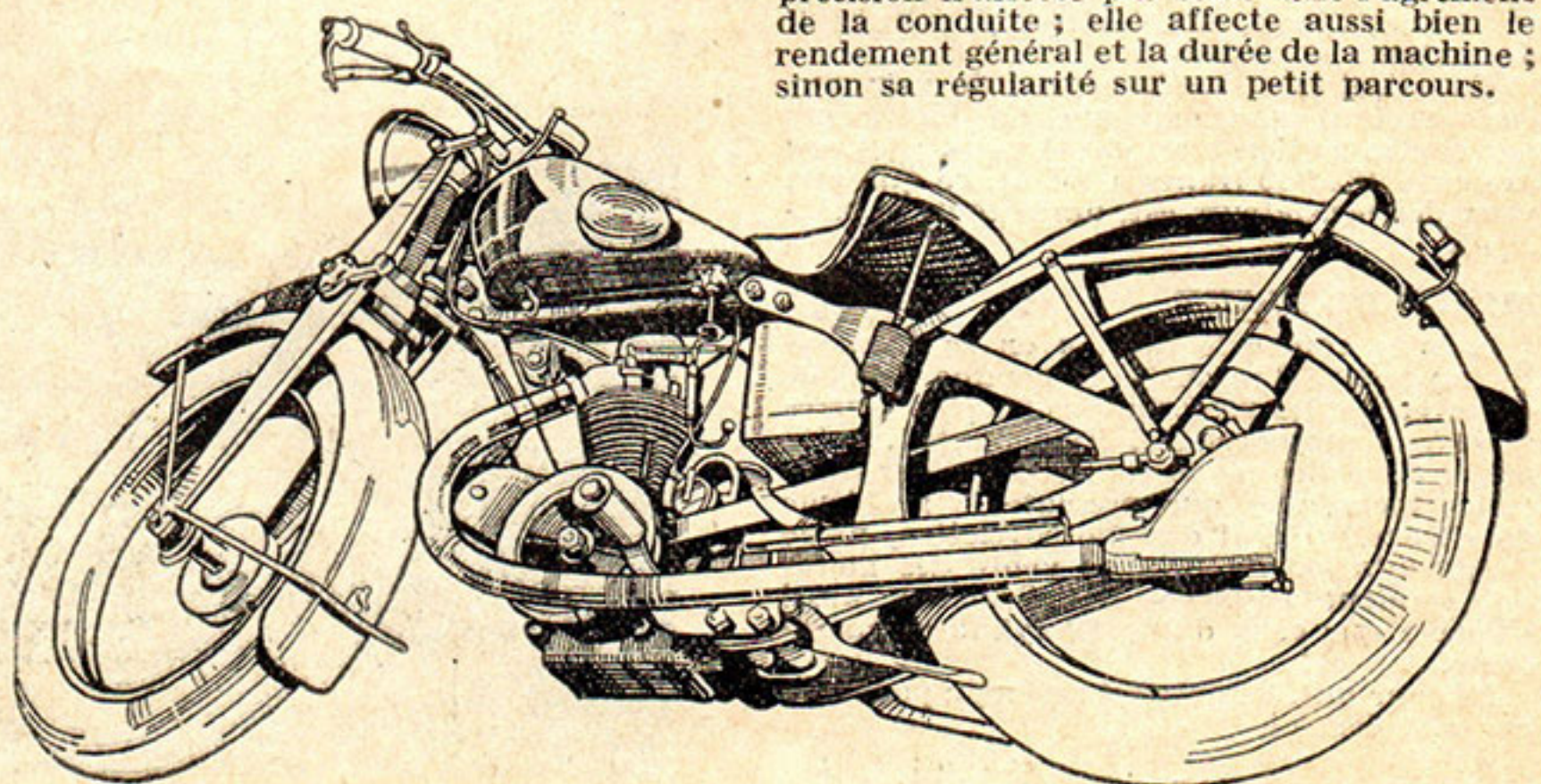
La moto classique : Cadre en tubes, fourche à parallélogramme, réservoir en selle, béquille arrière, moteur monocylindre, boîte de vitesses séparée, transmission par chaînes.

d'épaisseur, donc plus de poids. Et, par ce procédé économique, d'une élégance discutable, on obtient ou on n'obtient pas, selon les cas, un résultat acceptable.

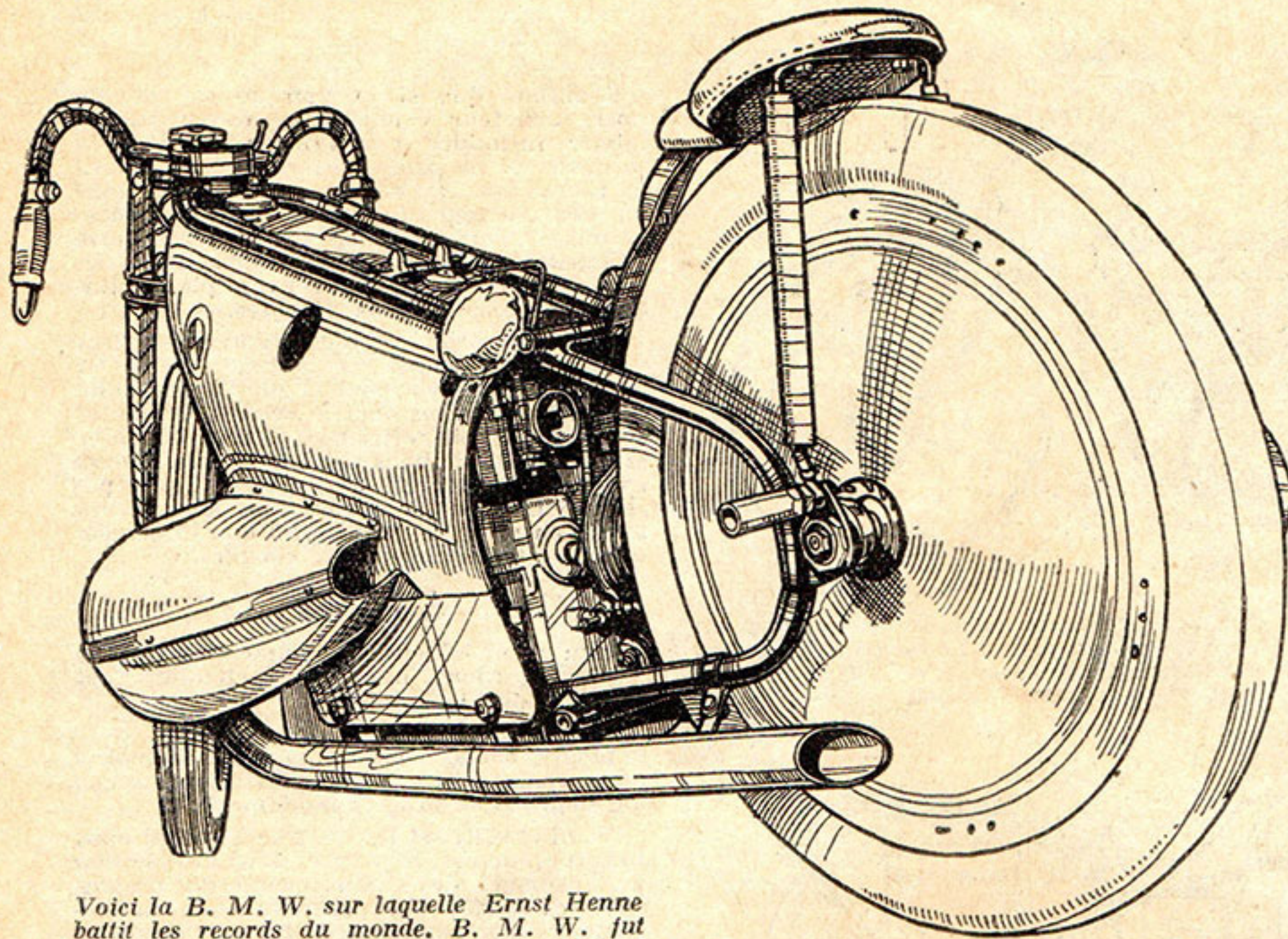
Il importe aussi de ne pas oublier qu'une solution mécanique auparavant condamnable, peut être devenue satisfaisante, à la suite d'améliorations apportées à la matière. Les premières soupapes étaient faites d'un acier si peu approprié à sa tâche, qu'aucun constructeur ne se décidait sans appréhension à livrer à sa clientèle des moteurs à soupapes en tête. Aujourd'hui la sécurité d'un cadre en tubes dépend de la forme de ces tubes, de leurs nervures ou de leurs raccords, mais plus encore de la qualité de la matière employée. La transmission par chaînes date du début de la moto, mais il y a peu de temps que les chaînes ont acquis un degré acceptable de résistance. Peut-être n'ont-elles pas atteint la limite de leur progrès.

En réalité, d'ailleurs, les changements de matière s'accompagnent presque toujours d'un changement de détail dans la forme. De plus, autant de matières, autant d'usinages différents. Le principe cependant demeure, et la pièce mécanique aura été améliorée sans avoir éprouvé un changement très apparent, sans avoir été compliquée.

Malheureusement la différence entre une chaîne actuelle et une chaîne d'avant-guerre, entre la taille et la matière d'un bon pignon de chaîne et d'un mauvais, ne saute pas



Une machine qu'on pourrait qualifier de mi-avant-garde, mi-classique. Nous trouvons ici un cadre en tôle matricée, et un bloc-moteur monocylindrique, mais la disposition des organes n'a rien de révolutionnaire, et son aspect est celui auquel l'œil est accoutumé.



Voici la B. M. W. sur laquelle Ernst Henne batit les records du monde. B. M. W. fut l'un des pionniers du bloc-moteur flat-twin et de la transmission par arbre rigide.

Observons qu'une machine d'apparence grossière possède parfois des pièces très bien usinées, très bien ajustées intérieurement. Par contre, il est rare que l'usinage soit défectueux lorsque la moto de série, celle qu'on livre à la clientèle, plaît par un beau fini extérieur, portant sur les pièces visibles qui travaillent. On arrive assez rapidement à estimer d'un coup d'œil, dans le cas d'une moto, si le fini va en profondeur. Malgré tout, si un doute existe, la prudence conseille de n'acquiescer à une machine, qu'après avoir observé et écouté une machine de ce type en marche sur la route, autant que possible sur une mauvaise route ; ou mieux encore, après dix kilomètres de côte.

Critique d'une moto classique

RESTE à peser les avantages et les inconvénients du dessin classique et du dessin d'avant-garde ; une fois admis que les deux motos se valent pour la qualité de la matière et pour cette précision de l'usinage hors de quoi il n'est pas de salut.

L'accessibilité des organes de ces motos peut être plus ou moins grande. C'est en se plaçant à ce point de vue de l'accessibilité qu'on éclaircira la question. Toute machine sert en fin de compte à gagner du temps : de ce temps gagné par la rapidité de la machine, il est nécessaire de déduire celui que les pannes et l'entretien vous feront perdre. Bien entendu, une pièce doit être d'un accès d'autant plus facile, qu'elle nécessitera pour son réglage ou son remplacement une attention plus fréquente. De plus, perdre cinq minutes tous les cinq cents

kilomètres n'équivaut pas à en perdre cinquante tous les cinq mille kilomètres. Car, selon les cas, l'usager pourra préférer perdre souvent un peu de temps, ou perdre plus rarement plus de temps à la fois.

Si l'on examine une moto classique, même de bonne marque, on fera bien de se poser les questions suivantes, et sans attendre du vendeur autre chose que des éléments de la réponse :

Est-il possible de remonter la roue arrière sans l'aide de quelqu'un qui aura à soutenir, à retenir dans sa chute, une masse de cent

vingt kilos ou plus, qu'il faudra maintenir en train de tomber ?

Peut-on retendre la chaîne primaire sans le secours d'un maillet, destiné à frapper sur la boîte, et peut-on démonter le couvercle-chaîne sans avoir à retirer un tuyau d'échappement, qui met bien du temps à se refroidir ?

Les deux carters de chaîne peuvent-ils être retirés indépendamment l'un de l'autre, et a-t-on prévu un moyen pratique de vérifier l'alignement de la roue arrière ? Est-il possible de vérifier l'embrayage ou de le régler, sans avoir à se livrer à des démontages compliqués ?

Si oui, et si la moto est de bonne marque, avec elle on ne risquera de se trouver un jour dans une situation désagréable. Sans doute, en dépit de ce qu'on pourrait croire, une moto de ce type simple nécessitera encore des soins plus fréquents qu'une moto à plusieurs cylindres, car le monocylindrique doit être décalaminé plus souvent. Mais ces soins plus fréquents seront plus faciles à donner. Pour la moto dont les solutions d'avant-garde sont les solutions de la voiture, on aura peut-être à intervenir plus rarement. Par contre, ces interventions plus rares seront plus coûteuses et plus difficiles. Le problème se transforme ainsi en une question de goûts, de circonstances et d'appréciation.

Critique d'une moto d'avant-garde

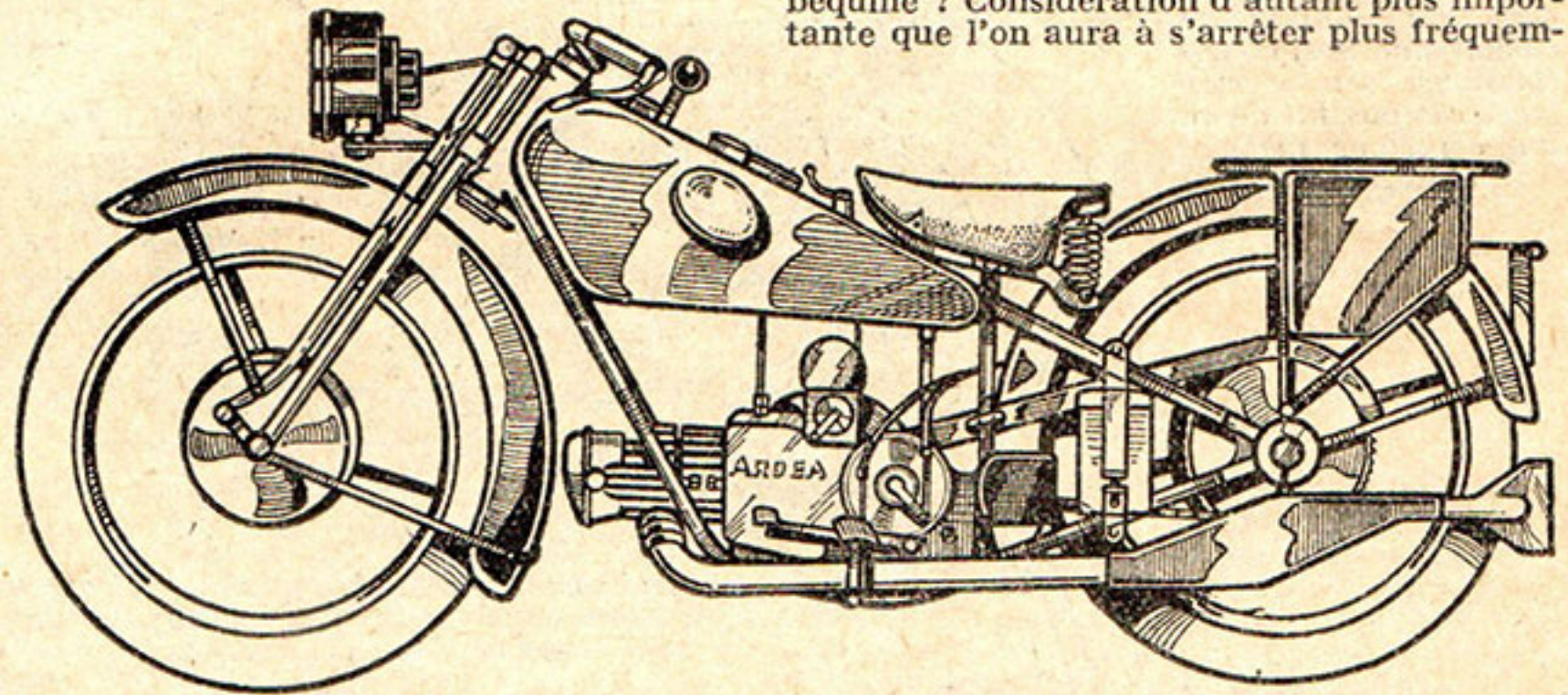
PAR motos d'avant-garde, entendons les quelques motos originales qui se trouvent actuellement sur le marché. Leur acheteur éventuel devra aussi se poser certaines questions, s'il tient à ne point s'exposer à de multiples petits embarras :

Dans le cas d'un cadre enveloppant, d'un cadre de tôle emboutie, le carburateur et la magnéto, et son rupteur, sont-ils aussi accessibles que dans une moto à cadre classique ?

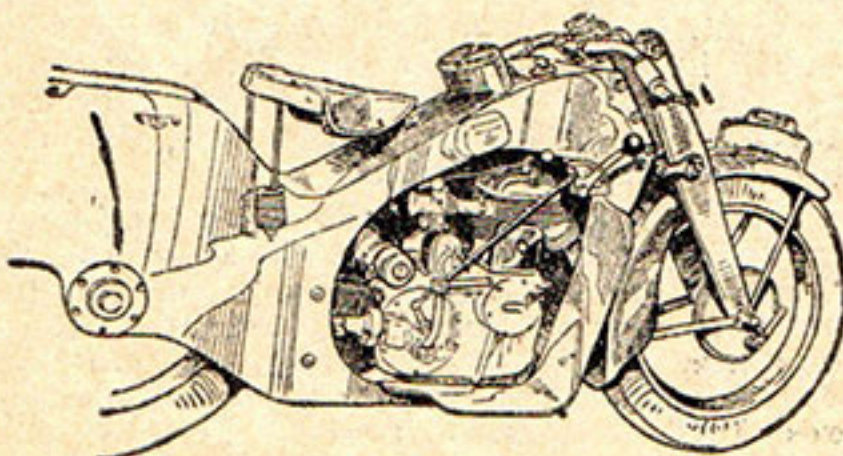
Si la transmission est par pignons d'angle, est-il nécessaire de le désaccoupler pour retirer la roue arrière, et quelles sont les difficultés de l'opération ?

Des pièces de tôle n'empêchent-elles pas d'avoir accès aux soupapes, à leurs poussoirs, ne gênent-elles pas pour le démontage de la culasse ? Comment démonter le réservoir ?

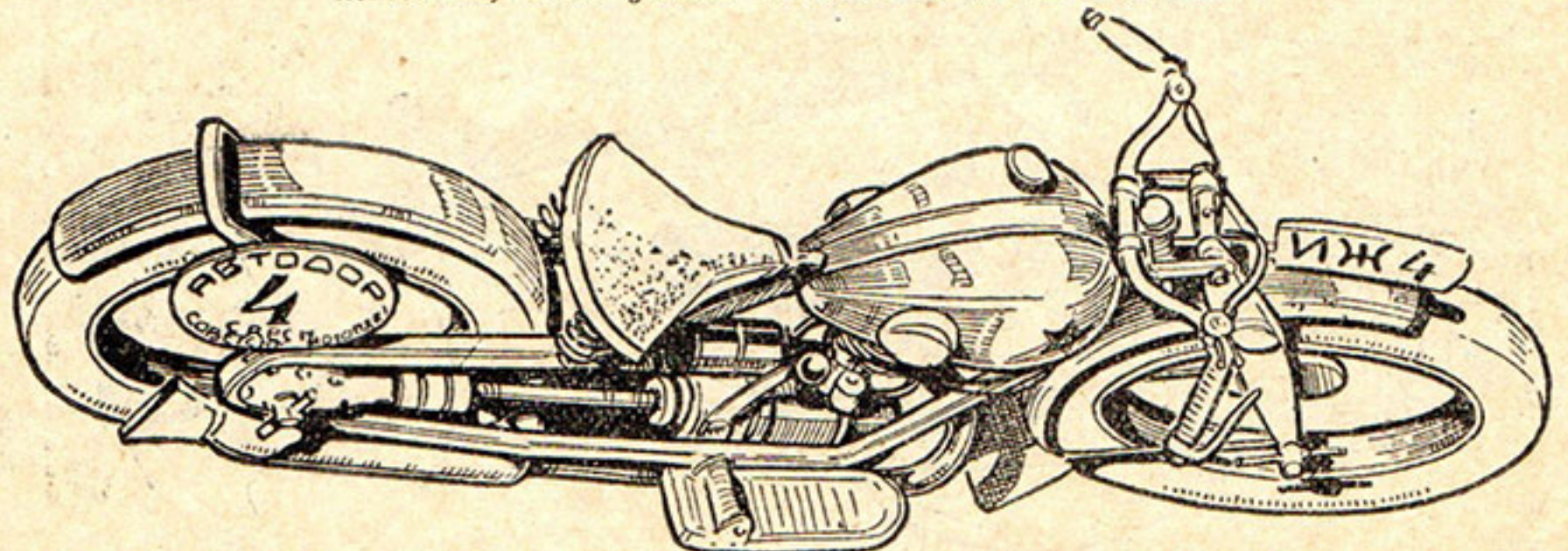
Enfin le poids de la machine n'est-il pas devenu si considérable, qu'on aura à faire de trop grands efforts pour la hisser sur sa béquille ? Considération d'autant plus importante que l'on aura à s'arrêter plus fréquem-



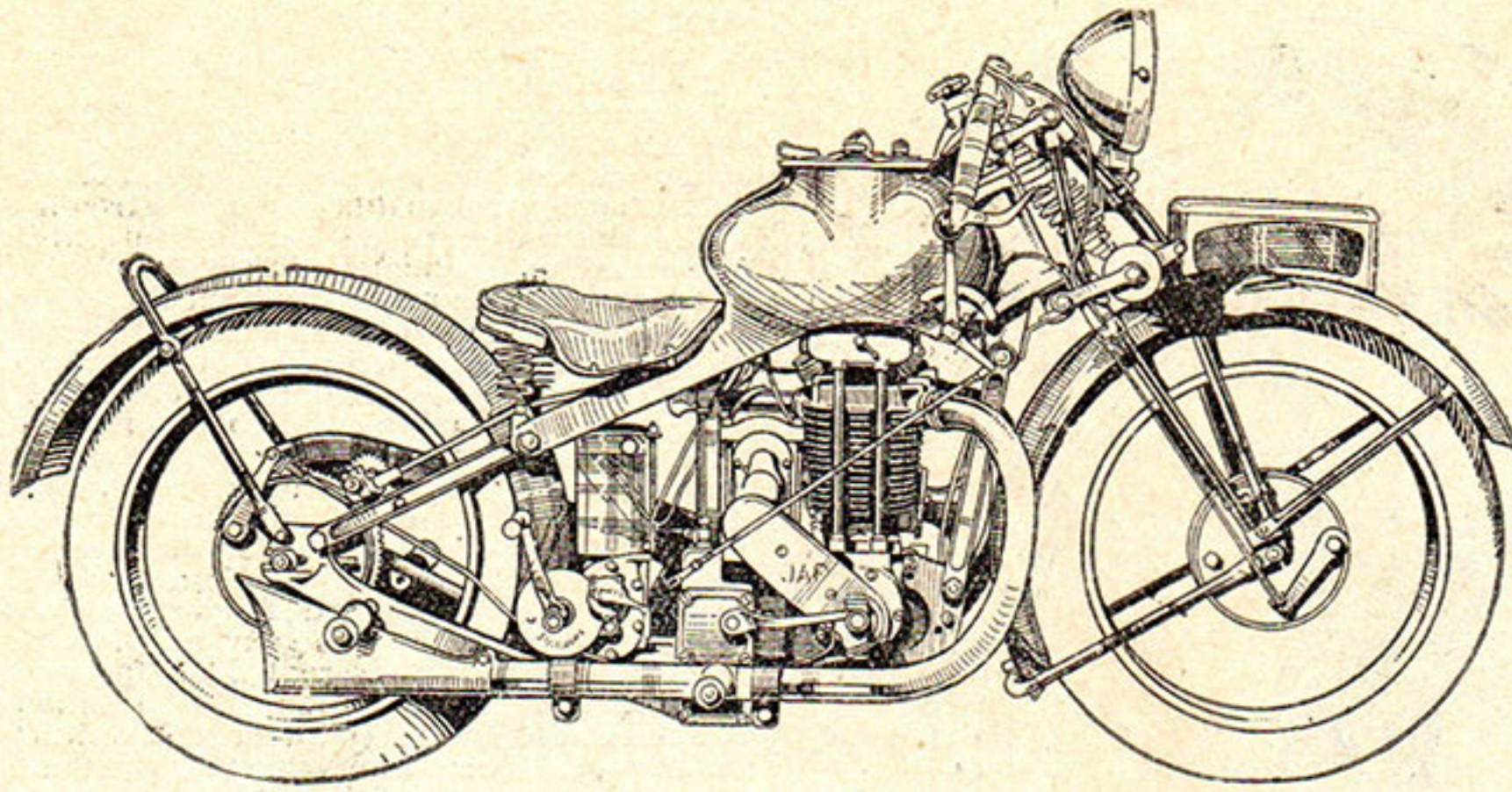
Sans pouvoir être considérée comme révolutionnaire, cette machine italienne a une ligne un peu spéciale et le moteur est disposé d'une façon inaccoutumée. Le cylindre est complètement horizontal, d'où grande accessibilité de la culbuterie



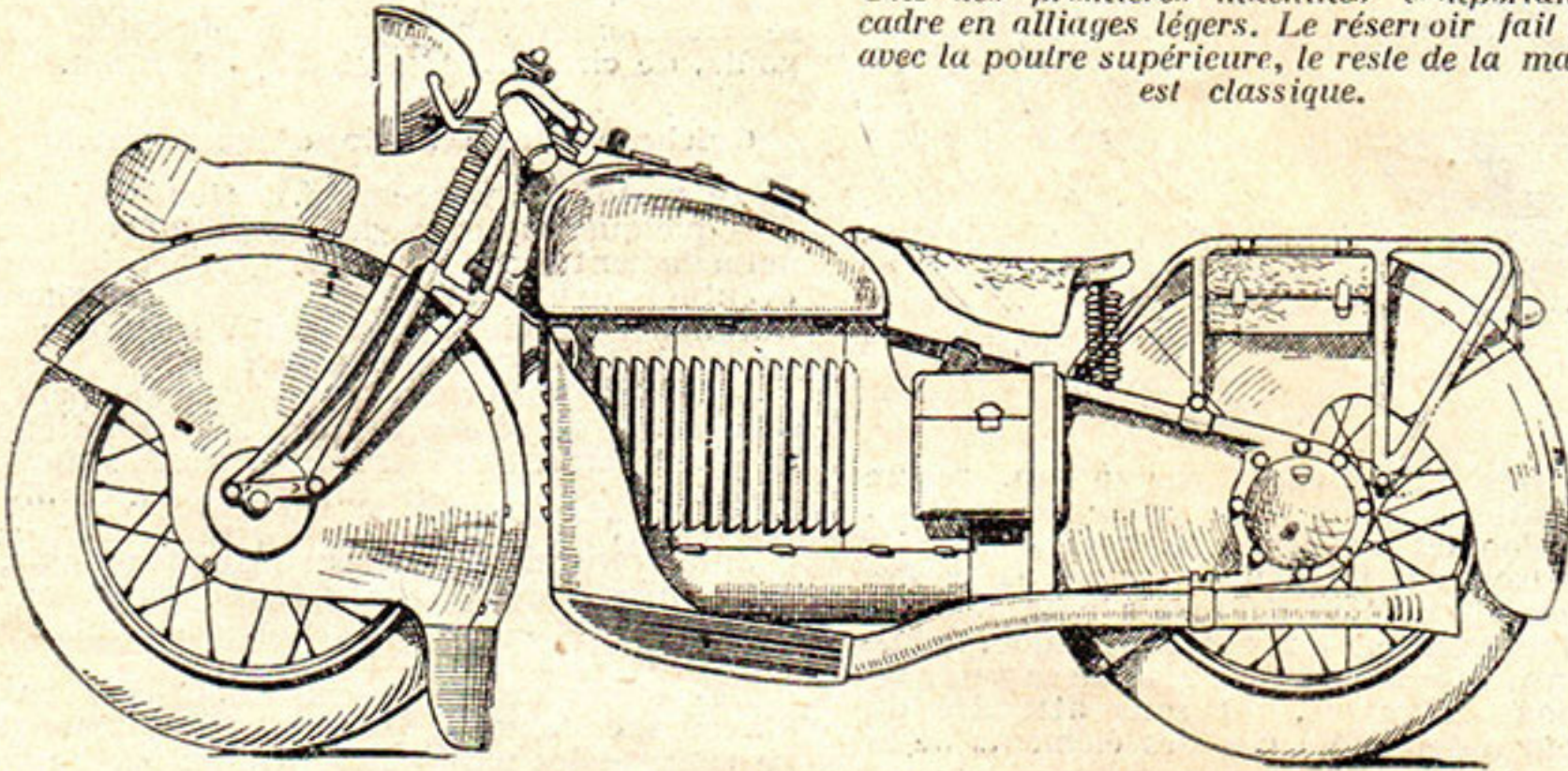
L'ingénieur Ivan Court a réalisé, à titre d'essai, cette machine à châssis coque. Facilité de fabrication, protection contre les intempéries se trouvent obtenues du même coup.



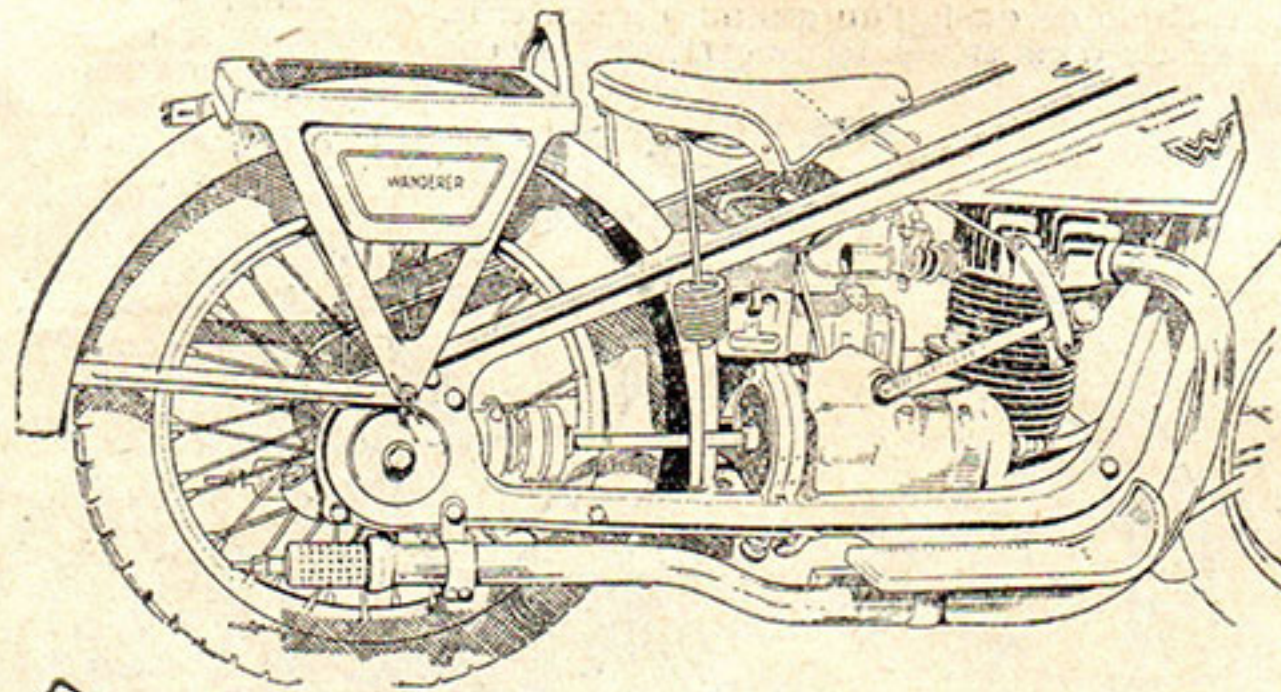
Cette production de l'industrie soviétique est très moderne : Cadre en acier matricé, bloc-moteur, transmission par arbre. C'est à notre connaissance, la seule motocyclette fabriquée en U. R. S. S.



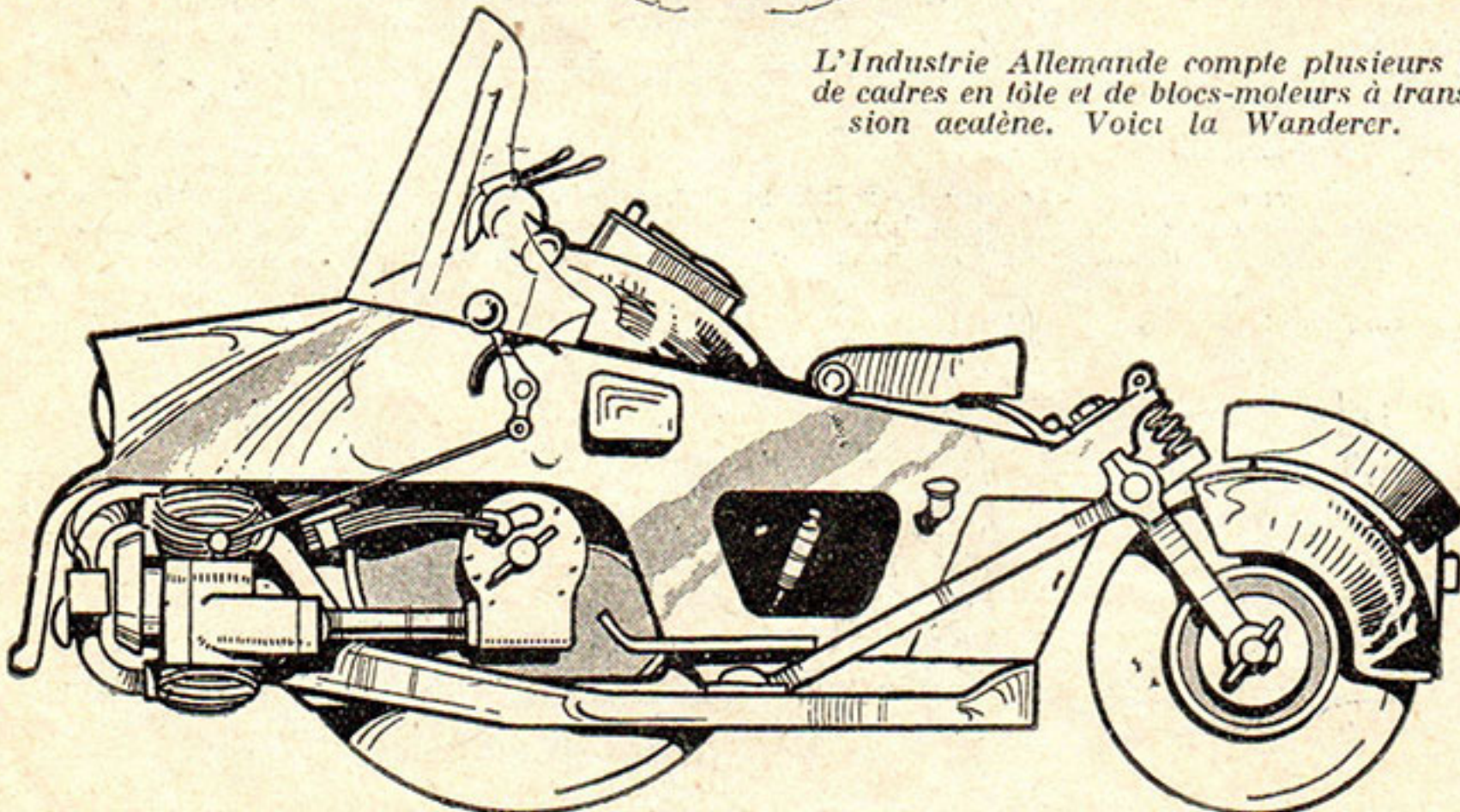
Une des premières machines comportant un cadre en alliages légers. Le réservoir fait corps avec la poutre supérieure, le reste de la machine est classique.



La moto ci-dessus, malgré ses apparences révolutionnaires, est très classique, seul le capotage complet lui donne un aspect de machine d'avant-garde.



L'Industrie Allemande compte plusieurs types de cadres en tôle et de blocs-moteurs à transmission acalène. Voici la Wanderer.



Autre machine purement imaginaire qui renverserait toutes les théories habituellement mises en pratique. Le moteur est un polycylindre, en étoile placé à l'avant, la direction se fait par la roue arrière.

ment. La hauteur des marche-pieds ne peut être toujours appropriée à la hauteur des trottoirs.

Ajoutons que si la marque est bonne, notre acheteur éventuel ne devra pas se laisser intimider par la complication du mécanisme. La complication a pour palliatif la fabrication en série celle-ci permettant au constructeur de livrer plus de pièces pour le même prix. Et elle a pour autre palliatif l'amélioration de la matière : des pièces plus nombreuses et souvent plus petites devenant par là moins délicates.

Rien en principe n'empêche donc une moto d'avant-garde de donner pleine et entière satisfaction, pourvu que l'accessibilité des organes qu'on pourra avoir à démonter sur la route soit suffisante. Si cette machine est bien faite de bons matériaux, elle roulera avec une régularité exemplaire. Ses réparations plus coûteuses, ou plus longues, du moins en principe, n'auront à être effectuées qu'à des intervalles plus éloignés.

Conclusion

POUR avoir effleuré quelques éléments de la question, nous ne prétendons pas avoir épuisé le sujet.

Comme nous l'avons dit au début, c'est le progrès caché, celui qui porte sur la qualité de la matière, et que l'on constate à l'usage, qui demeure le progrès fondamental.

Vient ensuite, et les deux se tiennent dans beaucoup de cas, le progrès dans la précision de l'usinage. Ces deux formes du progrès sont les seules qui permettent de perfectionner sans compliquer. Pouvoir toujours faire cela serait évidemment l'idéal.

Malheureusement, rien ne permet de prévoir le moment où une amélioration de la matière permettra par exemple de supprimer toutes les articulations d'une fourche qui resterait cependant élastique, alors que les pneus ne suffisent pas ; ou encore de supprimer les articulations d'une chaîne.

En fait, il faut l'avouer, ce sont encore les motos les plus simples, les plus classiques, qui demandent les soins les plus fréquents. Mais, en contre partie, ces motos seront souvent les plus légères, les plus rapides surtout en côte et à cylindrée égale. Et avec elles, les risques de panne irrémédiable seront peut-être encore moindres, si tout le reste se trouve égal. Des solutions différentes menacent l'accessibilité d'une façon différente, mais si elles sont mal étudiées, trop hâtivement, on perdra finalement le même temps.

Nous avons connu une voiture, où il fallait plus de temps pour changer la courroie du ventilateur, qu'il n'en faut pour démonter et remonter la roue arrière d'une moto à chaîne mal conçue. Que les constructeurs de motos doués d'un esprit novateur évitent d'en arriver là. On peut être ennuyé aussi souvent par la difficulté d'accès à un carburateur, ou à un rupteur de magnéto, que par la difficulté de retirer un carter de chaîne.

Il est donc impossible à l'heure actuelle de donner un conseil qui ait une portée générale ; mais chaque type de moto vaut d'être étudié en particulier.

Nous savons d'ailleurs que la critique des motos, existantes ou non-existantes, constitue le passe-temps favori de tous les motocyclistes dignes de ce nom. Combien de machines seraient admirablement entretenues, si on leur consacrait le temps qu'on passe à discuter leurs mérites ! Seulement, ce serait là la fin de tout progrès et de tout esprit inventif, de cet esprit inventif qui, petit à petit et sans parfois qu'on y prenne garde, fait son chemin, et d'où nous viennent les nouvelles conceptions.

C'est en effet souvent de l'esprit de quelqu'un qui n'est nullement de la partie, de l'esprit d'un simple usager que sortent des améliorations et des changements fondamentaux dans une machine ou dans un appareil, changements qui apportent parfois des transformations profondes dans une industrie.

Félicitons-nous donc de l'esprit de critique des motocyclistes, en lui est le progrès !

DE CARFORT.

Essai de la B. M. A.

ROVIN-SAN-SOU-PAP

à roue libre

Tout comme les voitures les plus modernes le nouveau vélomoteur Rovin San-Sou-Pap utilise le dispositif roue libre dans la transmission moteur-roue arrière. C'est une nouveauté qui offre des avantages incontestables. Ce n'est du reste pas la seule particularité du B. M. A. Rovin San-Sou-Pap et avant de donner de plus amples détails à son sujet, mentionnons les principales caractéristiques de cette petite machine aux formules si personnelles.

Le vélomoteur Rovin-San-Sou-Pap est naturellement et réglementairement d'une cylindrée inférieure à 100 cmc. Le moteur est de conception originale. Venant d'un seul bloc de fonderie, le cylindre, le carter, le demi-carter du réducteur, forment un ensemble homogène en aluminium. Ajoutons les deux couvercles qui ferment l'un le carter-moteur du côté volant magnétique, l'autre le réducteur et nous aurons, en une pièce principale et deux couvercles, toute la carcasse du moteur.

Le cylindre aluminium est chemisé acier et est surmonté d'une culasse rapportée fixée par quatre goujons. Voilà pour l'ensemble des pièces fixes.

A l'intérieur de ce monobloc est un vilebrequin en porte-à-faux monté sur un copieux roulement. La tête de bielle, tourillonnant sur galets, est fixée par un écrou plat et freiné. Sur l'axe du vilebrequin, créné, et du côté opposé à la bielle vient se monter le pignon commandant le réducteur. Enfin, en bout de cet axe se monte le volant magnétique assurant l'allumage.

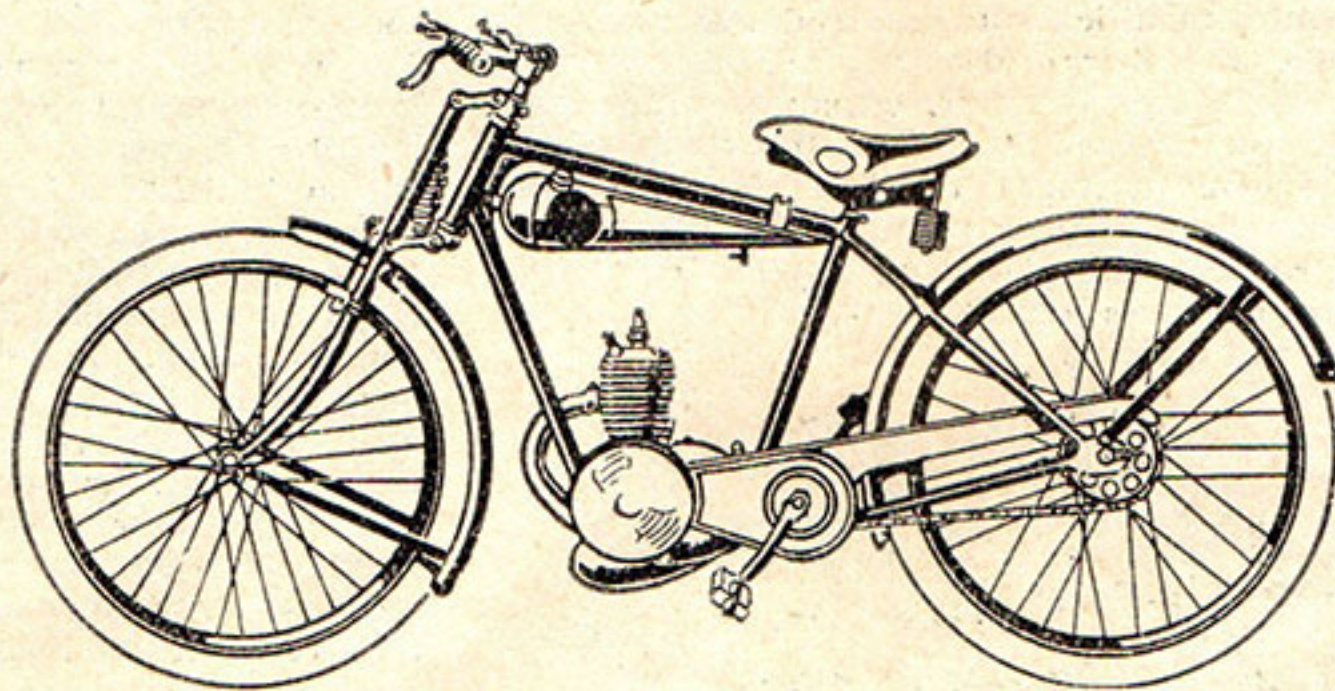
La transmission du moteur à la roue arrière est également originale ; elle utilise en effet la même chaîne que celle du pédalier, à la manière, si l'on veut, d'un tandem. Il y a naturellement, intercalé, pour que les manivelles ne soient pas entraînées par le moteur, un dispositif de roue libre tel qu'il permet, par l'action des pédales d'entraîner le moteur, pour la mise en marche, sans qu'à son tour le moteur entraîne les pédales lorsque c'est lui qui entraîne la machine. Cette chaîne unique, pour deux fins, donne à l'ensemble un aspect dégagé et net dont bénéficie l'esthétique de la machine et lui confère une allure personnelle et très plaisante.

Mais ce n'est pas encore là le vrai dispositif de roue libre dont il était question au début de cet article. Complétant cette formule chaîne unique, une adaptation de ce dispositif permet également de faire roue libre avec le moteur lui-même. Autrement dit, on peut pousser la machine à son maximum de vitesse, couper le moteur et rouler sur la lancée, en roue libre, sans décompresser, aussi longtemps que l'élan et le profil de la route le permettent, sans sentir à aucun moment la liaison avec le moteur. Pour le cycliste l'impression peut se comparer à celle de sa roue libre de vélo, pour le motocycliste la comparaison peut se faire avec l'action de rouler moteur débrayé, avec moins de freinage toutefois et avec l'avantage de n'avoir aucun levier ni aucune manette à actionner.

Cette particularité astucieuse comporte les avantages suivants :

Tout d'abord économie de carburant et économie dans l'usure puisque, profitant de la vitesse acquise, le conducteur peut, sur le plat ou dans les descentes, rouler au maximum de sa vitesse sans l'intervention du moteur qui tourne alors à l'extrême ralenti et peut même être mis, dans le cas d'une longue descente, par exemple, à l'arrêt absolu ; au moment du ralentissement, un simple coup de pédale suffira à le faire repartir. Il saute aux yeux que si l'on bénéficie ainsi de la vitesse acquise pour rouler uniquement sur l'élan, le moteur mis au ralenti, consommera beaucoup moins, d'une part et, d'autre part, ne travaillant pas, économisera d'autant sur son existence, donc sur son usure.

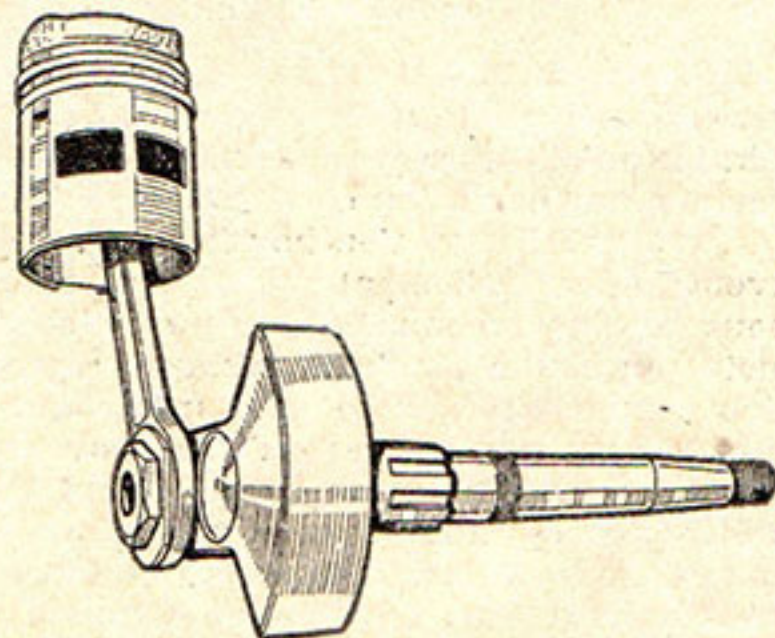
La roue libre est également pratique dans les encombrements puisqu'elle permet de se



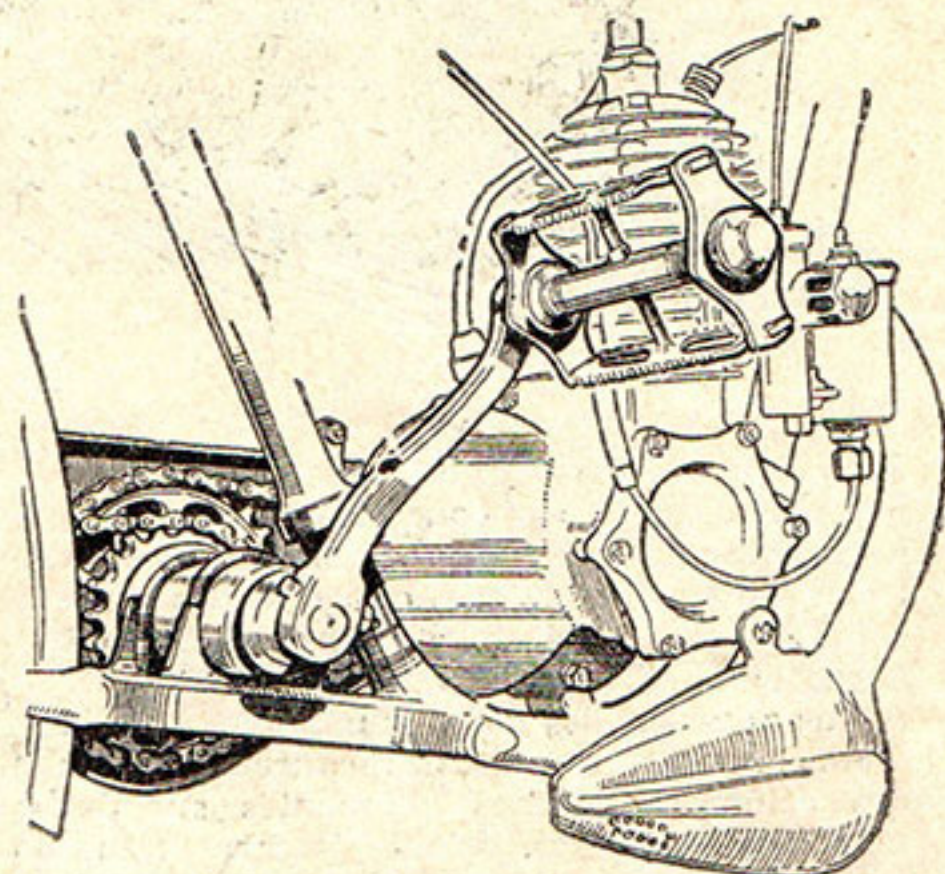
Le nouveau vélomoteur a conservé la ligne gracieuse et fine du modèle précédent. La seule différence consiste dans l'adaptation du nouveau système de roue libre.

faufiler, aussi aisément qu'avec une simple bicyclette, sans avoir à se préoccuper d'un décompresseur et sans avoir, si l'on a à donner un coup de pédale, à fournir l'effort nécessaire à l'entraînement d'un moteur, à ce moment-là inutile.

Du même dispositif, on tire encore un avantage qui pour être en apparence de moindre portée n'est pourtant pas à dédaigner. Le motocycliste qui pour une raison quelconque est tenu de pousser sa machine moteur arrêté, (garage dans une cour ou couloir d'immeuble, traversée d'une rue barrée, passage sur un trottoir pour sortie d'un embouteillage, etc...) ce motocycliste



Le vilebrequin, qui ne comporte aucun palier lisse est, si l'on peut dire, unilatéral ce procédé de fabrication, si simple, s'est révélé, à l'usage, très résistant.



L'homogénéité a été poussée à l'extrême dans cette petite machine. Le cylindre, en aluminium chemisé est venu de fonte avec le carter, qui est fermé par un simple couvercle, fixé par six écrous.

n'a pas, dans ces cas-là non plus, à vaincre les résistances conjuguées d'un décompresseur et d'un moteur qui se venge en se faisant tirer à son tour ; là encore, le bienfait de la roue libre se fait sentir, puisque grâce à elle la machine peut être conduite à la main, comme une simple bicyclette, le moteur restant au point fixe comme si chaîne ou courroie avaient été retirées. De cette petite chose qu'est une roue libre découlent donc toute une série de bienfaits qui interviennent heureusement dans l'économie et la maniabilité. Cette innovation fait honneur à l'esprit de recherches qui anime les services techniques de Rovin-San-Sou-Pap.

Cet ensemble moteur avec toutes ses particularités conserve néanmoins au vélomoteur la ligne que nous lui connaissons et qui est particulièrement nette et sobre, grâce, répétons-le, à sa chaîne unique, grâce aussi à son frein arrière, à l'ambour dans le moyeu, grâce enfin à son réservoir profilé. La B. M. A. Rovin-San-Sou-Pap est une fine machine qui plaît déjà par son seul aspect : les heureuses solutions mécaniques qu'elle comporte seront autant de raisons de plus d'accroître son succès et sa rapide diffusion.

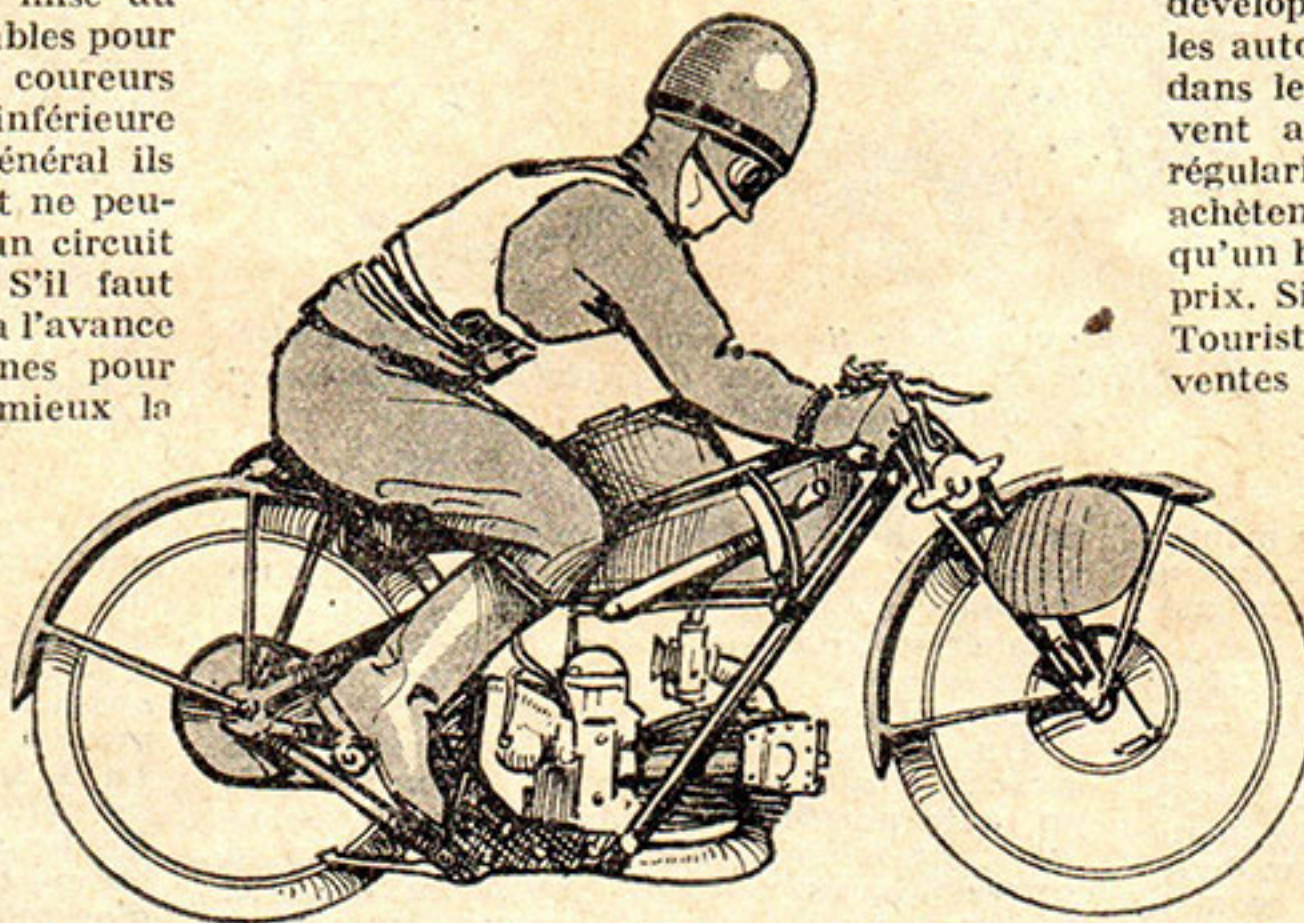
Le formidable palmarès que Rovin-San-Sou-Pap possède pour ses nombreuses performances dans les épreuves de tourisme telles que les Six Jours d'Hiver, Paris-les Pyrénées-Paris, Paris-Nice, Bol-d'Or où cette marque est habituée de la victoire dans les cylindrées 175 cmc., démontre clairement la technique sûre de San-Sou-Pap dans les petites cylindrées. On n'a pas oublié non plus à quel point la marque Rovin avec ses petites machines bleues 125 et 175 cmc. a contribué, elle aussi à la diffusion de la motocyclette en France, dès l'après-guerre. La maîtrise que l'une comme l'autre de ces deux marques a témoigné dans la réalisation des motocyclettes légères indique clairement que San-Sou-Pap Rovin possédait tous les éléments voulus et toutes les qualités utiles pour la réalisation d'une machine utilitaire capable de donner à son possesseur toute satisfaction. Ce nouveau B. M. A. bénéficie, en effet, de deux longues expériences, acquises, parallèlement dans ce même domaine d'un petit moteur et c'est, pensons-nous, ces considérations qui doivent mettre en confiance ceux que la formule B. M. A. intéresse.

Max End.



Le Tourist Trophy est, malgré la rare participation de concurrents étrangers, une épreuve essentiellement anglaise. Parfois les machines étrangères ont fait des étincelles comme Indian et plus récemment Guzzi et N. S. U., mais, même pilotées par des as anglais, elles n'ont jamais remporté la victoire. D'autre part, des coureurs venus des colonies anglaises et montés sur des machines anglaises, n'ont jamais figuré au premier plan. C'est qu'aux vitesses actuellement atteintes sur un circuit aussi difficile que le T. T. il faut des machines exactement adaptées au parcours et des coureurs qui connaissent la route presque centimètre par centimètre. Il y a des machines continentales qui ont la vitesse nécessaire, mais elles manquent parfois du raffinement de mise au point et de la maniabilité indispensables pour prétendre à la victoire. Il y a des coureurs européens dont la classe n'est guère inférieure à celle des as anglais, mais en général ils arrivent trop tard à l'île de Man et ne peuvent en quelques tours connaître un circuit d'une soixantaine de kilomètres. S'il faut envoyer les coureurs plusieurs mois à l'avance et modifier sans cesse les machines pour qu'elles permettent d'utiliser au mieux la puissance de leur moteur, des dépenses énormes seraient engagées. Et on n'aurait encore aucune certitude de victoire. Songeons qu'il y a des constructeurs anglais qui depuis des années dépensent des centaines de milliers de francs et dans certains cas des millions, sans avoir jamais réussi à décrocher la victoire. Une victoire dans le Tourist Trophy est faite d'impondérables, à telle enseigne qu'une marque victorieuse une année, et par conséquent possédant une merveilleuse connaissance de la technique motocycliste, présente souvent l'année suivante des machines qui ne figurent même pas parmi les gagnants de répliques. Aussi conçoit-on fort bien que les concurrents étrangers qui ne s'intéressent souvent aux courses que d'une manière tout à fait accessoire, ne se soucient nullement d'aller au-devant d'une défaite et souvent d'une élimination complète qui leur fera une réclame à rebours. Mais les Anglais voudraient que le T. T. constituât une épreuve vraiment internationale. Il est certain que l'épreuve présenterait ainsi plus d'intérêt encore et leur permettrait de mettre mieux en valeur la supériorité qu'ils attribuent à leurs machines. De divers côtés on propose de réduire la longueur du circuit et de la ramener à 35 kms. environ. Le raisonnement à première vue est juste. Plus le circuit serait court et plus facilement les concurrents étrangers pour-

raient le connaître. Mais une réduction d'une vingtaine de kilomètres ne suffirait pas à supprimer le lourd handicap que représente pour ces concurrents le manque d'une connaissance suffisamment précise du circuit. Nous croyons d'autre part que cela enlèverait au Tourist Trophy une partie de son prestige. Quand on a une épreuve aussi classique, toute modification serait dangereuse, car elle empêcherait de comparer les nouvelles performances aux performances antérieures et supprimerait tout terme de comparaison. Le gouvernement de l'île de Man offre d'autre part des primes aux concurrents étrangers, mais elles sont trop loin de couvrir les dépenses engagées pour constituer un attrait sérieux.



Il y a quelques années, lors du T. T. lightweight, les anglais ont eu chaud. Un tour avant la fin la 250 cmc Guzzi tenait la tête... mais elle « cassa » et l'honneur britannique fut sauf.

Admettons même qu'une marque étrangère remporte la victoire. Le sacrifice considérable qu'elle aura engagé sera-t-il compensé par une augmentation considérable du chiffre des ventes ? Malgré l'enthousiasme que nous avons personnellement pour les courses, nous devons reconnaître qu'elles n'ont, au moins en France, qu'une médiocre répercussion commerciale. Il se peut même que les éliminations nombreuses qu'elles provoquent et qui en sont la raison d'être, soient interprétées par le public comme une preuve que la motocyclette est délicate et de fonctionnement irrégulier. Le manque d'intérêt que le public prend aux courses, le peu d'influence qu'exercent le résultat sur le choix d'une machine proviennent de ce que les sportsmen sont en minorité. La majorité

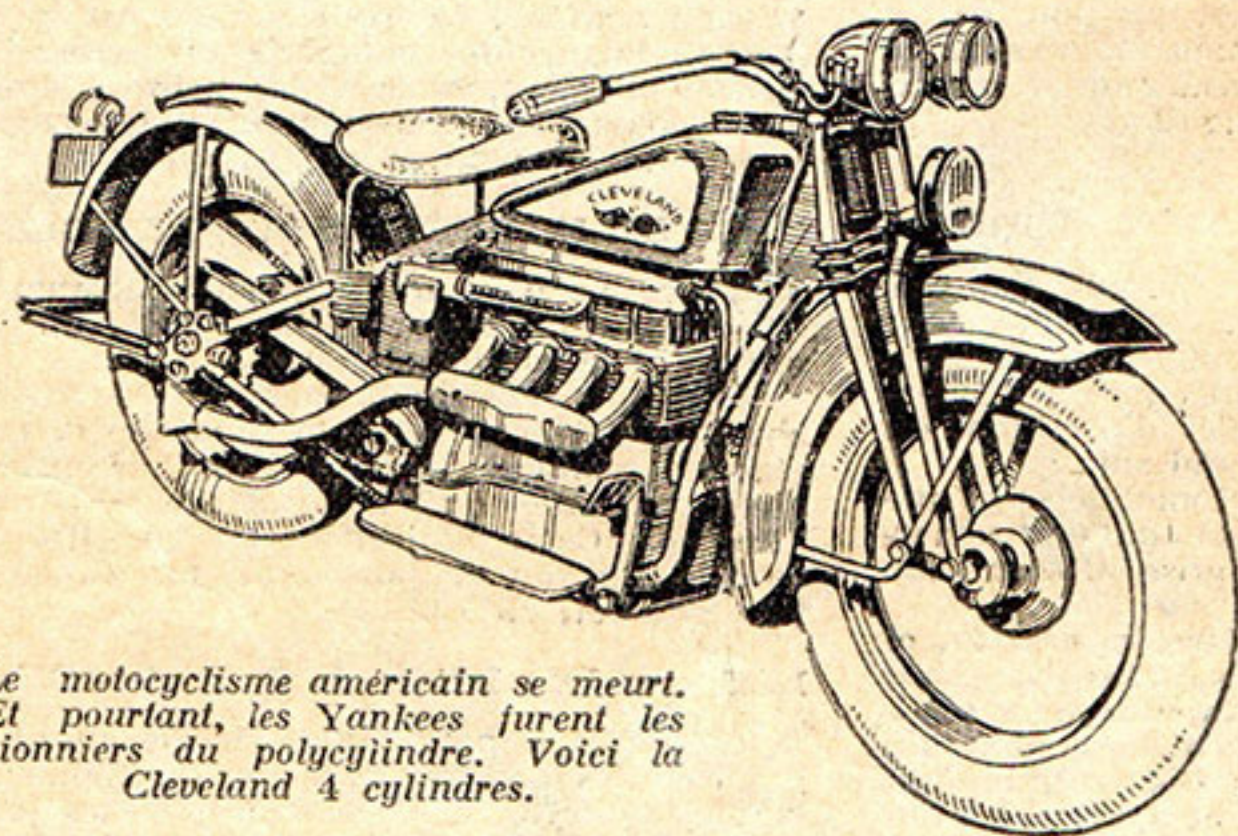
des motocyclistes cherche plutôt des qualités pratiques que la possibilité de vitesses très élevées. N'en est-il pas de même pour l'automobile ? On applaudit aux duels de Bugatti et d'Alfa Romeo, on admire ces merveilles de mécanique, mais elles ne se vendent qu'à une clientèle limitée. Les gros chiffres de vente sont atteints par des voitures beaucoup moins rapides, mais beaucoup meilleur marché. Une marque anglaise qui a fait beaucoup pour la réputation de la voiture anglaise de sport a été récemment en liquidation judiciaire. Elle ne réalisait pas sur les ventes de ses voitures d'un prix pourtant très élevé, un bénéfice suffisant pour couvrir les frais qu'entraînait sa participation aux courses. Bien que l'esprit sportif soit plus développé chez les motocyclistes que chez les automobilistes, il en est un peu de même dans leur cas. La plupart d'entre eux suivent avec plus d'intérêt les concours de régularité que les courses, et quand ils achètent une machine, cherchent, plutôt qu'un bolide, une bonne machine au meilleur prix. Si un constructeur français gagnait le Tourist Trophy, il est peu probable que ses ventes deviendraient plus grandes. S'il court, c'est surtout parce qu'il apprécie la valeur technique de la course, qu'il a la fierté de sa marque, et qu'il veut maintenir le prestige de la construction de son pays. Mais il ne peut songer à grever son budget des sommes fantastiques que représente la participation au Tourist Trophy.

Nous ne pensons donc pas que le T. T. voie jamais de nombreux coureurs étrangers. Nous ne croyons pas non plus que sauf, une chance extraordinaire, un concurrent étranger remporte la victoire dans cette grande épreuve. Certes, nous n'en nions ni l'utilité, ni l'influence qu'elle exerce sur l'évolution de la motocyclette. Nous sommes également certains que malgré leur amour propre national, les Anglais applaudiraient loyalement une victoire étrangère. Nous savons qu'ils faciliteraient par tous les moyens, la participation des marques étrangères. Mais comme le T. T. ne nous ferait pas vendre une machine en Angleterre et n'augmenterait ni nos importations dans les autres pays, ni nos ventes intérieures, il est douteux que nous ayons intérêt à y participer. Les courses ne connaîtront un regain de succès que si on réduit considérablement les frais qu'elles entraînent ou si on offre des prix considérables qui indemnisent non seulement le vainqueur, mais les concurrents placés. Ce n'est assurément pas le cas du T. T. d'autant que les chances de gagner un T. T. sont infimes.

Le motocyclisme américain ne sera bientôt plus qu'un souvenir

De notre Correspondant particulier aux Etats-Unis. Toledo, Ohio, U. S. A. octobre 1931

Voici exactement dix ans l'industrie motocycliste américaine rivalisait redoutablement avec celle de la fière Albion et dominait le marché extérieur mondial ; suivant de près les méthodes de l'industrie automobile, elle livrait à la clientèle des motos bien au point, complètement équipées pour la marche de nuit, et d'une puissance suffisante pour se tirer d'affaire partout. De l'Australie au Transvaal, et du Cap Horn à la Norvège les grosses 1.000 et 1.300 cmc. se jouaient littéralement de leurs concurrentes européennes. En course elles gagnaient partout où les organisateurs ouvraient les épreuves à leur cylindrée, cependant qu'ici leurs prouesses tenaient une place importante dans la presse quotidienne. Aujourd'hui, la moto américaine est un souvenir, sa production tend rapidement vers zéro (dont elle n'est déjà pas si loin), les constructeurs l'abandonnent pour le hors-bord, ou la motoculture, les coureurs passent aux quatre-roues ou deviennent aviateurs et, dans une ville de trois cent mille habitants, la seule et unique maison de vente doit avoir recours aux accessoires d'autos, aux vélos et voitures d'enfant pour faire ses frais... Pendant de longues années la police et la poste absorbaient une partie importante de la production, mais la nécessité d'avoir la T. S. F. à bord fait progressivement abandonner motos et sidecars en faveur de puissants torpédos et conduites intérieures, cependant que de rapides deux-



Le motocyclisme américain se meurt. Et pourtant, les Yankees furent les pionniers du polycylindre. Voici la Cleveland 4 cylindres.

places font de même pour la livraison à domicile des messages « express ». Depuis notre passage, en 1925, au bureau d'études de la Neracar Corp., de Syracuse, N. Y., nous avons suivi attentivement la lamentable décadence du motocyclisme américain que nous imputons aux causes suivantes :

1° Prix de vente trop élevé résultant d'un excès de complication mécanique ; quand une motocyclette coûte plus cher qu'une voiture, la majorité des hésitants choisit cette dernière ;

2° Raison fiscale : l'impôt sur les motos est trop près de celui sur les voitures pour réellement favoriser le deux-roues ;

3° Pléthore de voitures d'occasion et insuffisance de motos usagées : une voiture de cinq ans coûte moins cher qu'une moto de dix et se trouve en général en bien meilleur état ;

4° Insuffisance croissante de facilités d'entretien et de réparations : on trouve des pneus, des pièces d'autos, et des mécaniciens à tous les coins de rue, beaucoup de garages sont même ouverts et travaillent toute la nuit, mais le motocycliste en panne doit se

donner un mal inouï pour découvrir la seule boutique de moto de la ville, puis attendre le bon plaisir du seigneur de céans pour obtenir à prix d'or ce dont il a besoin. Toute panne irréparable par les moyens du bord, ou nécessitant des pièces de rechange, peut facilement vous immobiliser une semaine ;

5° L'intensité de la circulation automobile et l'arrogance des conducteurs mettent continuellement le motocycliste en danger ; les policiers eux-mêmes se font, à l'occasion, serrer, retourner, ou emboutir, par des automobilistes négligents ;

6° Raisons climatiques dans la moitié nord du pays ; quand rues et routes sont recouvertes de dix centimètres de glace humide et coupée d'ornières, il devient impossible de prévoir combien de temps on pourra conserver son équilibre. Dans les régions à population clairsemée, et climat semi-tropical, la poussière et la boue remplacent la glace et rendent la conduite extrêmement fatigante et peu sûre ;

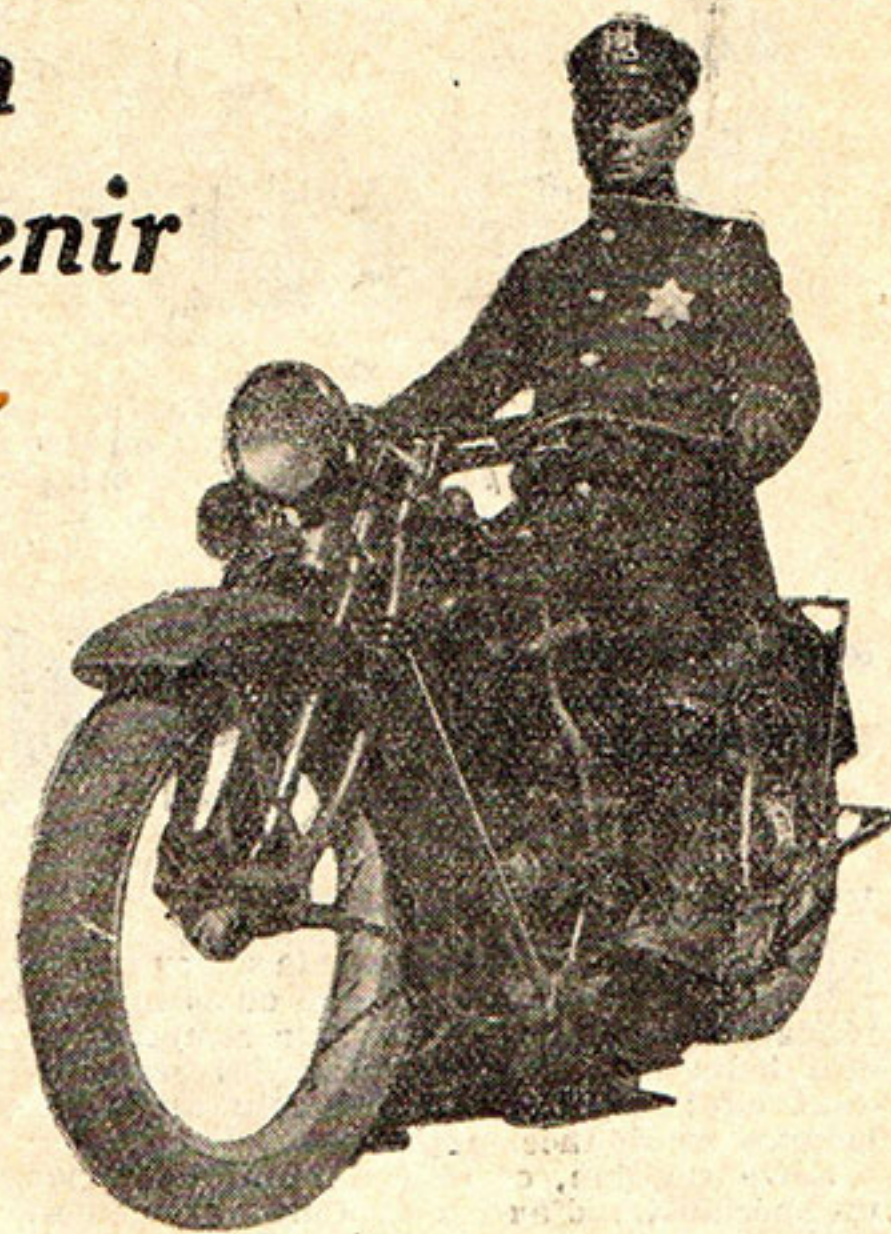
7° Raisons mondaines : l'Américain se plie mal au « déguisement » vestimentaire qu'impose parfois l'usage de la motocyclette ; arriver au bureau casqué et luneté suffit fréquemment à vous valoir une remarque du chef de service ; quant à l'Américaine, elle se refuse obstinément à monter en tan-sad et conduit, en général, son propre cabriolet.

Comme on le voit tout conspire contre le développement de la motocyclette aux Etats-Unis et il est probable qu'elle aurait rejoint la bicyclette au « rayon des jouets », et dans les musées de la locomotion, sans l'arrière-garde de sportifs, qui en font par plaisir, et se servent de leurs autos pour leurs déplacements utilitaires. Hélas, cette arrière-garde elle-même est sur le point de disparaître car ses légionnaires désertent en masse aux nouveaux venus que sont l'aviation légère, le planeur, et le hors-bord. Depuis déjà près de trois ans la vieille marque « Indian »

s'est tournée vers le hors-bord pour compenser sa constante régression sur la route, et suivre ses clients sur « les chemins qui marchent ».

Moins de 10.000 motos seront exportées cette année par l'industrie motocycliste Américaine, et moins de 30.000 sortiront des usines. Harley-Davidson, de Milwaukee, et Excelsior-Henderson, de Chicago, sont, pra-

En Amérique, on a un faible pour les gros moteurs peu poussés, qui donnent une grande puissance spécifique avec le maximum de sécurité de marche. Le principal représentant de ce type est, aux U. S. A., le bicylindre en V.



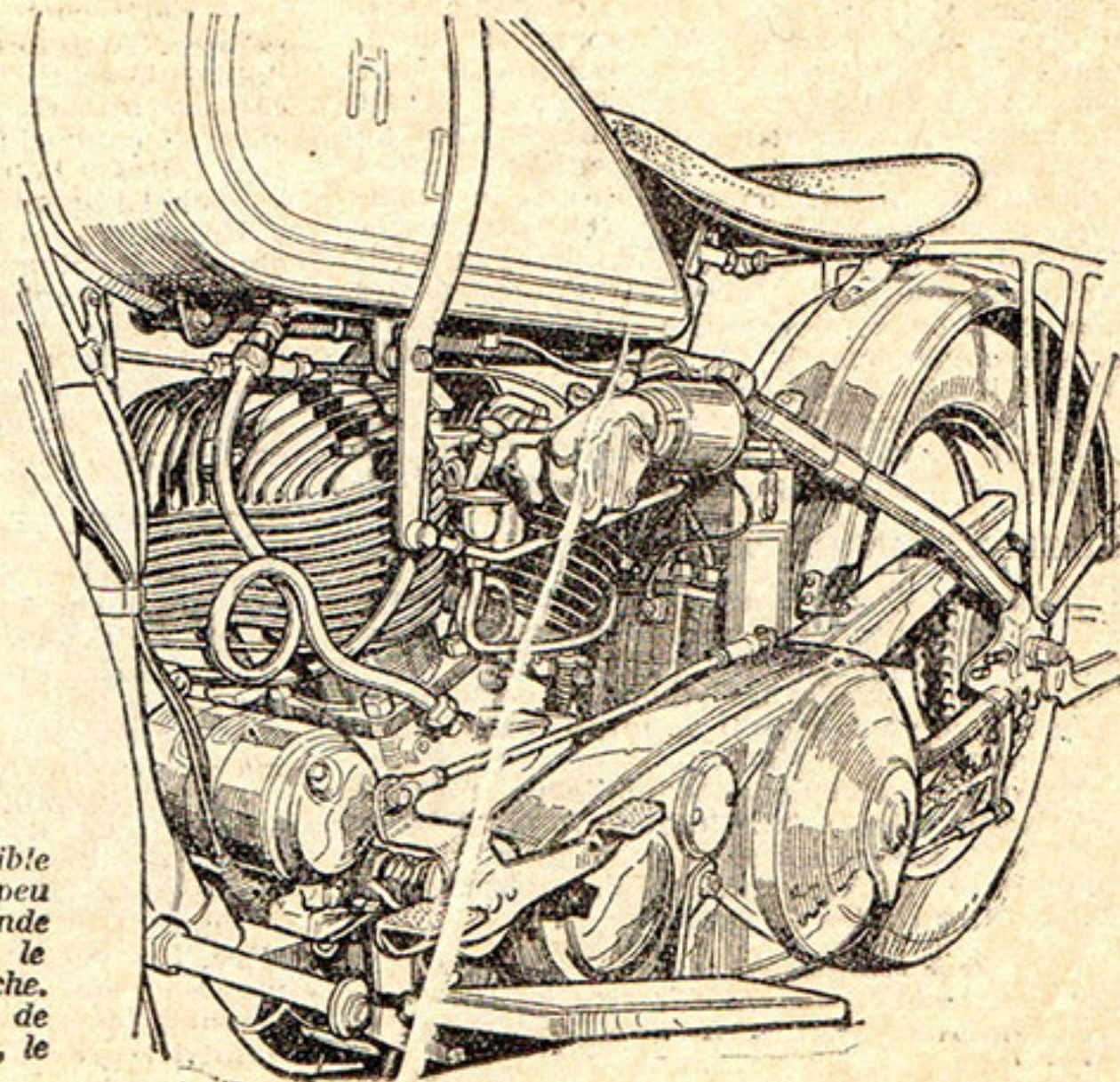
En Amérique, les policiers sont pourvus pour la police de la route, de motos puissantes et rapides (1.100 cmc. 4 cylindres) pour pouvoir donner la chasse avec fruit, aux automobiles les plus vites.

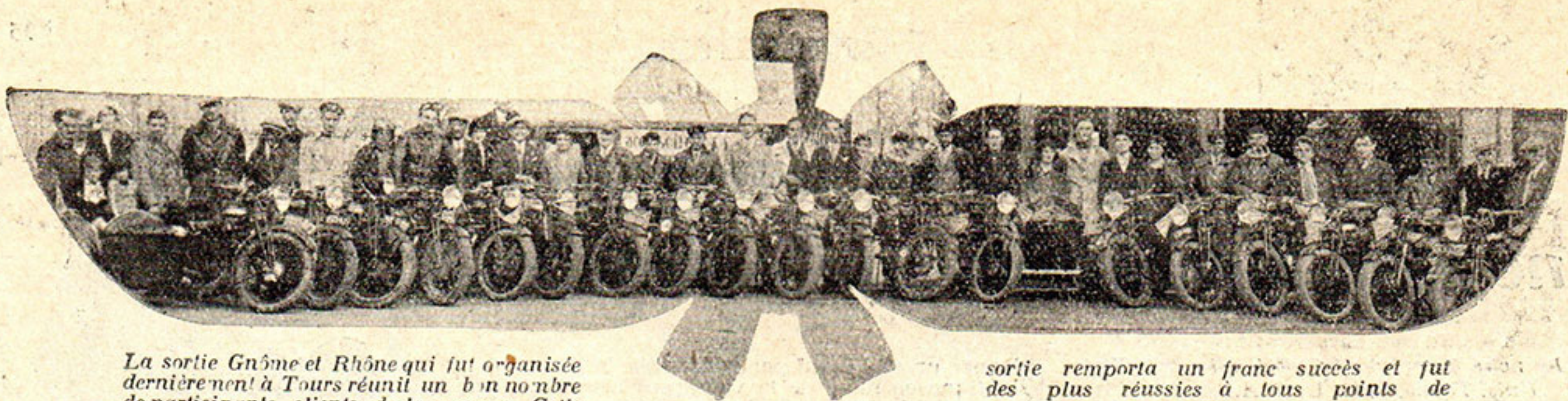
tiquement seuls en présence, contre une vingtaine de marques en 1921. Déjà les statistiques concernant la moto ont disparu des revues techniques et nos confrères « The American Motorcyclist et Bicyclist », de New York, et « The Western Motorcyclist », de Los Angeles, Californie, ont à eux deux à peine 7.000 lecteurs...

Notre avis est qu'il est grand temps que l'Europe s'intéresse au marché Américain et fasse un effort de propagande pour s'y créer des débouchés quand l'industrie locale aura définitivement disparu du tableau. Nous serions surpris si la crise économique ne créait pas des conditions favorables à la vente de 500, 750, et 1.000 cmc. réellement bon marché et lancées par des agents sérieux, nombreux, et bien outillés.

L'Europe se plaint de « l'invasion automobile américaine » ; pourquoi ne pas contrer en envahissant le marché motocycliste Américain ?... si le débonnaire Oncle Sam veut bien se laisser faire ?

A. GILLES.





La sortie Gnome et Rhône qui fut organisée dernièrement à Tours réunit un bon nombre de participants, clients de la marque. Cette

sortie remporta un franc succès et fut des plus réussies à tous points de vue.

INFORMATIONS

VOICI L'HIVER REVISIONS

Nous voici, hélas, au seuil de la saison hivernale, c'est le moment que choisissent la plupart des motocyclistes pour remettre en état leurs machines et opérer les révisions dont elles peuvent avoir besoin après les longues randonnées estivales.

Cette révision, certains la font faire par un spécialiste, d'autres la font eux-mêmes. Cela est du reste fort simple. Si vous vous sentez quelque peu embarrassés, procurez-vous à nos bureaux pour 10 francs le *Vade Mecum du motocycliste*, dans lequel vous puiserez de nombreux conseils. Si vous voulez vous le faire envoyer, joignez à votre commande 1 fr. 50... et commencez votre révision.

LE ROI MOTOCYCLISTE

Tout le monde se plaît à reconnaître en S. M. Albert I^{er} un homme remarquable et intelligent. Eh bien, n'en déplaise aux motophobes de toutes espèces, le Roi des Belges est un passionné de la moto, nous l'avons du reste déjà dit, et nous nous faisons un plaisir de le répéter pour ceux qui ne le sauraient pas.

Voici du reste ce qu'on pouvait lire dans le journal bruxellois *Le Soir*, la semaine dernière :

Le Roi à Ciergnon

Le Roi a fait un bref séjour au château de Ciergnon. Le souverain s'y était rendu à motocyclette.

IL SERAIT SOUHAITABLE QUE...

M. CHIAPPE, notre sympathique préfet de Police, qui se soucie tant du repos des Parisiens et prend des mesures draconiennes, non seulement contre l'échappement libre, mais encore contre les silencieux qui ne sont pas tout à fait assez... silencieux. Il serait souhaitable, disons-nous que ledit M. Chiappe se souciait également de la sécurité de ceux qui roulent sur des roues munies de pneumatiques. Pour cela il suffirait, soit de supprimer l'asphalte, ce qui serait évidemment la meilleure solution, soit d'interdire l'arrosage des chaussées en asphalte. Il y a bien assez de carambolages causés par l'asphalte mouillé quand il pleut, sans encore que la Ville de Paris et son service du nettoyage en provoquent davantage en mouillant un sol reconnu dangereux quand il est dans cet état.

LIMITATION DE VITESSE

DANS une étude, assez bien faite et reposant sur des bases scientifiques, du reste, que M^e Cauquil, avocat coté de la région, fait dans le *Petit Méridional*, il émet les réformes suivantes qu'il voudrait voir appliquer au code de la route :

1. Aucun véhicule automobile ne devrait dépasser la vitesse maximum de 70 kilomètres à l'heure. Les vitesses supérieures ne pourraient être réalisées que sur des routes spéciales, dites routes de course.

2. La vitesse maximum des motocyclettes serait limitée à 40 kilomètres à l'heure en raison des difficultés de freinage et de direction présentées par ces engins au-delà de cette

3. Tout conducteur de véhicule automobile devrait obligatoirement subir un « examen psychotechnique » des sens visuels, auditifs et tactiles. La vitesse du véhicule qu'il lui serait permis de conduire serait fonction de la moyenne de ses temps de réaction d'après le barème suivant :

De 10 à 15/100^e de seconde, 70 km. à l'heure.
De 15 à 20/100^e de seconde, 60 km. à l'heure.
De 20 à 25/100^e de seconde, 50 km. à l'heure.
De 25 à 30/100^e de seconde, 40 km. à l'heure.

Au-delà de 30/100^e de seconde, il ne serait pas délivré de permis de conduire.

La vitesse ainsi déterminée de chaque véhicule, serait limitée à l'aide d'un régulateur automatique spécial fermé et plombé par un agent public.

4. Il ne serait pas délivré de permis de conduire pour poids lourds aux candidats dont les réflexes seraient supérieurs à 25/100, de seconde.

Peut-être M^e Cauquil a-t-il les réflexes peu sûrs et mesure-t-il tout le monde à son aune. Mais ce qui est certain, c'est que pour parler comme il le fait, il n'est jamais monté sur une moto. Cela, nous l'affirmons... sans le savoir, pour faire comme M^e Cauquil.

A PROPOS DES VOLS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

EN présence du nombre croissant des vols d'automobiles et de motocyclettes, pour faciliter la recherche et la poursuite de leurs auteurs, et pour éviter tout ennui aux acheteurs éventuels de véhicules d'occasion, les Préfets font connaître ce qui suit :

— Le vendeur d'une automobile ou d'une motocyclette d'occasion doit toujours remettre à l'acheteur la carte grise afférente au véhicule.

— Cette carte ne doit être, ni grattée, ni raturée. Toutefois, certaines cartes grises sont l'objet de rectifications à la suite de modifications apportées aux véhicules auxquels elles se rapportent. Mais ces rectifications sont faites à l'encre rouge et approuvées par le cachet réglementaire de la Préfecture.

En outre, les Préfets engagent vivement chaque acheteur de véhicule automobile à s'assurer avant de prendre possession de celui-ci, que les indications mentionnées sur la carte grise correspondent bien aux caractéristiques du véhicule. Enfin, ils leur conseillent de soumettre à leurs services toute carte grise qui leur paraîtrait suspecte.

MOTO VOLÉE

ON a volé à M. Renaud, dans la nuit du dimanche 4 octobre, entre 20 et 24 heures, en face du Cinéma Palace de la Varenne-Saint-Hilaire, une moto dont voici le signalement :

Marque Dollar, type R 2, n° 2.352, n° d'immatriculation 3.609 R. D. 8.

Cette machine était équipée de : siège arrière forme selle, phare Marchal, code Marchal à droite, tableau de bord complet, stop arrière, 1 klaxon de ville et 1 klaxon de route.

Pneus Dunlop à l'avant, Michelin à l'arrière. Les personnes qui retrouveraient cette machine sont priées d'en avvertir M. Gaston Renaud, 69, avenue de Bonneuil, La Varenne-Saint-Hilaire (Seine).

LÉGÈRETÉ

UNE légende assez répandue, c'est que les éléments de cadre en acier matricé ou les fourches en cette matière sont plus lourds que le tube.

Un démenti formel et définitif vient d'être donné à cette théorie par Webb, le spécialiste anglais de la fourche de moto. Webb lance, en effet, comme nous l'avons déjà annoncé dernièrement, une fourche en acier matricé, destinée spécialement aux motos ultra-légères, qui jouissent actuellement d'une si grande vogue Outre-Manche.

EST-CE VRAI ?

CERTAINS bruits, qui paraissent fondés, prétendent que l'on voit actuellement circuler sur les routes italiennes, aux environs de Milan, une étrange motocyclette dans laquelle le moteur se trouve placé en avant de la roue avant ; ce serait un cinq cylindres en étoile, traction avant, transmission acatène. La roue arrière est directrice et la machine comporte un pare-brise. Personnellement, nous avons peine à croire à son existence et nous donnons l'information à nos lecteurs pour ce qu'elle vaut.

RIEN DE NOUVEAU SOUS LE SOLEIL

L'HISTOIRE n'est qu'un éternel recommencement, dit un proverbe... Voici un fait qui vient le confirmer.

Wright, le recordman du monde de vitesse à motocyclette, ne peut pas se vanter de posséder la première machine à moteur entièrement enfermée qu'il a construite la firme *Excelsior*. Cette maison sortit en effet un modèle de dame, possédant un capotage très complet, en 1902 !

LES « PRIX » DE P. P. P. et 6 JOURS

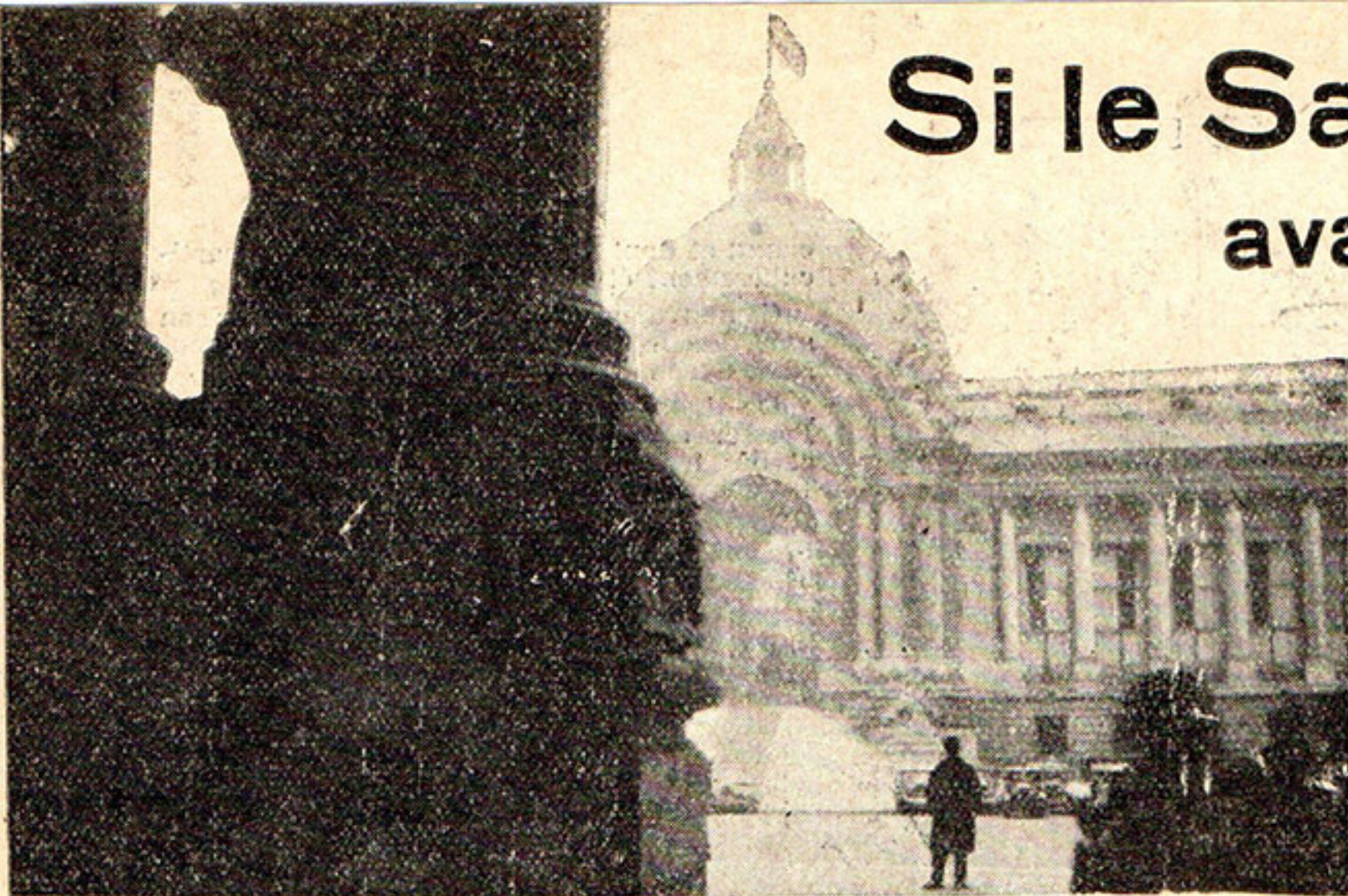
NOUS avons pour habitude de procéder tous les ans, à l'occasion du Salon de la motocyclette, à la distribution des prix, coupes et diplômes, de nos deux classiques épreuves.

Comme, cette année, il n'y a pas de Salon de la moto, nous avons pressenti certains intéressés, et comme ceux-ci habitent pour plus des 2/3 en province, et qu'un tel déplacement pour eux entraînerait des frais qu'il sied d'éviter, nous avons dû abandonner l'éventualité d'une petite réunion qui n'aurait pas cadré avec l'importance de notre manifestation. Donc, nous informons les intéressés, que vers la fin du mois, ils seront en possession des prix qu'ils ont ainsi gagnés à l'occasion de nos 2 épreuves classiques. Actuellement, toutes les maisons détentrices des Coupes Challenges sont priées d'avoir à nous faire retour des dits challenges, ce qui ne saurait tarder.

DES NOUVELLES DE SEXÉ

LE « Juif errant » Robert Sexé est actuellement en Grèce d'où il nous envoie de ses nouvelles. Sexé, l'heureux veinard vient de faire un beau voyage (pas encore terminé du reste). Il a longé la côte Dalmate, traversé le Monténégro par Lovien et Cettieje. Sexé pense rentrer en France par l'Italie.

Si le Salon de la Moto avait eu lieu...



Nous n'aurons pas eu, cette année, de Salon de la motocyclette. C'est fort regrettable, de l'avis unanime, tant des constructeurs que des acheteurs éventuels.

Mais ce serait méconnaître l'activité de nos constructeurs que de croire qu'ils en ont profité pour ne pas sortir de nouveautés, ou pour ne pas améliorer les modèles existants. Bien au contraire, nous pourrions voir cette année de nouvelles et intéressantes machines. Quant aux perfectionnements de détails, toutes les machines en comportent à un degré plus ou moins élevé.

Nous nous proposons donc, dans les pages qui suivent, de passer en revue ce que nous aurions pu voir au Grand Palais, si le Salon avait eu lieu.

Voyons d'abord le rayon motos

Chez Terrot

Tous les modèles de la grande Firme Dijonnaise sont maintenus pour 1932. De plus en plus, cette marque s'attachera à présenter des machines dont le fini ne laisse rien à désirer. Depuis la 175 cmc. 2 temps jusqu'à l'imposante 680 cmc. deux cylindres en V, toutes sont aussi luxueuses et empreintes du même cachet d'élégance et de bon goût.

Mais la grosse nouveauté est, chez Terrot, la 250 cmc Standard, 4 temps à soupapes latérales. Machine séduisante de lignes (elle a la ligne classique de toutes les Terrot). Quoique son prix soit excessivement bas, cette machine n'a pas été traitée en « populaire » et elle possède tous les perfectionnements de ses grandes sœurs. Un fait qui vous frappe immédiatement dès que l'on a fait quelques kilomètres sur cette 250, ce sont ses accélérations réellement remarquables pour une moto d'aussi petite cylindrée. Notez que ces accélérations n'ont pas été obtenues au détriment de la vitesse, par l'emploi d'une démultiplication exagérée. Elle atteint en effet au compteur, un bon 85, ce qui est plus qu'honorable. En résumé, on peut dire que Terrot, en lançant cette machine, a « tapé dans le mille ».

Chez René Gillet

La marque Montrougiennne est trop connue de tous les motocyclistes pour que nous insistions sur ses modèles courants : 350 cmc.

mono ; 750 et 1.000 cmc., 2 cylindres en V, dont la fabrication continuera comme par le passé.

Un seul modèle manquait à la gamme de René Gillet, cette lacune vient d'être comblée et la Maison René Gillet sort une 500, dont voici les caractéristiques : alésage 80, course 97,7, arbre moteurs à double roulement à galets du côté du pignon de commande bielle à galets, entraînement de la dynamo d'éclairage par engrenages, par le moteur. Boîte trois vitesses, mise en marche par kick starter, graissage mécanique avec viseur d'huile sur le réservoir, allumage par magnéto blindée à haute tension, carburateur automatique, réservoir en selle, essence : 12 litres, huile : 6 litres.

Ajoutons qu'elle peut être livrée, comme les autres modèles, avec ou sans suspension

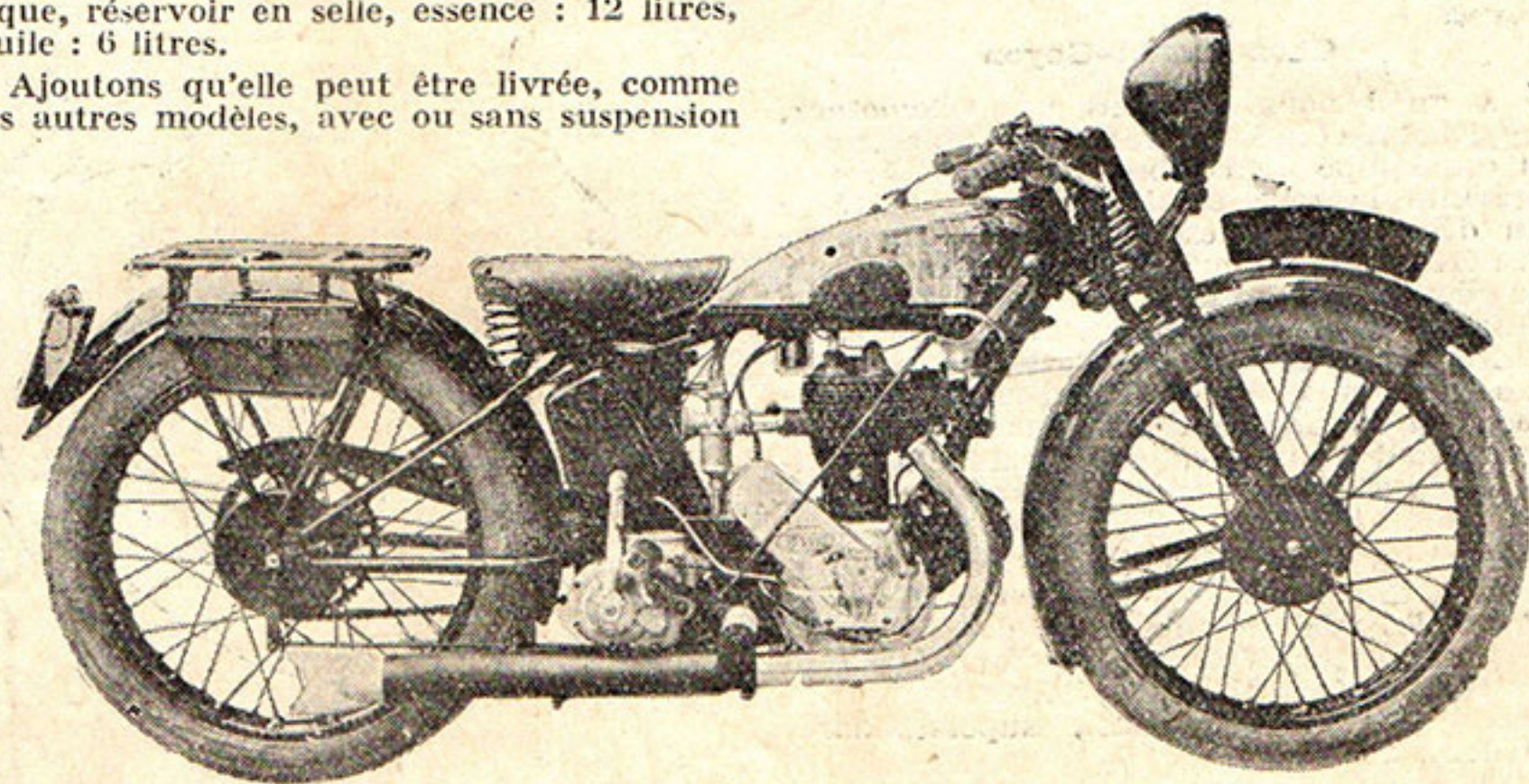
arrière. Comme ligne : la ligne classique des René Gillet ; cadre d'aspect exceptionnellement robuste, débrayage au pied et à la main, gros réservoir vert, filets argent, cylindre incliné vers l'avant.

Au frein, le moteur développe 11 CV. Le mieux que nous puissions en dire : « C'est une René Gillet ! »

Chez Motobécane

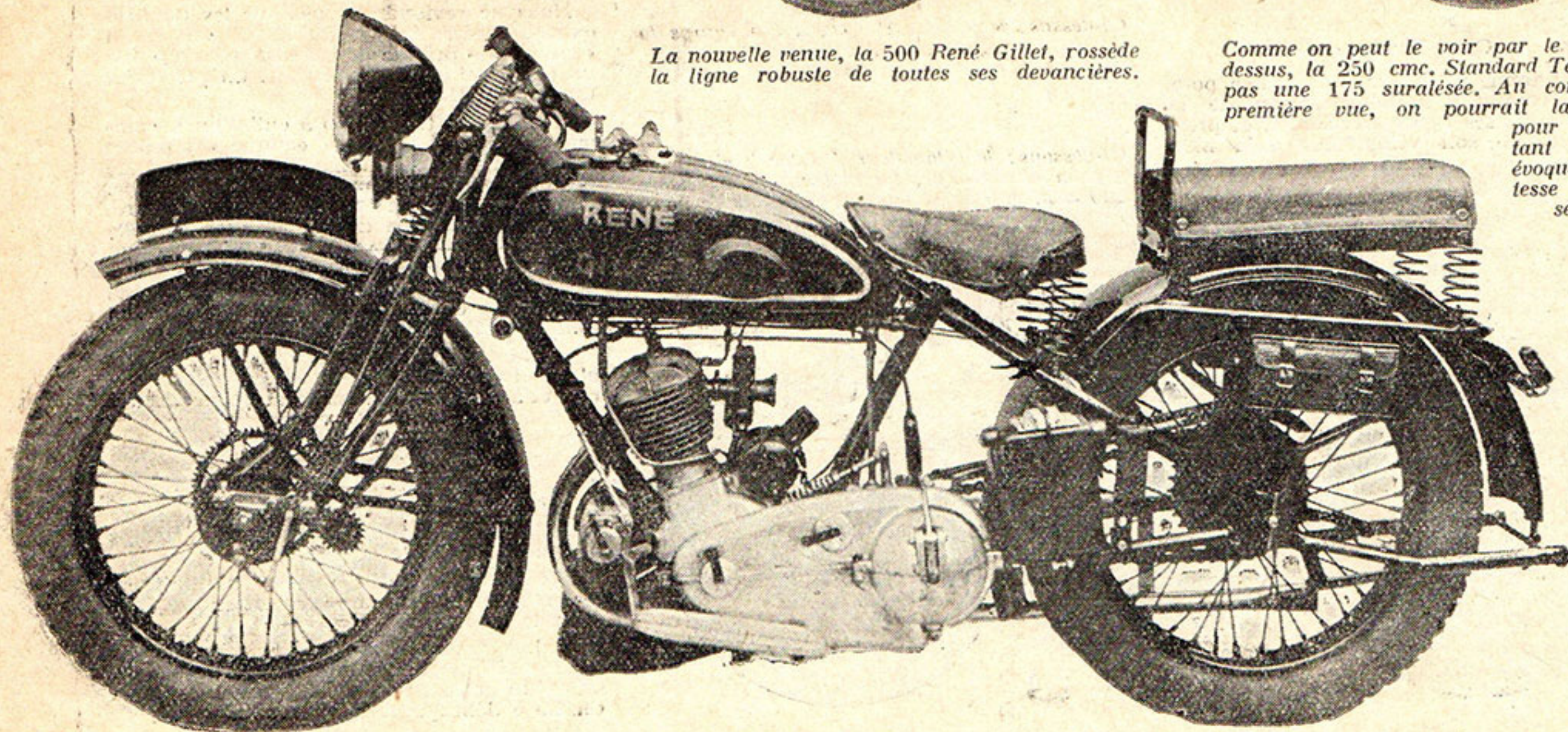
Chez Motobécane aussi, la fabrication des modèles antérieurs continue.

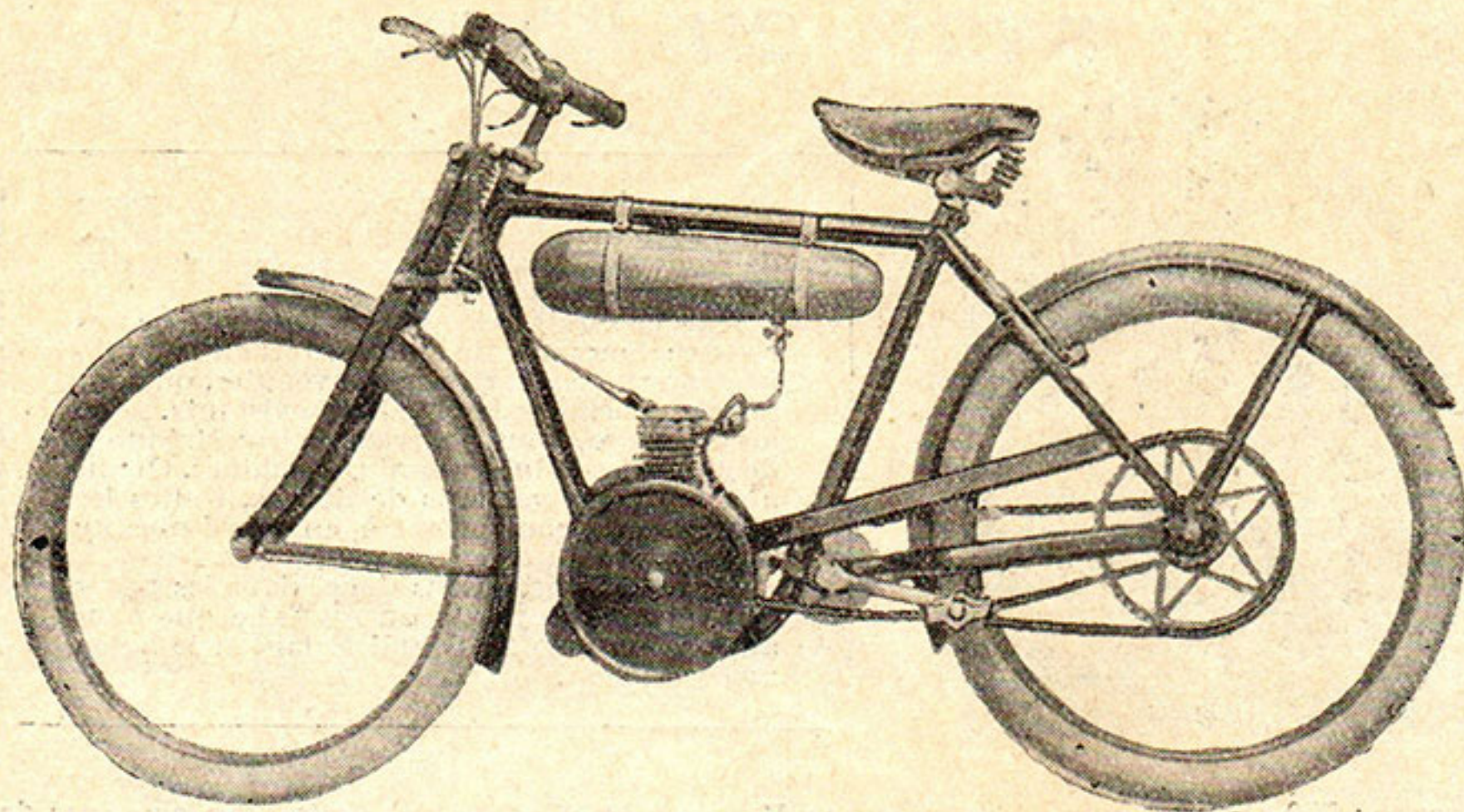
Tous les efforts de la Firme Pantinoise se



La nouvelle venue, la 500 René Gillet, possède la ligne robuste de toutes ses devancières.

Comme on peut le voir par le cliché ci-dessus, la 250 cmc. Standard Terrot, n'est pas une 175 suralésée. Au contraire, à première vue, on pourrait la prendre pour une 350, tant sa ligne évoque la robustesse de l'ensemble.





portent sur la machine strictement utilitaire, nous avons nommé le vélomoteur. On ne doit pas oublier que c'est à Motobécane que nous devons le vélomoteur tel qu'il est actuellement. Il y a quelques temps déjà nous avons présenté à nos lecteurs la nouvelle B. M. A. à chaîne qui ne se différencie du type précédent que par son mode de transmission.

Par contre la grande nouveauté de la marque, c'est le nouveau prix du vélomoteur : il est inférieur à 1.000 francs.

Nous n'en attendons pas moins de Motobécane.

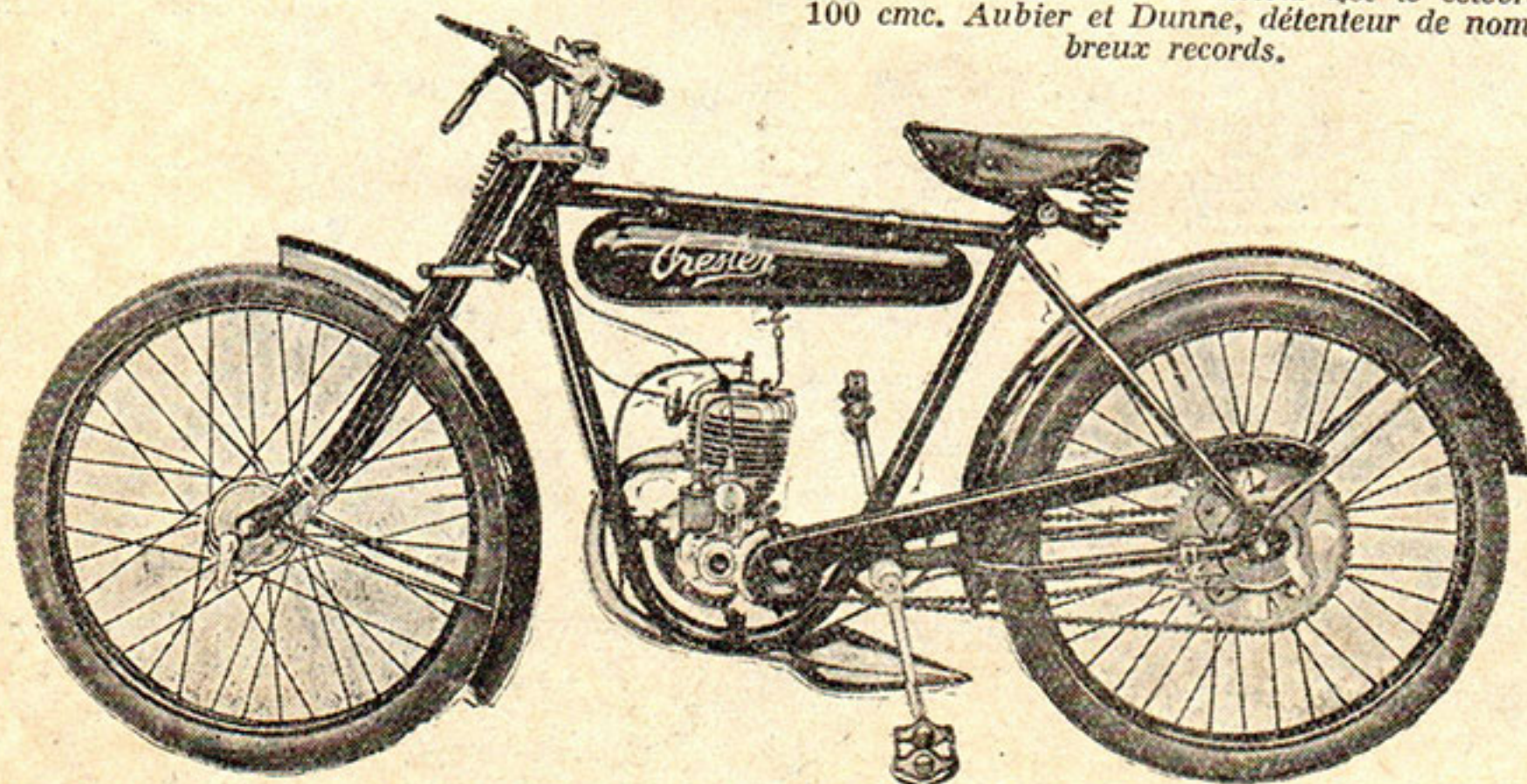
Chez Monet-Goyon

LA aussi nous trouvons un vélomoteur, très bien étudié et très séduisant, du reste. Il est équipé du célèbre moteur Villiers et présente la rare particularité de posséder un débrayage. Il est inutile d'insister sur l'intérêt que présente cette solution et sur l'agrément de conduite qui en résulte pour l'usager, sans parler des avantages qu'on en retire pour le moteur qui n'est plus soumis à des décompressions continuelles. Comme de juste, la transmission se fait par chaîne, les freins sont à tambours et la fourche à parallélogramme. La sécurité de marche est celle du Villiers !

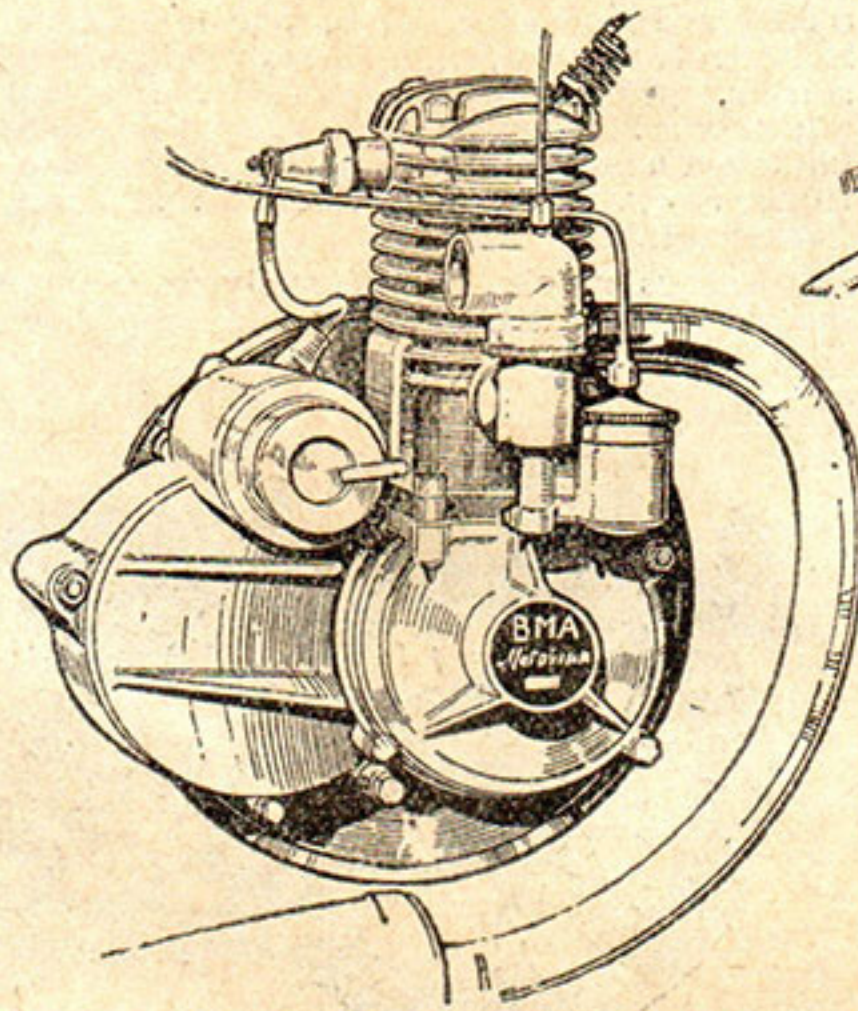
Pour les autres modèles rien de changé et nous continuerons à voir sortir des usines de Maçon les modèles antérieurs, depuis la 175 2 temps, moteur Villiers, jusqu'à la 500 à culbuteurs, moteur M. A. G., en passant par la déjà fameuse 350 cmc., superstandard, monobloc.

Chez Prester

LE programme de la marque Prester pour 1932 comporte la continuation de la fabrication de ses types précédents, et principalement de son vélomoteur déjà bien



Le nouveau vélomoteur Motobécane à chaîne, dont d'innombrables exemplaires circulent actuellement dans toute la France. A droite : le bloc moteur Motobécane à culbuteurs, qui fit si grosse impression, aux mains de Lowinjosse, lors des derniers Six Jours Internationaux.



Ci-dessus : le fameux 100 cmc., qui équipe la B. M. A. Motobécane.

Ci-dessous : le vélomoteur Prester à chaîne et pignon amortisseur. Le moteur est le célèbre 100 cmc. Aubier et Dunne, détenteur de nombreux records.

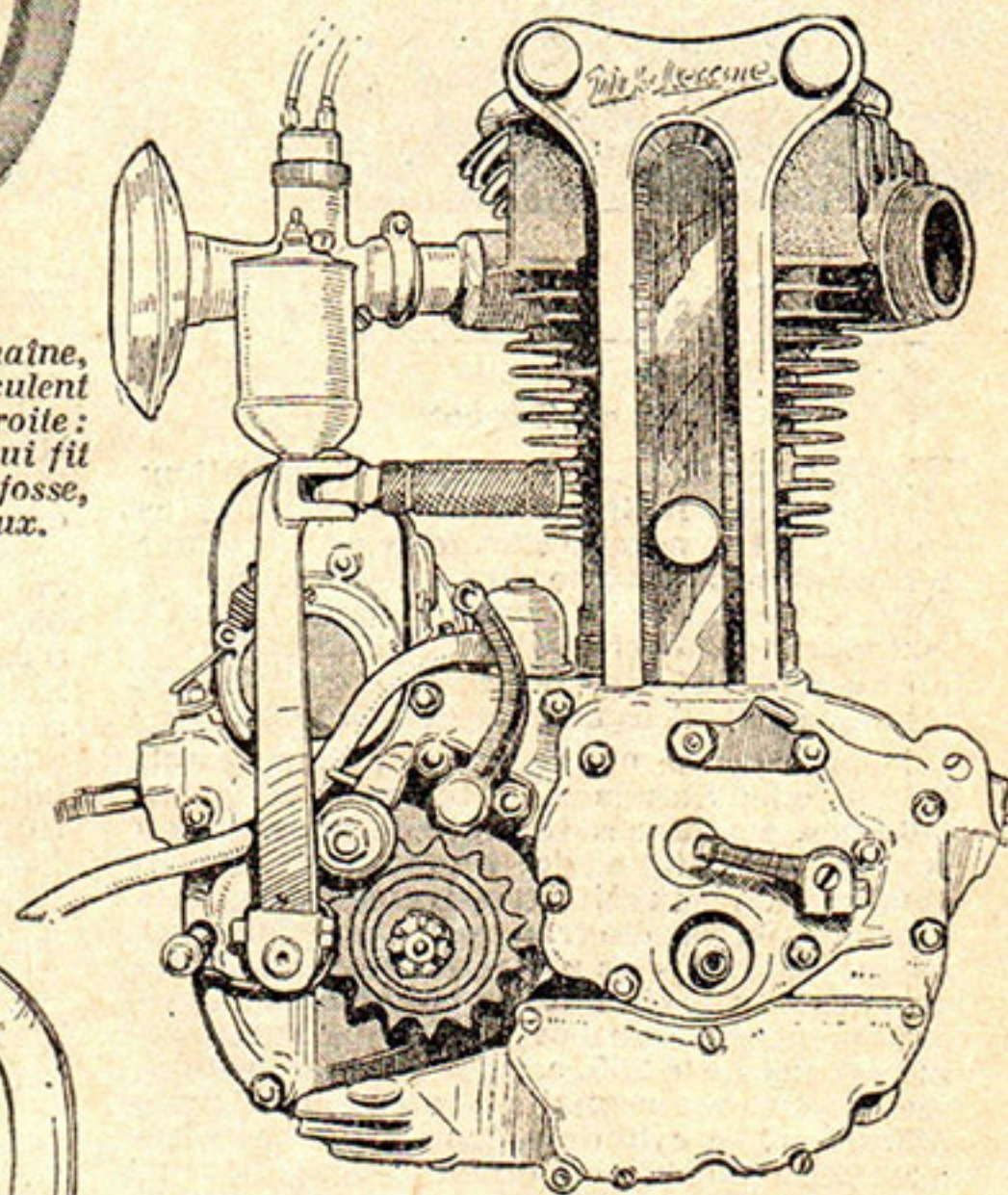
connu et dont il sort un nouveau type particulièrement étudié.

Ce nouveau modèle se particularise par son amortisseur de transmission, détail indispensable avec la chaîne.

De lignes très séduisantes, le vélomoteur Prester comporte une selle à fond souple et des freins à tambours avant et arrière. Il est équipé d'un moteur Aubier et Dunne.

En ce qui concerne ses autres modèles, Prester livre toujours les 175, 250, 350 et 500 cmc.

Les nouveaux modèles 350 et 500 ont un cadre en double berceau au lieu du simple berceau de l'ancien.



Chez Jonghi

LA si sportive marque de Choisy-le-Roi, continue à suivre la ligne de conduite qu'elle s'est tracée : ne faire qu'une chose mais la faire à la perfection.

C'est ainsi que, comme précédemment, une seule cylindrée est prévue pour 1932 : 350 cmc, en deux modèles, soupapes latérales et culbuteurs.

Nous ne reviendrons pas sur les qualités extraordinaires à tous points de vue de la « latérales » puisque notre essayeur en a fait un essai qui a été relaté dans un précédent numéro de *Moto Revue*.

L'autre modèle, la 350 à culbuteurs, commence elle aussi à être connue du public motocycliste, c'est la machine de classe, le racer dont rêvent tous les jeunes sportifs. C'est la machine de tourisme à grande allure, comme la machine de course avec laquelle on sera toujours sûr d'arriver en bon rang. Expliquons-nous. Sa grande rapidité en fait une machine de compétition, et sa souplesse, alliée à son exceptionnelle tenue de route, en font la machine de tourisme idéale.

Quant au fin, il est « super-anglais ». Quel plus bel éloge pourrait-on faire au constructeur et à l'ingénieur Rémondini qui la conçut ?

Chez Radior

LES Etablissements Radior, de Bourg, bien connus pour la fabrication de leurs vélos, fabriquent depuis un certain temps des motos de belle réalisation.

Evidemment, cette maison n'aurait su rester indifférente à la vogue croissante dont jouit le vélomoteur.

Radior présente donc à la clientèle un modèle 100 cmc., équipé au choix du client, soit d'un moteur Aubier et Dunne, soit d'un Chaise à débrayage.

Du point de vue motos proprement dit, le programme de Radior pour 1932 comporte tous les modèles que nous avons vu l'an dernier, bien entendu avec les améliorations que peut exiger une clientèle toujours plus difficile.

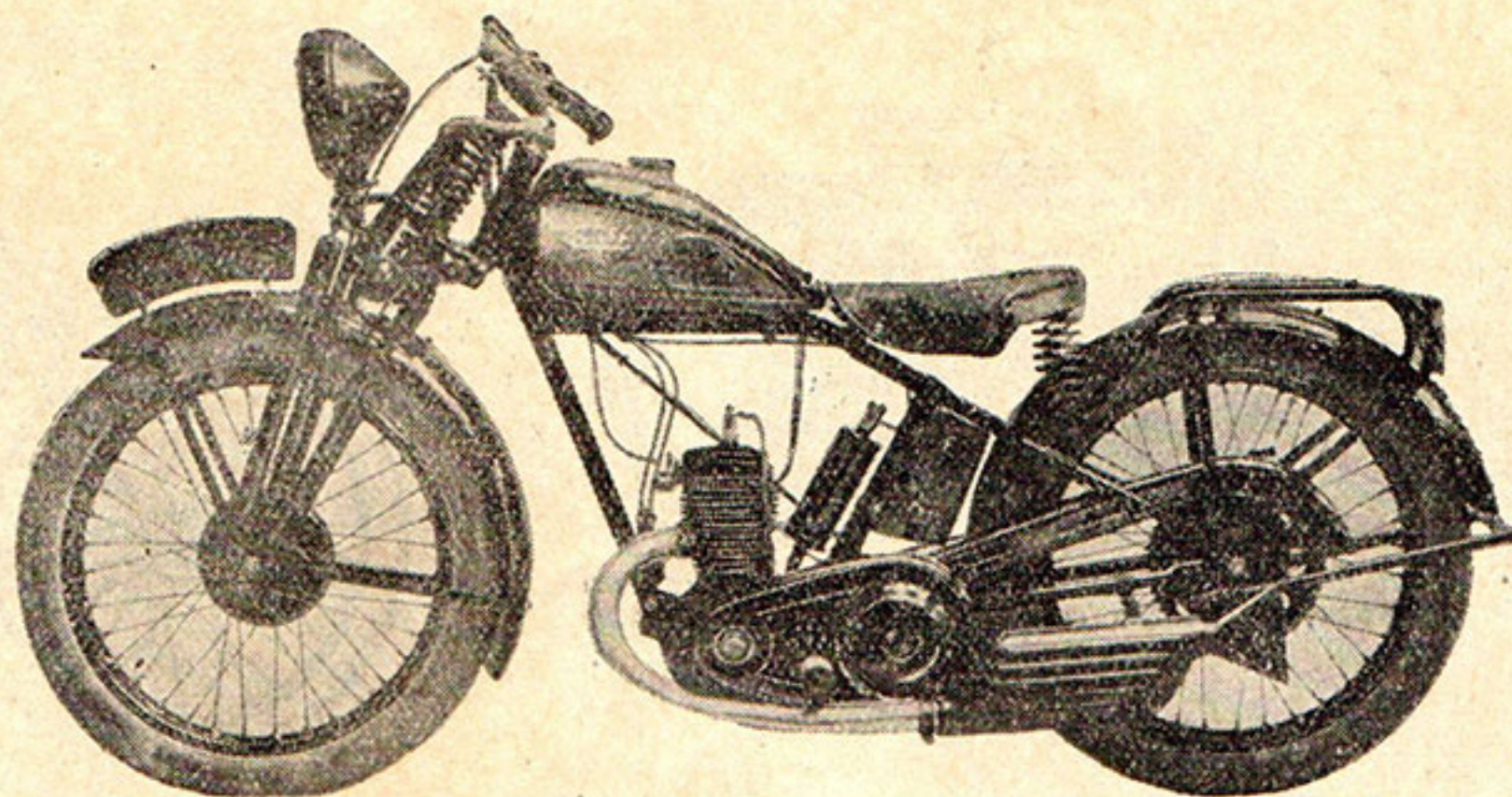
Nous trouvons donc en 350 cmc, quatre modèles équipés de moteurs Jap, à soupapes latérales ou à culbuteurs, ou de moteurs Chaise à culbuteurs ou arbre à cames en tête.

En 500 cmc., la collection est exactement la même, différant seulement par la cylindrée.

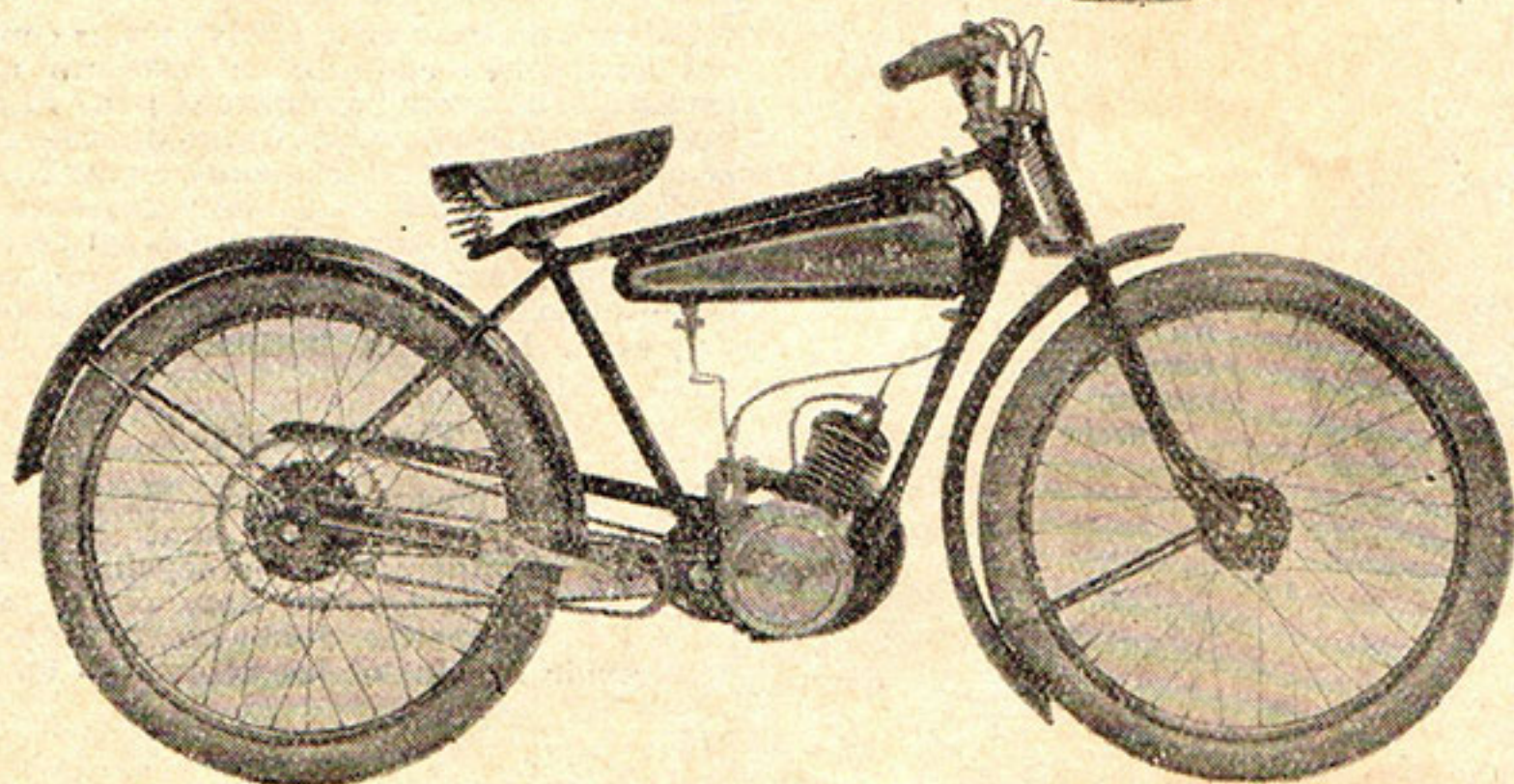
Chez Utilia

LA maison Utilia continue la fabrication de la 100 cmc. avec moteur Aubier-Dunne, transmission par chaîne, système dont il a toujours été partisan.

Cette année, cette machine est dotée de



La 175 Monet et Goyon supersport, moteur 2 temps Villiers. Cette petite machine est extrêmement rapide pour sa cylindrée réduite.



La dernière nouveauté des usines de Mâcon: le vélomoteur à débrayage. Le moteur qui l'équipe est comme pour toutes les 2 temps Monet-Goyon, un Villiers.

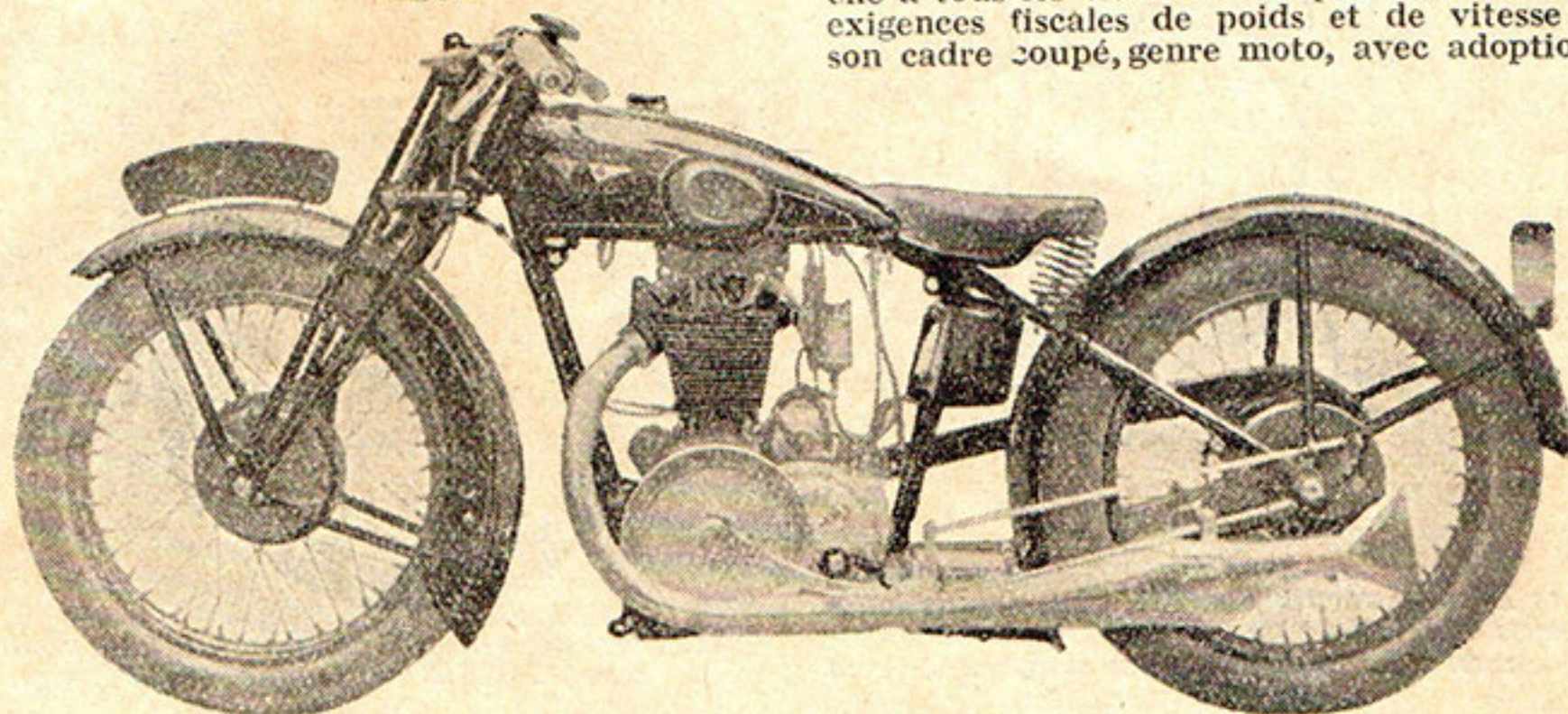
moyeux à tambours, et d'un débrayage, sur demande.

En supplément, Utilia fabrique un petit moteur 72 cmc. de cylindrée, bloc-moteur, 2 vitesses et débrayage, ne nécessitant pas de permis de conduire.

Comme par le passé Utilia continue la fabrication des motos 175 et 250, 2 temps, moteur Madoz ou L.M.P., livré avec éclairage par alterno et les 350 et 500 cmc. moteur L.M.P. éclairage par dynamo et accus.

On dit même qu'il a en préparation une petite moto 100 cmc., 2 vitesses (boîte séparée) à un prix stupéfiant.

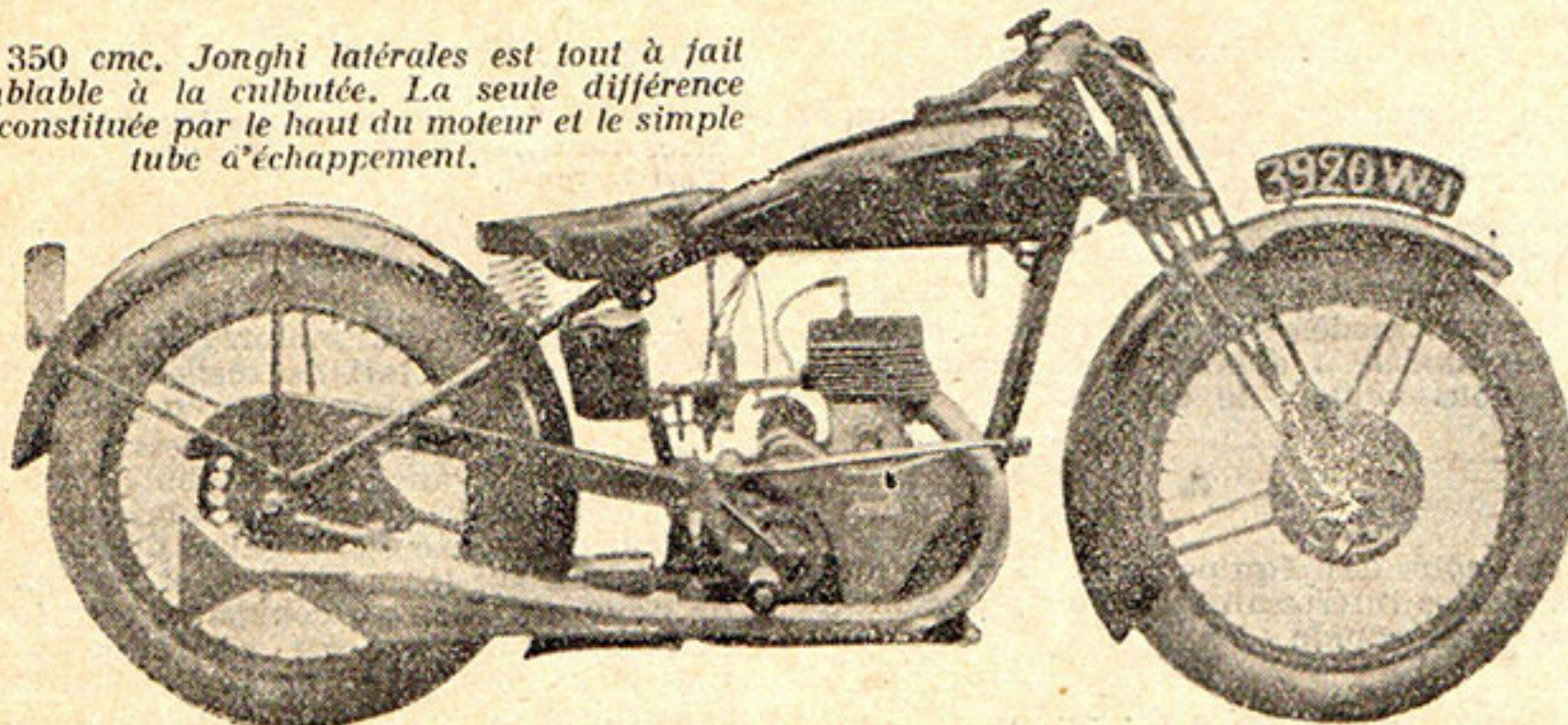
La 350 cmc. Jonghi latérales est tout à fait semblable à la culbutée. La seule différence est constituée par le haut du moteur et le simple tube d'échappement.



Et voici la nouvelle Jonghi 350 cmc. à culbuteurs. Ce qui frappe dès que l'on examine cette machine, c'est l'homogénéité de l'ensemble et la netteté de lignes. Peu de tuyauteries extérieures, pas de recoins.

de la forme poutrelle, permet l'emploi du réservoir en selle. Ce réservoir, la fourche élastique haubannée et la selle trois attaches contribuent à donner à l'ensemble une ligne très particulière.

Le moteur est un 100 cmc. à cylindre incliné, sa consommation est très réduite et le réservoir de 4 litres suffit à l'alimenter pour une longue distance.

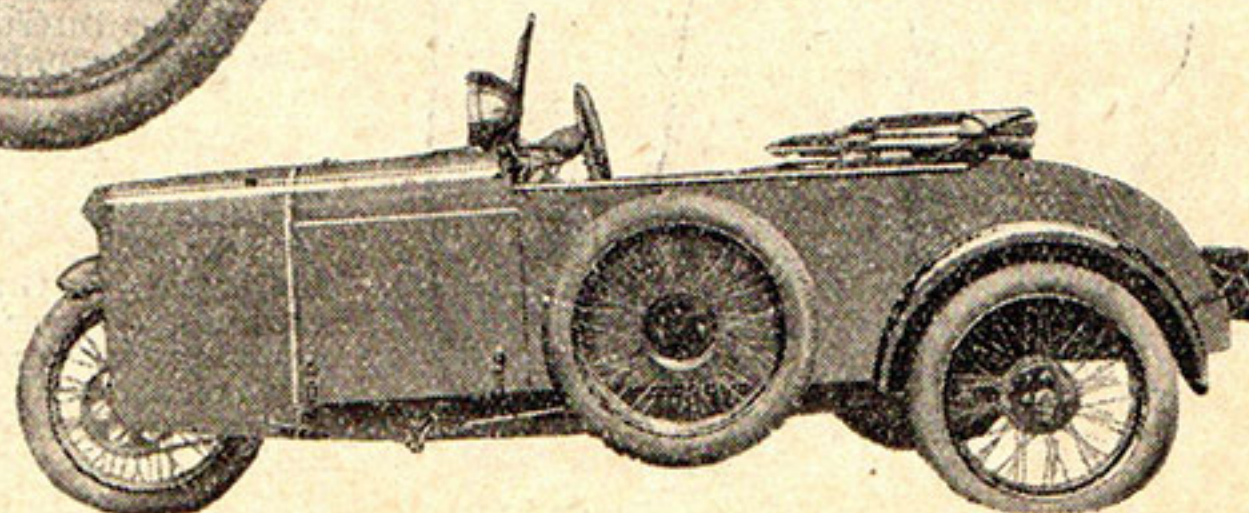


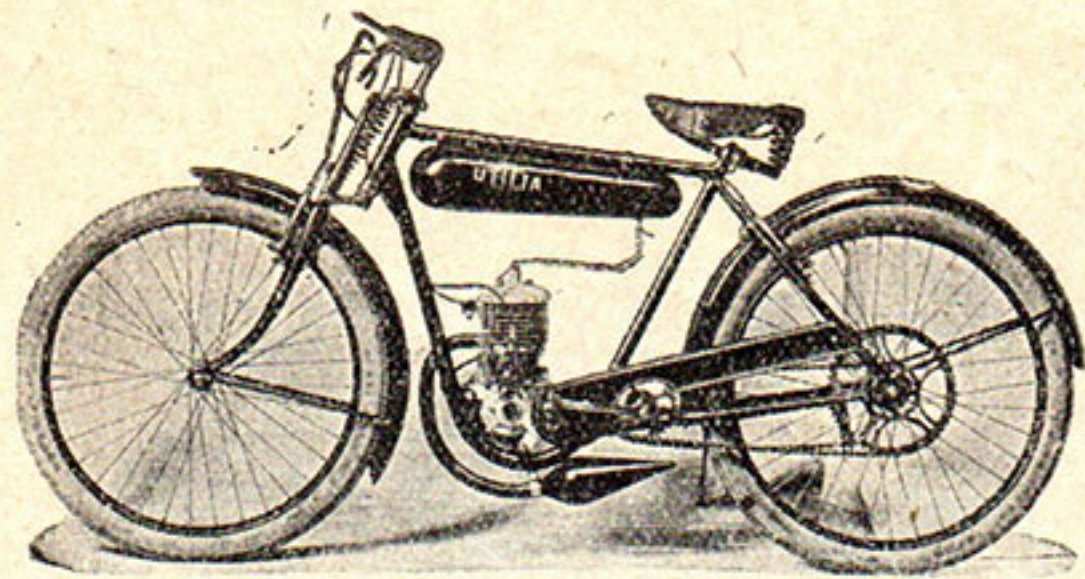
Chez Villard

BIEN que le Villard ne soit pas une moto, c'est tout de même un cyclecar, et à ce titre, il intéresse une certaine catégorie de lecteurs, c'est pourquoi nous en parlons.

Le Villard, c'est la petite camionnette à roue avant unique, motrice et directrice, dont

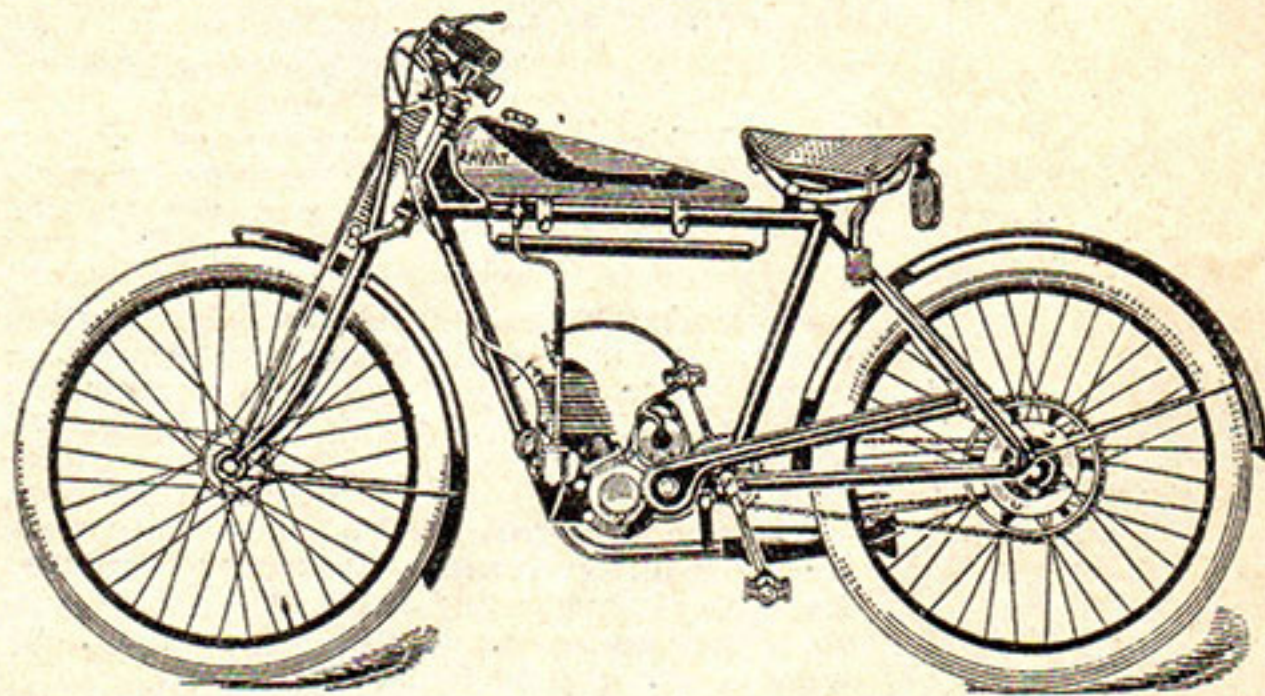
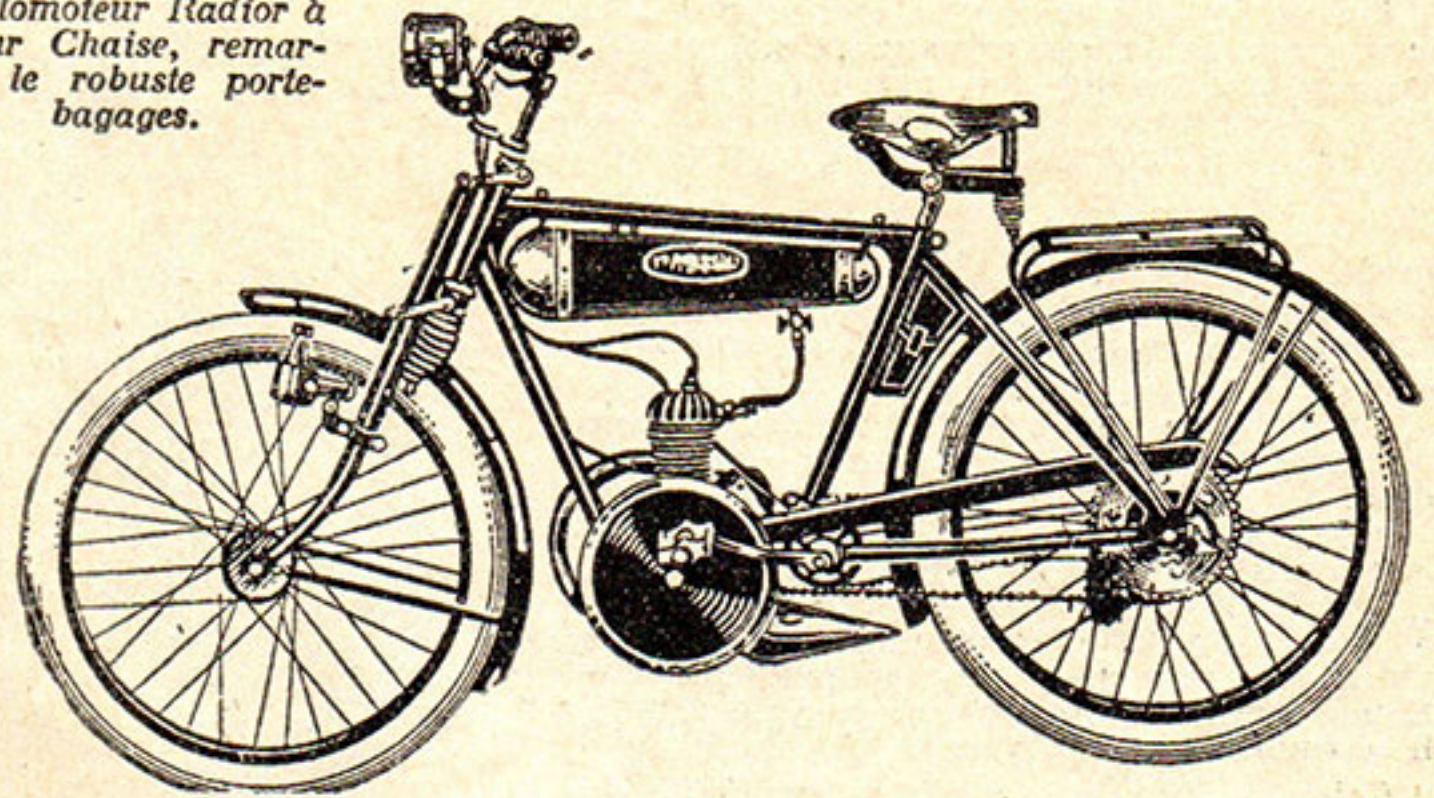
Le Villard type touriste est un petit véhicule de lignes gracieuses, léger, bon grimpeur, convenant pour les affaires ainsi que pour le tourisme.





La B. M. A. Utilia a belle allure, le moteur est un Aubier et Dunne, la chaîne est enfermée sous un ample demi-carter.

Le vélomoteur Radior à moteur Chaise, remarquez le robuste porte-bagages.



Le Ravat a une ligne bien personnelle que lui confèrent son petit réservoir en selle, son moteur incliné et sa fourche haubannée.

est assuré de trouver le choix le plus complet des accessoires caoutchouc dont un motocycliste peut avoir besoin, tant pour sa moto que pour lui-même, puisque désormais les Docks du Pneu ont les équipements motocyclistes provenant des meilleures manufactures de caoutchouc spécialisées en ce genre de vêtements : blouses, blousons et vestes imperméables, combinaisons, pantalons et cuissards, bottes et bottillons, etc.

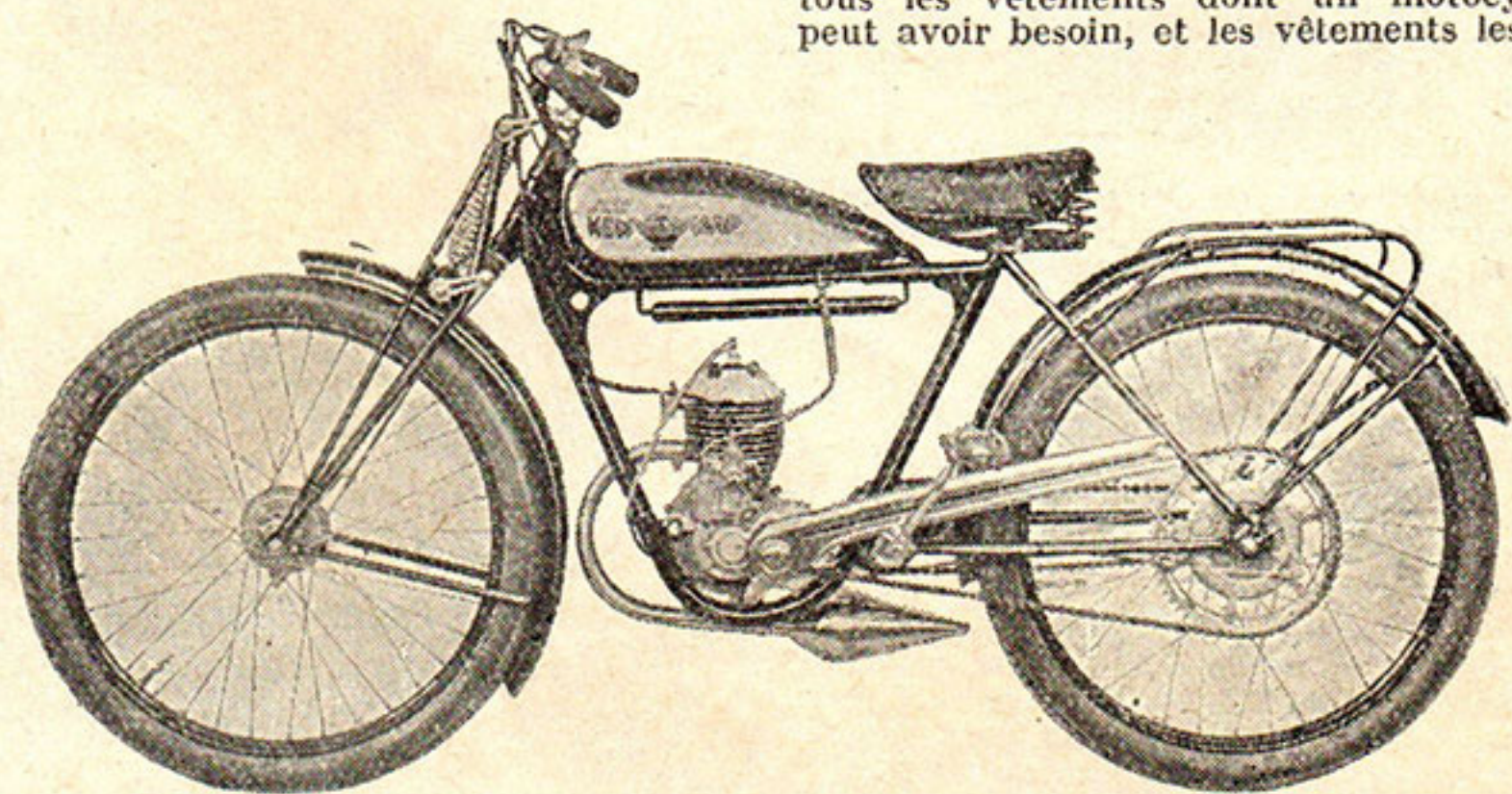
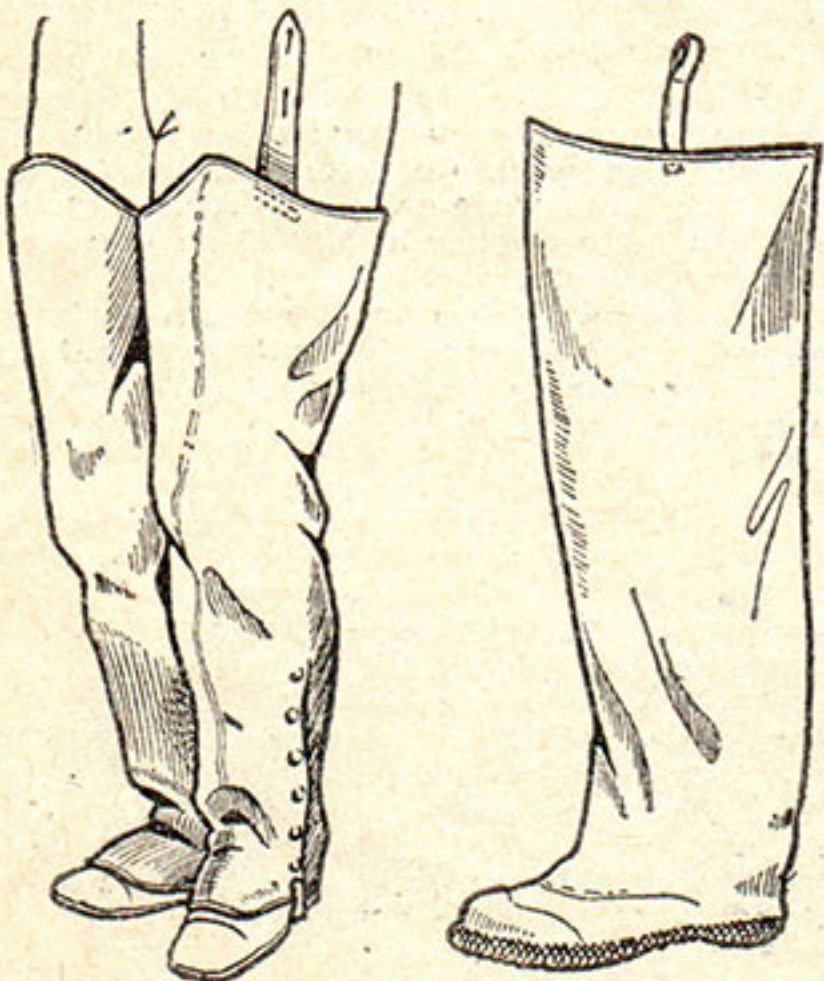
The Motorist

DEPUIS de longues années, les Etablissements The Motorist sont spécialisés dans les équipements motocyclistes. C'est dire qu'on peut trouver dans cette maison tous les vêtements dont un motocycliste peut avoir besoin, et les vêtements les plus



Les Etablissements The Motorist, depuis longtemps spécialisés dans les équipements, possèdent en stock tout ce dont un motocycliste peut avoir besoin.

Ci-dessous : Bottes cuissards en caoutchouc et jambières indispensables en cas de mauvais temps. On trouve cela aux Docks du Pneu.



Quant au New-Map, on dirait une véritable petite moto avec son important réservoir en selle et l'Aubier Dunne qui l'équipe et qui paraît avoir plus de sa cylindrée.

Le vélomoteur New Map

LE vélomoteur New-Map a absolument l'allure d'une petite moto. Il possède un harmonieux réservoir en selle, une fourche à parallélogramme haubannée, une transmission par chaîne et des freins à tambours. Le moteur est un Aubier et Dunne.

Il y a un modèle à courroie, sans débrayage, et un modèle à débrayage et chaîne, celui que nous venons de décrire.

Du côté des équipements il y a aussi des choses intéressantes à voir ; passons-en une revue rapide :

Aux docks du pneu

Toujours en-dessous des cours, les docks du pneu sont bien la providence du motocycliste. On est, en effet, assuré de toujours trouver chez M. Vaysse les pneus de toutes marques aux meilleures conditions qui soient. Ces avantages, M. Vaysse ne les borne pas aux fournitures pneumatiques, mais à tout ce qui touche à sa spécialité : le caoutchouc. C'est aux docks du pneu qu'on

pratiques : blouses, blousons, culottes, canadiennes, bottes, gants, etc.

Au seuil de l'hiver, vous trouverez à The Motorist tout ce qu'il faudra pour vous protéger.

VOILA ce que les motocyclistes auraient pu voir, en fait de réelles nouveautés, si le Salon de la moto avait eu lieu.

La brève revue passée ci-dessus confirme ce que nous avançons au début, c'est-à-dire que nos constructeurs et fabricants n'ont nullement profité de l'absence de Salon pour s'endormir sur leurs lauriers, et ne rien faire de nouveau. Bien au contraire, tous les modèles existants ont été perfectionnés dans une large mesure et de réelles nouveautés sont mises en vente sur le marché.

Que nos lecteurs ne se désolent pas, toutes les machines que nous avons décrites, ils pourront les voir chez les différents agents des marques intéressées. Ils auront même un avantage, c'est que les vendeurs, moins bouseulés, pourront, en leurs magasins, leur donner les renseignements les plus amples, et procéder à des essais très complets sur les modèles qui intéresseront le plus particulièrement l'acheteur.

La signalisation routière en Suisse

DANS notre dernier numéro, nous avons fait paraître un article sur la signalisation routière internationale. Voici ce que nous communiquons à son tour une lectrice suisse.

« Le touriste suisse qui voyage en France ne peut s'empêcher de remarquer que les routes y sont bien supérieures, au point de vue construction et entretien, à celles de son pays. Elles présentent en outre un avantage très appréciable, celui d'une signalisation parfaite. La signalisation routière revêtant à l'heure actuelle une importance considérable, et pour mettre fin à l'anarchie qui règne dans ce domaine, le département fédéral de justice et police a été amené à promulguer une ordonnance. Vu le développement du tourisme et le nombre considérable des véhicules automobiles étrangers circulant en Suisse — remarquons en passant qu'on en a compté plus de 168.000 en 1930 — on a compris en haut lieu qu'il fallait remédier à la situation et ne plus laisser aux cantons, voire même aux communes, le soin de signaler la route à leur gré. Abuser des signaux comme on l'a souvent fait, constitue une grave erreur, car trop de signaux fatiguent l'attention du conducteur ; la signalisation devient alors inefficace et l'on obtient l'effet contraire.

« Il est même prévu qu'après l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la circulation des automobiles et des cycles, les réclames de quelque nature qu'elles soient, susceptibles d'être confondues avec les signaux officiels, devront disparaître. On ne risquera plus de prendre l'affiche d'un apéritif ou d'une liqueur quelconque pour le nom d'un village ! Les cantons seront alors obligés d'édicter des prescriptions légales dans ce sens.

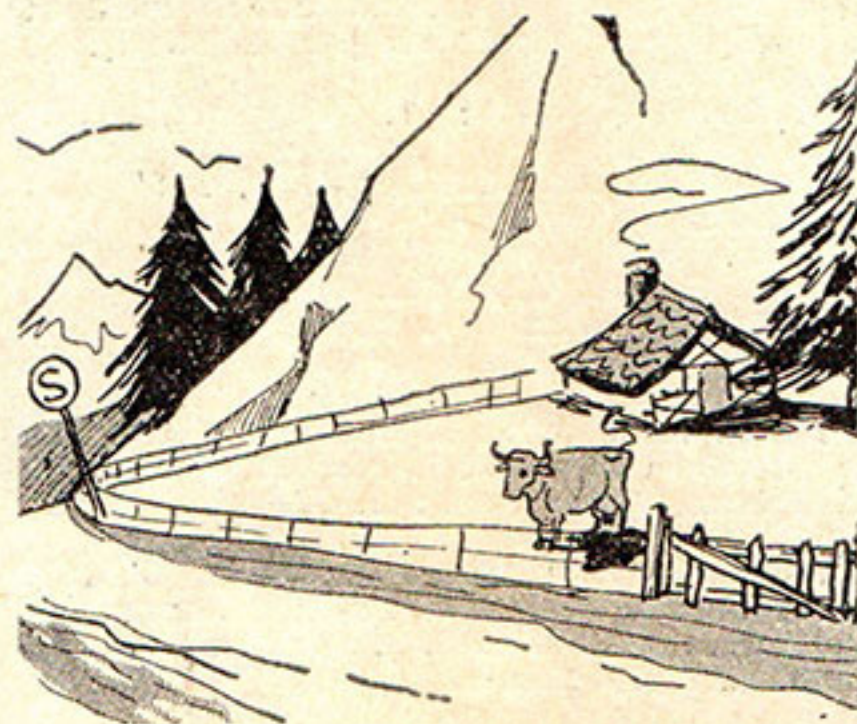
« Les signaux se présentent sous trois formes :

« 1° Le triangle pour annoncer un danger attendant le conducteur à une certaine distance ;

« 2° Le disque pour les signaux comportant des prescriptions absolues ;

« 3° Le rectangle pour les signaux comportant une simple indication ;

« Le signal de danger ne sera désormais placé que là où un danger réel se présente et non pas à chaque petit virage ou croisement facile à apercevoir. Il se trouvera à une distance de 150 à 200 mètres de l'endroit dange-



reux, à moins que les conditions locales n'exigent exceptionnellement qu'il ne soit plus près. Il y aura 7 signaux différents suivant qu'ils indiquent un cassis, un virage, un croisement, un passage à niveau gardé, un passage à niveau non gardé, d'autres dangers et la priorité de passage.

« Les disques indiqueront : l'interdiction générale et partielle de circuler, le sens unique, la limitation du poids, la vitesse maximum, ils ne seront placés qu'aux endroits ou pour un certain parcours il y a lieu de prescrire une

vitesse maximum par dérogation aux normes générales de la loi.

« La direction générale des douanes peut placer, en tant qu'elle le juge nécessaire, à proximité d'un poste ou d'un bureau de douane, un signal d'arrêt. De même la direction des postes place le signal désignant les routes postales de montagnes.

« La troisième catégorie de signaux (simple indication) concerne le parcage autorisé, les précautions spéciales à prendre près des écoles, des hôpitaux, le nom des localités et la direction.

« En ce qui concerne la circulation nocturne, l'ordonnance stipule que les signaux doivent être suffisamment éclairés la nuit ou placés de telle sorte que le faisceau lumineux des phares d'automobiles les atteignent en plein. S'ils doivent être illuminés, on n'utilisera que des procédés d'éclairage résistant aux intempéries et dont les effets ne risquent pas d'être entravés par le brouillard, la pluie, la neige.

« Si la circulation est réglée par des signaux proprement dits, les couleurs auront la signification suivante :

« Lumière rouge : interdiction de circuler

« Lumière verte : circulation libre.

« La lumière jaune ne trouvera son emploi que là où on fait usage de trois feux alternants pour régler la circulation.

« Le réseau routier suisse n'est pas encore divisé en routes principales et routes secondaires, comme en France, par exemple, où nous trouvons les Routes Nationales, les Routes de Grandes Communications, etc. On prévoit l'annotation nécessaire sur les plaques indiquant les localités. Ici aussi la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles mettra fin à un état de choses dont l'insuffisance se fait sentir depuis longtemps ».

Jeanne BLANC.

La Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord est motophobe

IL faut croire que la Chambre de Commerce des Côtes du Nord a du temps à perdre malgré la crise économique, et que l'A. C. des Côtes du Nord manque de copie. C'est, en effet, dans le bulletin de l'A. C. des Côtes du Nord que nous trouvons un vœu émis par la Chambre de Commerce.

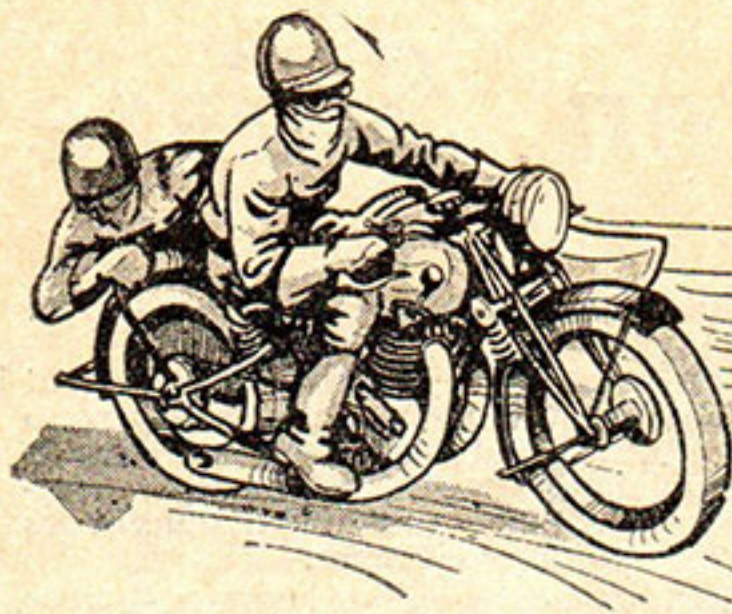
Nous espérons que M. Cadiot, auteur de ce vœu, vaut mieux comme commerçant que comme législateur. M. Cadiot voudrait qu'on imposât à tous les conducteurs de véhicules à moteur l'assurance obligatoire. C'est une question dont nous avons parlé à bien des reprises. Mais ce qu'il y a de singulier, ce sont les considérants du vœu de M. Cadiot. Il semble, en effet, attribuer aux motocyclistes l'augmentation du nombre des accidents de la route. Le style de M. Cadiot est singulièrement indigeste, et nous nous excusons d'en imposer la fastidieuse lecture. « Considérant, dit-il en substance, que de l'avis des usagers de la route les plus expérimentés, l'essor extraordinaire constaté dans l'emploi de la motocyclette sous ses formes diverses vient accentuer encore progressivement les dangers de collision entre les véhicules qui circulent et les périls que ne cessent de courir les piétons ainsi que les simples cyclistes... » Quel est le sens de ce fatras ? Quels sont tout d'abord, ces usagers de la route les plus expérimentés ? M. Cadiot, les membres de la Chambre de Com-

merce des Côtes-du-Nord, car vous entendez bien que, par miracle, il n'y a de bons conducteurs que parmi ces messieurs. Ainsi donc, pour ces usagers expérimentés, au nombre croissant des motocyclettes correspond une augmentation du nombre des collisions. Si une voiture rentre dans un camion, la logique veut que la motocyclette en soit cause. Supprimez la motocyclette et il n'y aura plus d'accidents d'automobiles. Il n'y aura plus de piétons écrasés et de cyclistes renversés. Vous n'avez, en effet, jamais entendu dire qu'une voiture automobile ait accroché un piéton ou un cycliste, un simple cycliste, un bon bougre de cycliste.

Allons, cher lecteur, encore un petit effort pour avaler une nouvelle dose de beau style : « Considérant, continue M. Cadiot, que les motocyclistes raisonnables sont les premiers à estimer qu'ils doivent être considérés comme des usagers de la route au même titre que tous les détenteurs de véhicules automobiles : s'ils ont les mêmes droits, ils doivent avoir des obligations semblables et présenter les mêmes garanties au regard de tous les risques d'accidents possibles ; que, par conséquent, ils se montrent tout disposés à ne se dérober à aucune des responsabilités qu'il peut leur arriver d'encourir » Il semblerait, à lire M. Cadiot, que parmi les conducteurs de véhicules « automoteurs »

les motocyclistes seuls ignorent leurs responsabilités et sont réfractaires à l'assurance. Mais M. Cadiot a-t-il la naïveté de croire que les conducteurs d'automobiles sont tous conscients de leurs obligations et que tous ils soient assurés ? Bien que la motocyclette, en dépit de l'opinion de M. Cadiot, soit moins dangereuse pour les autres usagers de la route que n'est l'automobile (poids moindre, encombrement réduit, grande maniabilité), tout motocycliste prudent, et ils sont légion, contracte une assurance comme le fait tout automobiliste prudent. On conserve le même caractère quel que soit le véhicule qu'on possède. M. Cadiot n'a aucun droit d'affirmer à la légère que les motocyclistes ne s'assurent pas, et qu'ils méconnaissent leurs obligations. Il serait aisé de lui prouver le contraire.

Nous ne saurions trop recommander à M. Cadiot de se documenter avant d'émettre des opinions et de formuler des vœux. Nous regrettons également que les Chambres de Commerce se mêlent de questions qui ne sont pas de leur ressort et qu'elles s'efforcent de nuire à une industrie prospère. Nous trouvons scandaleux qu'un automobile Club qui devrait être le défenseur de tous les conducteurs de véhicules automobiles, insère dans un bulletin un vœu dont les considérants sont injustes, faux et ridicules.



Sport

Billy Lamont est champion du monde de Dirt-Track

DIMANCHE à Buffalo s'est disputé le Championnat du Monde de Dirt-Track. Billy Lamont remporta le titre, battant en finale Ray Tauser.

Résultats.
 Première série : 1. Ray Tauser ; 2. Ahrens.
 2^e série : 1. Billy Lamont ; 2. de Lathé
 3^e série : 1. Bellissent ; 2. Jim Lempster.
 4^e série : 1. Westwood ; 2. Wunder.
 Finale des battus ; 1. Max Wunder ;
 2. Kempster ; 3. de Lathé.
 Demi-finales. — Première demi-finale
 1. Lamont ; 2. Bellissent.
 2^e demi-finale : 1. Tauser ; 2. Westwood.
 Finales des premier et deuxième. —
 Première manche : 1. Billy Lamont ; 2. Ray Tauser.
 2^e manche : 1. Billy Lamont ; 2. Ray Tauser.
 M. Morin de la maison Brampton, remit au Champion du monde Billy Lamont, la magnifique Coupe Brampton.
 Finale des troisième et quatrième. —
 Première manche : 1. Bellissent ; 2. Westwood.
 2^e manche : 1. Bellissent ; 2. Westwood.

La course de côte du Pont Salève

LE Moto Club des Paquis, de Genève, a organisé dimanche dernier la course de côte du Mont Salève, dans une rampe dont le pourcentage atteignait parfois 18 %.

Résultats.
 Motos 175 cmc. : 1. Vagneux, 6'36" 1/5.
 Moto 250 cmc. : 1. Gros Jean, 4' 8" 1/5 ;
 2. Liaudet, 4' 10".
 Motos 350 cmc. : 1. Leutwyler, 4'20" 3/5 ;
 2. Grobel, 4'23" ; 3. Chatron.
 Motos 500 cmc. : 1. Bricchi, 3' 56" 3/5.
 record établi, meilleur temps de la journée
 Motos 750 cmc. : 1. Ferrier, 4' 36".
 Motos 1.000 cmc. : 1. Liaudet, 4' 53" 2/5.
 Sidecars 600 cmc. : 1. Molliet, 5' 19" 2/5.
 Sidecars 1.000 cmc. : 1. Liaudet, 4' 15" 4/5.
 Sidecars 1.100 cmc. : 1. Meige, 6' 15".
 Avoudet a réalisé le meilleur temps des voitures, en 3' 46" 2/5. Au total 59 concurrents ont été classés.

Le sport motocycliste est actif au Katanga

L'UNION Sportive d'Elisabethville a, dernièrement organisé une réunion motocycliste très réussie.

Les deux grands vainqueurs de la journée, Dubé et Jacquart, ont fait preuve d'une réelle supériorité sur les autres concurrents. On voit donc que même aux colonies le sport motocycliste ne chôme pas et qu'il compte de véritables as.

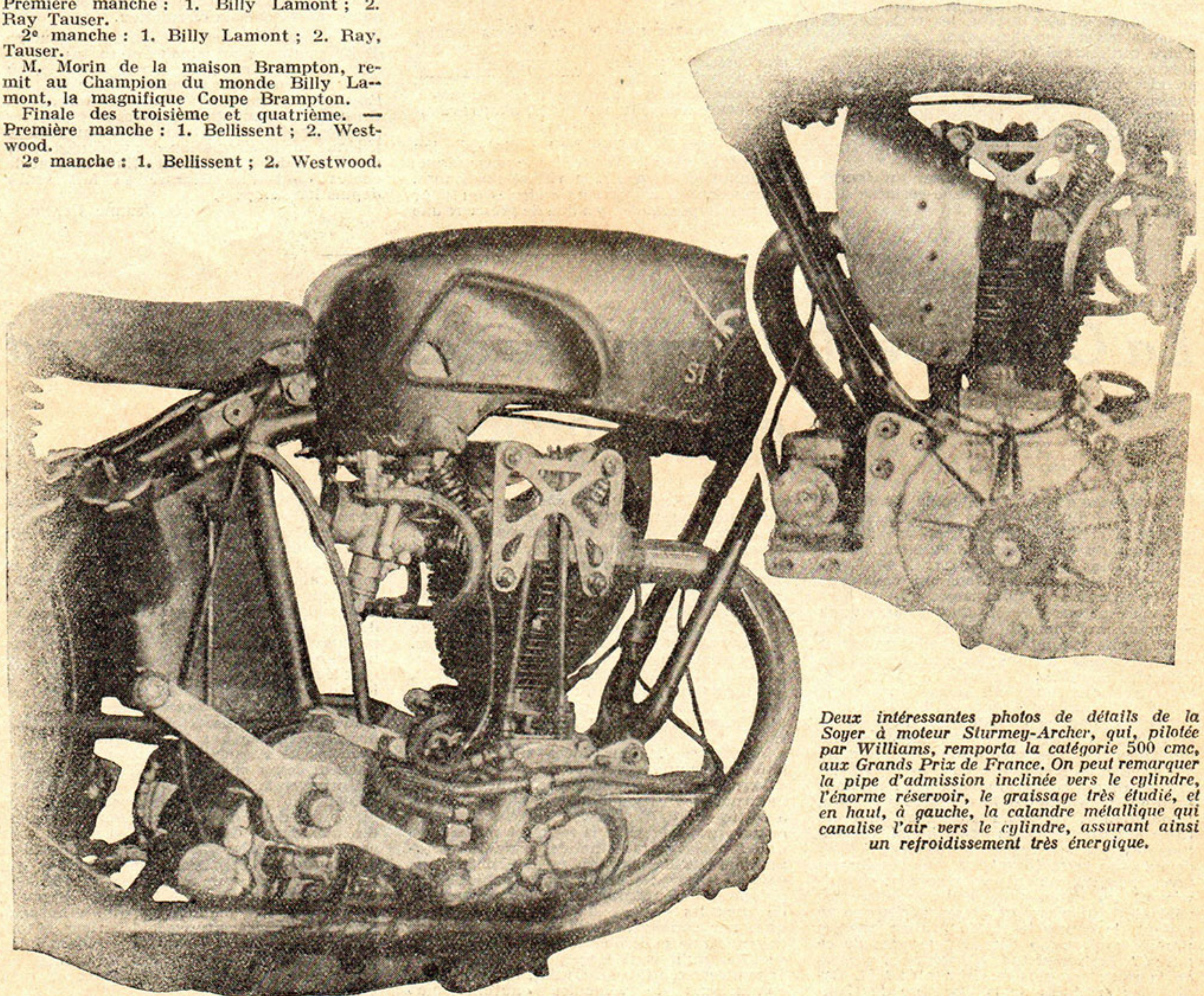
La Course de Côte de Gometz-le-Châtel

Nous sommes à huit jours de la classique épreuve qu'organisent chaque année l'Association Moto-Cyclecariste de France et l'Automobile Club de l'Ile-de-France.

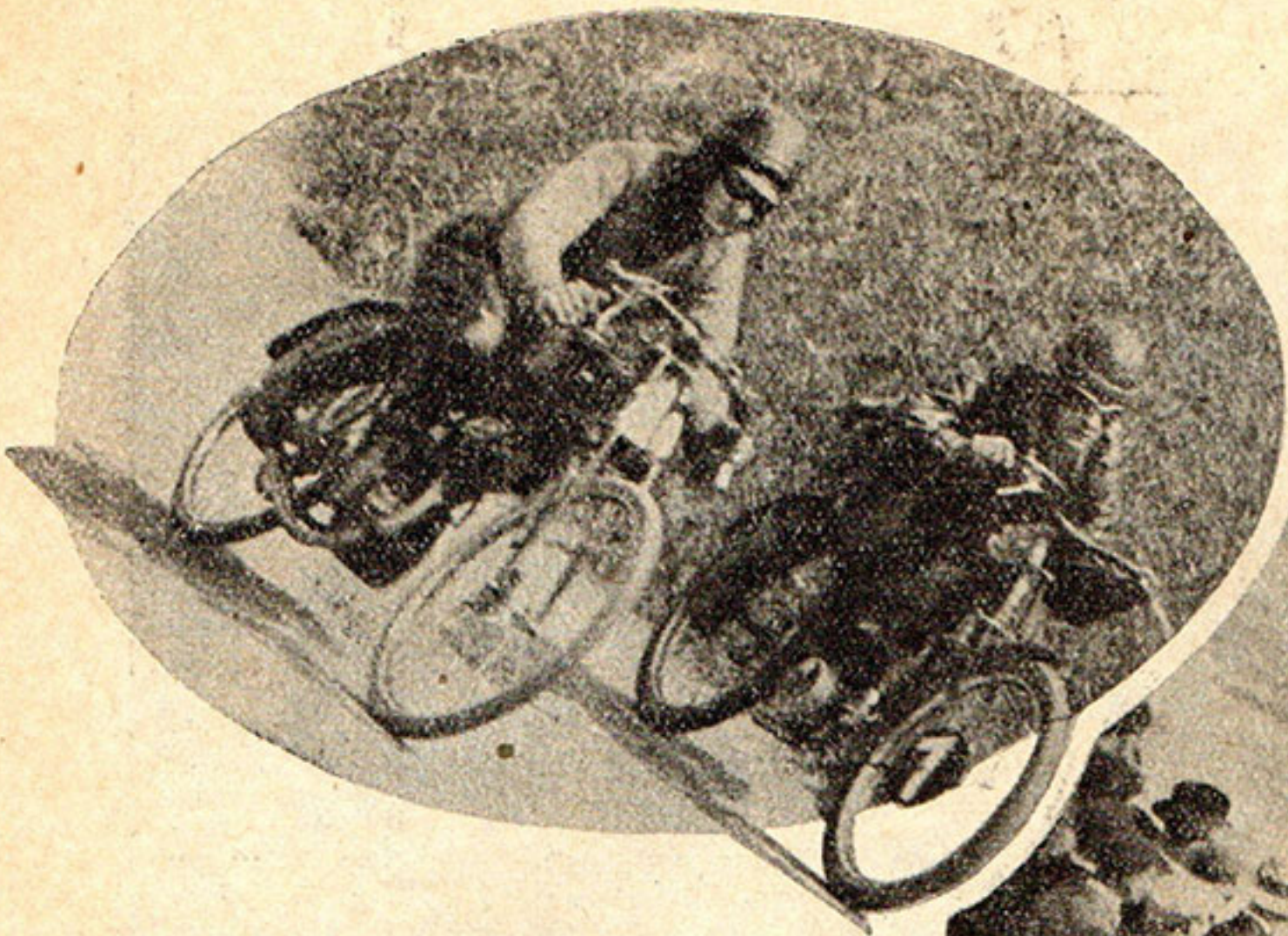
Il semble que, cette année encore, les records auront à subir de rudes attaques et les différents concurrents auront à cœur de terminer la saison en beauté.

D'ores et déjà, une petite indiscretion nous permet de considérer la participation de Jonghi en 350 cmc., comme presque assurée. Cela nous promet du beau sport, car on sait combien cette maison, et l'ingénieur Remondini, qui préside à ses destinées sportives sont ardents à la lutte. Le pilote sera probablement le sympathique petit Jeannin. Rappelons que l'épreuve se court sur 1 kilomètre départ arrêté et que la superbe rampe Versaillaise permet par sa qualité les plus belles vitesses.

Tous renseignements chez M. E. Mauve, directeur de la course, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e).



Deux intéressantes photos de détails de la Soyer à moteur Sturmev-Archer, qui, pilotée par Williams, remporta la catégorie 500 cmc, aux Grands Prix de France. On peut remarquer la pipe d'admission inclinée vers le cylindre, l'énorme réservoir, le graissage très étudié, et en haut, à gauche, la calandre métallique qui canalise l'air vers le cylindre, assurant ainsi un refroidissement très énergique.



Le Championnat du Vélocipède

A Lyon s'est disputé, le 11 octobre, au Stade municipal, le championnat du vélocipède.

L'épreuve se disputait sur une heure, c'est dire le travail qu'elle imposait aux petits moteurs. Le vainqueur fut Françon, sur Radior. Françon, sur sa petite machine, collectionne, cette saison, les succès dans la région lyonnaise. C'est une belle victoire de plus qu'il vient de mettre à son actif en enlevant cette belle épreuve.

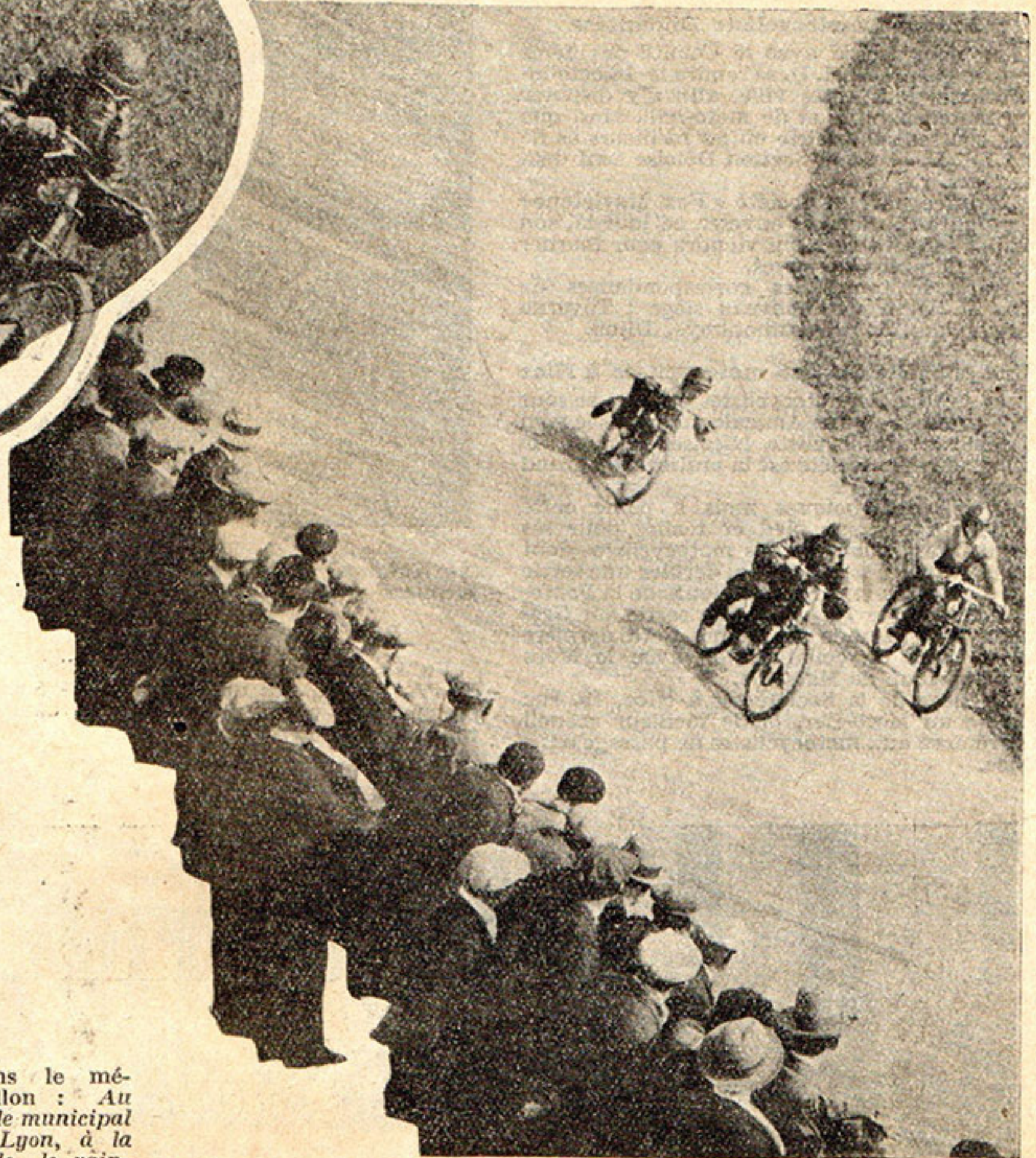
Cette manifestation montre bien combien, dans toute la France, le public s'intéresse à la question de la machine ultra légère qu'est la B. M. A. Pendant toute l'heure que dura l'épreuve, les « microbes » firent merveille et prouvèrent — mais Rapeau, sur sa Motopédale, ne l'avait-il déjà pas fait ? — combien on peut avoir confiance en ces moteurs de cylindrée ultra réduite, et tout ce dont ils sont capables.

On se rend compte, après une telle démonstration, de tout ce qu'on peut attendre d'un vélocipède, dont le moteur, considérablement « freiné » pour ne pas dépasser la vitesse légale, ne risque pas de s'user rapidement, comme certaines mauvaises langues le prétendaient au début de sa vogue.

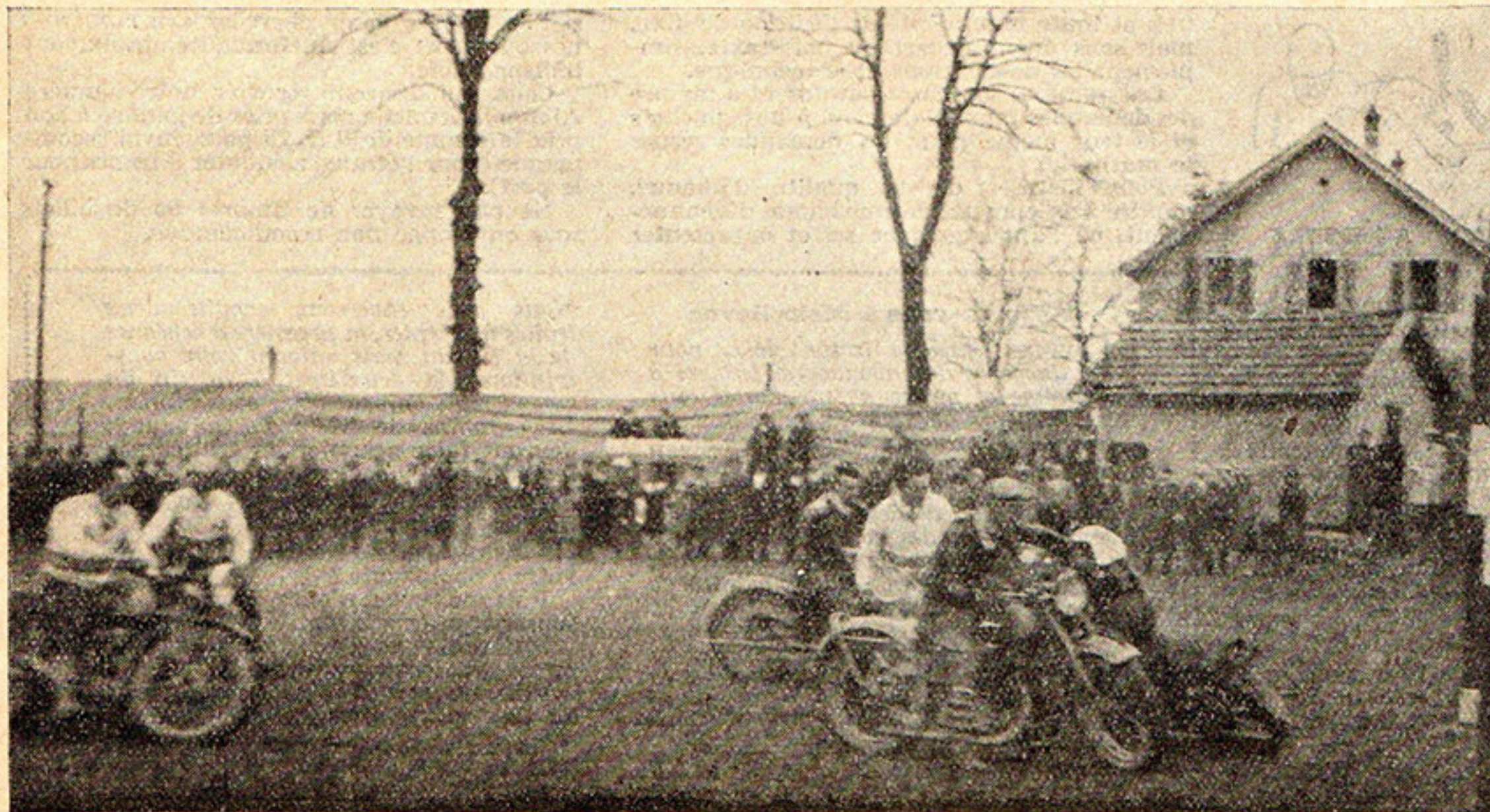
C'est la confirmation du vieux proverbe « Qui peut le plus, peut le moins ».

Un moteur qui est capable de soutenir le 80 à l'heure, peut, de toute évidence, tenir indéfiniment le 30

Dans le médaillon : Au stade municipal de Lyon, à la corde, le vainqueur Françon, sur Radior. A l'extérieur, Druz, sur Lucifer, qui tentait de battre le record de l'heure en 125 cmc.



Une phase du Championnat du vélocipède au Stade municipal de Lyon. On voit en tête, à l'extérieur, Françon.



MOTO-BALL

Une phase du match de moto-ball, qui opposa le M. C. Sochaux à l'U. M. Dijonnaise. La partie fut âprement disputée et, de part et d'autre, les équipes firent preuve d'une ardeur au combat vraiment formidable

LA VIE DES CLUBS

Amicale motocycliste Dijonnaise

EN plein accord avec le Comité des fêtes de Dôle, l'A. M. D. se rendra le 18 octobre prochain dans cette ville, afin d'y disputer un match exhibition de moto-ball, ainsi que des courses sur prairie où les meilleurs as de l'A. M. D. et de sa Section Dôloise sont déjà engagés.

D'autre part la Société « Fox Movietone » (actualités parlantes) enverra ce jour-là, son équipe d'opérateurs qui viendra pour tourner ces différentes épreuves.

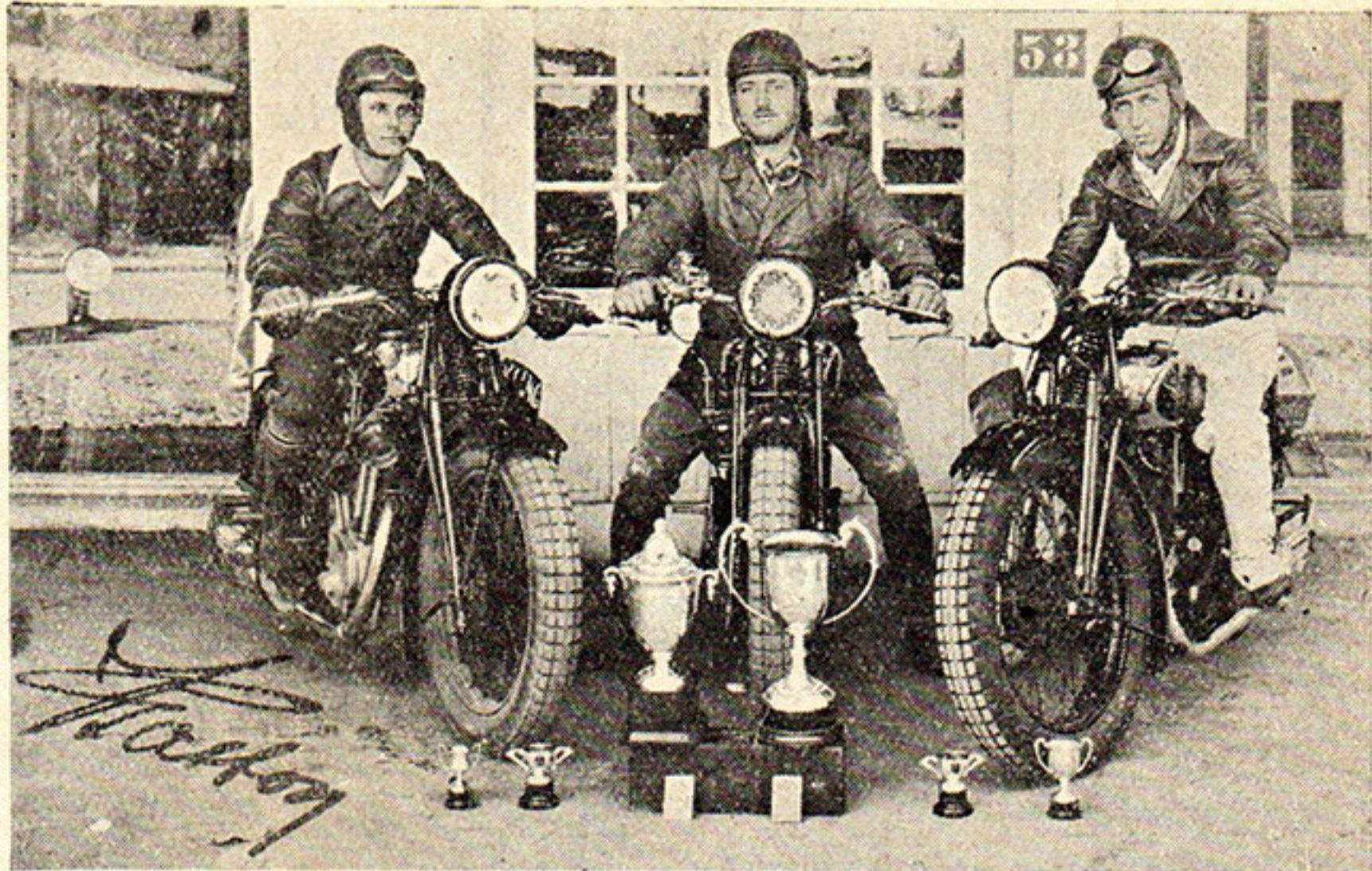
Adresser toutes les correspondances de l'A. M. D. à son nouveau siège : Taverne Olympique, 5, rue Lamonnaye, Dijon.

Une nouvelle Société motocycliste à Nice

UN groupe de motocyclistes de Nice se sont groupés en une Amicale qui a pris le nom d'Amicale Motocycliste Niçoise. Le but de cette nouvelle société est la pratique du grand tourisme.

Vieille de quelques mois à peine cette Société a mis sur pied et réalisé pour ses débuts de grandes sorties motocyclistes dont les principales sont : en mai dernier une sortie sur Turin pendant les deux jours de la Pentecôte et pour le 14 juillet une sortie sur Grenoble et la Grande Chartreuse. Cette dernière a été faite en collaboration avec le Moto Touring-Club de Marseille.

Le siège de la Société est à Nice, 15, rue Dellile au Moto-Bar, où le meilleur accueil est réservé aux motocyclistes de passage dans Nice.

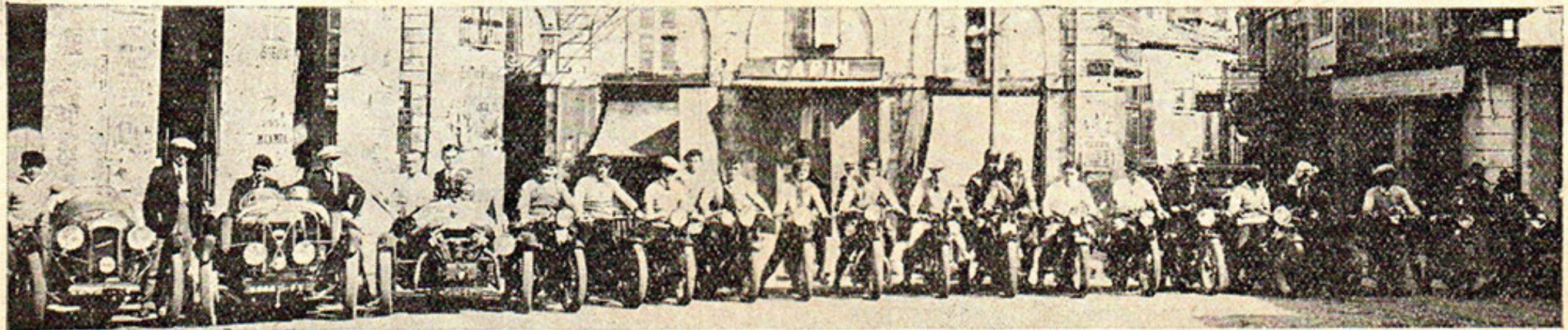


Au Katanga, le sport motocycliste est actif et de belles réunions sont organisées. Voici les trois premiers de la course qui eut lieu à Elisabethville. De gauche à droite : Riba V., Jacquart Jemer; les motos sont des Suroléa.

Vu l'activité déployée par les dirigeants de l'A. M. N., nul doute que cette Société prenne une place prépondérante dans le tourisme motocycliste.

Auto-Moto-Club de Montplaisir

L'Auto Moto-Club de Montplaisir informe tous les intéressés que son Siège a été transféré au Café de la Véranda, 26, place de Montplaisir.



L'Armagnac Moto-Club est un groupement très actif. Voici une photo prise avant le départ pour le gymkhana organisé à l'occasion des fêtes de Condom.

NOUS INSISTONS!

NOTRE NUMÉRO ALBUM

Nous rappelons à nos lecteurs que, malgré l'absence de Salon de la Moto cette année, nous avons édité un numéro-album.

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

Il a été édité en deux éditions :

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

Une édition populaire à 6 fr. (abonnés 4 fr.), comprenant tous les textes rédaction-

nels et toute la publicité de l'édition de luxe, mais sans aucun encart ou hors-texte, simplement les descriptions et le technique.

Les numéros sont servis au fur et à mesure des demandes immédiatement à nos guichets et le jour même pour les demandes reçues le matin.

Pour justifier de la qualité d'abonné, joindre à la commande une bande d'abonnement, ou l'apporter avec soi et la présenter

si l'on préfère venir chercher son numéro à nos bureaux : c'est une formalité absolument indispensable.

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

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

Assurez-vous à Moto Revue

DEPUIS quelque temps déjà, pour favoriser nos abonnés et lecteurs à l'extrême et mettre à leur portée tous les éléments de sécurité qu'exigent les conditions actuelles de la circulation, nous acceptons, pour ceux d'entre eux qui le désirent, de recevoir les souscriptions à des contrats d'assurances auprès des compagnies de leur choix, payables à termes et conservant, néanmoins, toutes leurs qualités de garantie indiscutable.

Sur demande et sans aucun engagement de votre part, vous recevrez les différents tarifs suivant la nature et la force de votre véhicule, ainsi qu'un bulletin d'adhésion que vous nous retourneriez rempli, accompagné de la moitié du montant de la prime totale.

Nous vous enverrons ensuite deux traites à accepter, la première à échéance de la fin du mois suivant votre souscription ; la deuxième, à la fin du second mois suivant votre souscription. Les « moins de 21 ans » (mineurs), devront faire accepter les traites par leurs parents également.

L'assurance vous couvrira du jour de la souscription.

Puisque vous avez le choix de votre Compagnie :

Puisque vous n'avez à payer en souscrivant que la moitié de la prime ;

Puisque vous avez du crédit pour payer la seconde moitié ;

Puisque vous êtes couverts du jour de la souscription

Assurez-vous donc !... A NOS BUREAUX !...



Les bougies K. L. G. Modèle « K »

Jusqu'à ces dernières années, les ennuis de bougies semblaient avoir été définitivement éliminés des soucis des automobilistes.

Il n'était pas rare, en effet, de pouvoir rouler une saison entière, ou même plusieurs, sans avoir à se préoccuper le moins du monde des bougies, lesquelles s'acquittaient à merveille de leur fonction, pourtant pénible, d'allumage. Puis, les choses ont changé avec l'apparition des moteurs modernes à haut rendement, à grande vitesse, pour lesquels les bougies d'antan, parfaites sur des moteurs relativement lents et peu poussés, se sont montrées nettement insuffisantes. De là, la nécessité pour les constructeurs de bougies d'étudier de nouveaux modèles à même de résister au travail particulièrement sévère que leur imposaient les moteurs modernes.

Beaucoup y sont parvenus, au moins dans une certaine mesure, mais il a bien vite fallu constater que telle bougie donnant de bons résultats sur des moteurs très poussés ne fonctionnait plus que d'une manière imparfaite sur des moteurs moins poussés.

C'est alors que la Société des Bougies K. L. G. a réalisé une série entièrement originale de bougies nouvelles, convenant aussi bien aux moteurs les plus modernes, à un très haut rendement, haute compression et grande vitesse, qu'aux moteurs courants.

La dernière venue est la fameuse bougie type « K » qui, à elle seule, remplace vingt autres modèles différents. Cette bougie K. L. G. type « K » comporte dans sa fabrication de nombreux détails techniques sur lesquels nous ne saurions insister longuement dans cet article : ils ont trait surtout aux procédés de constructions, ainsi qu'à la nature des substances employées.

Nous nous contenterons de signaler que l'électrode centrale est entourée d'un tube de cuivre, lequel est à son tour logé au centre de l'isolant en mica, taillé en forme de gradins. La présence du tube de cuivre susdit, excellent conducteur de la chaleur, assure une réfrigération parfaite et rapide de l'électrode centrale.

Cette bougie se comporte à merveille sur les types de moteurs les plus divers. Elle résiste aux plus hautes températures et se montre particulièrement rebelle à l'encrassement, tant par l'huile que par la calamine grâce à son isolant taillé en gradins.

Des essais extrêmement sévères auxquels la bougie K. L. G. type « K » a été soumise, confirment pleinement ce qui précède. Son adoption sur une machine se traduit, dès la mise en route, par une marche plus veloutée, plus souple, susceptible d'une accélération plus nerveuse et d'une vitesse maxima plus élevée.

Rappelons que toutes les bougies K. L. G. ont pour concessionnaire général les Etablissements Kirby-Smith, 73, rue Laugier à Paris, et attirons, pour finir, l'attention de nos lecteurs sur le fait que si à l'achat, les Bougies K. L. G. semblent plus coûteuses que beaucoup d'autres, elles sont, à l'usage, le meilleur marché de toutes, en raison de leur longévité et de l'excellence de leur fonctionnement.

Doublet utilise le Staub

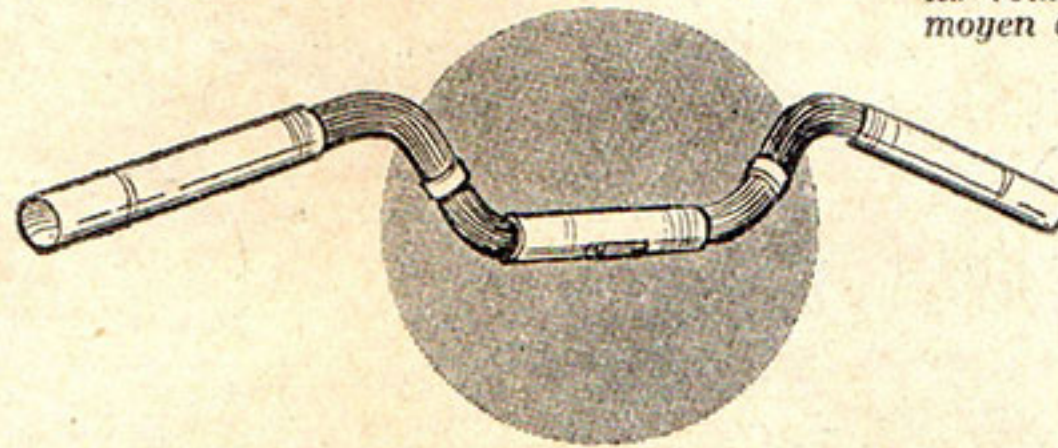
Le circuit des routes pavées 1931 a été gagné en 350 cmc. sidecar par Chéret dont la White-Star était munie d'un Staub. Dans les Championnats de France 1931, le même Chéret en catégorie cyclecar 500 cmc. remportait le titre avec un bloc Staub. Ces deux performances, parmi tant d'autres, in liquident bien la valeur de la fabrication Staub et les qualités des machines qui en sont équipées. C'est chez Doublet, à Courbevoie, que vous trouverez les machines commerciales équipées des mêmes blocs.

Le guidon souple R. Masson

En ce moment où de plus en plus on étudie le confort sur les motos, il est bon de rappeler les qualités d'un accessoire dont la souplesse est excellente contre la fatigue des bras et des poignets. Il s'agit du guidon souple Masson dont nous avons déjà parlé dans *Moto-Revue*.

Rappelons que le guidon souple R. Masson, constitué par un faisceau de 24 fils d'acier, est d'une solidité à toute épreuve, et qu'il est incassable, indéformable et inusable. La flexibilité dans tous les plans, combinée avec la torsion, lui permet d'absorber toutes les vibrations qu'en caissent habituellement les avant-bras. Quoique souple, le guidon R. Masson permet une maîtrise absolue de la machine à toutes allures et aussi bien en solo et en tansad qu'en sidecar. Il se monte comme un guidon ordinaire.

Des coureurs comme Naas et Gruyère



en ont contrôlé, reconnu et affirmé les qualités ; il a été adopté avec succès dans les grandes épreuves : Six Jours d'Hiver, Tour de France, Circuit du Sud-Ouest, etc...

Nous sommes à même de fournir un certain nombre de ces guidons aux intéressés à qui le service commercial de *Moto-Revue* donnera tous renseignements complémentaires sur les prix auxquels les guidons R. Masson peuvent être cédés pour les abonnés et les lecteurs.

Un litre aux mille

M. Latscha, le spécialiste F. N. bien connu, a réalisé dernièrement une mise au point de graissage qui fera plaisir à beaucoup.

On sait, que les nouveaux modèles F. N. ont un nouveau système de lubrification par circulation d'huile. M. Latscha a étudié et mis au point le moyen de transformer le graissage des F. N. de 1927 à ce jour et d'y adapter le nouveau dispositif 1932 qui donne toute satisfaction sur les machines nouvelles.

Grâce à cette modification, M. Latscha peut garantir, pour les machines ainsi modifiées par ses soins, une consommation d'huile de un litre pour mille kilomètres. Ce chiffre est assez éloquent par lui-même pour qu'il ne soit par nécessaire d'insister et de conclure aux F. N.istes de demander tous renseignements complémentaires aux Etablissements Latscha.

Il avait une roue de trop

VAINQUEUR au Bol d'Or, dans la catégorie 500 cmc., cyclecar à quatre roues, le L. R. W. avait été finement préparé pour prendre part et défendre sa chance aux championnats de France. Nous avions été avertis à temps, par ses constructeurs MM. Wannemacher de leur décision de s'aligner dans cette compétition importante. Or, le L. R. W. n'était pas au départ, et quelques jours plus tard, nous apprenions les raisons de cette abstention regrettable et qui n'est imputable qu'aux règlements. Voici, à ce propos ce que nous écrit un des constructeurs du L. R. W. :

A la suite d'une visite que je vous avais faite dernièrement, je vous annonçais mon attention de participer aux Championnats de France,

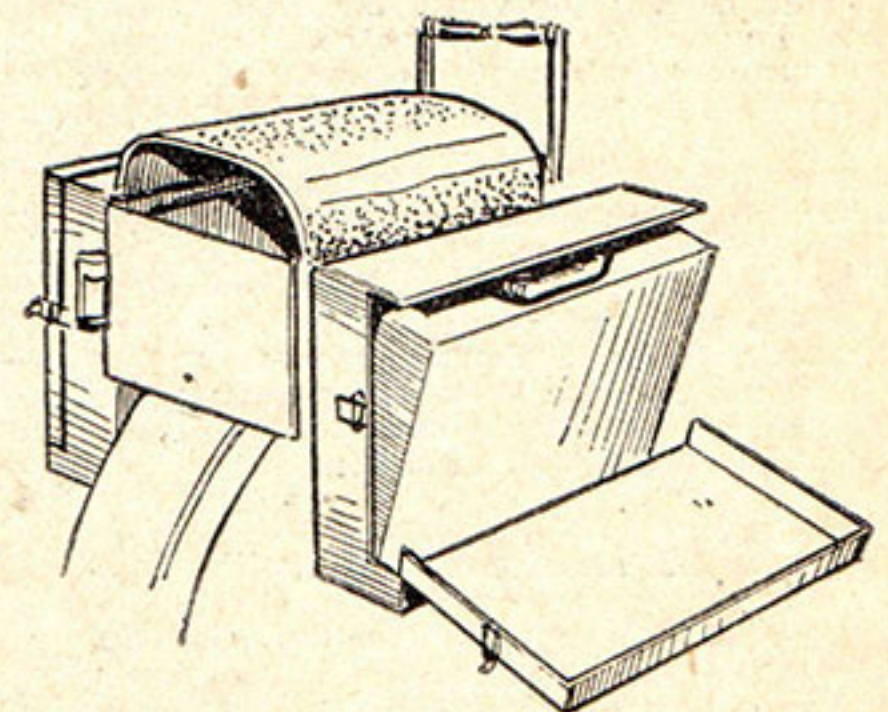
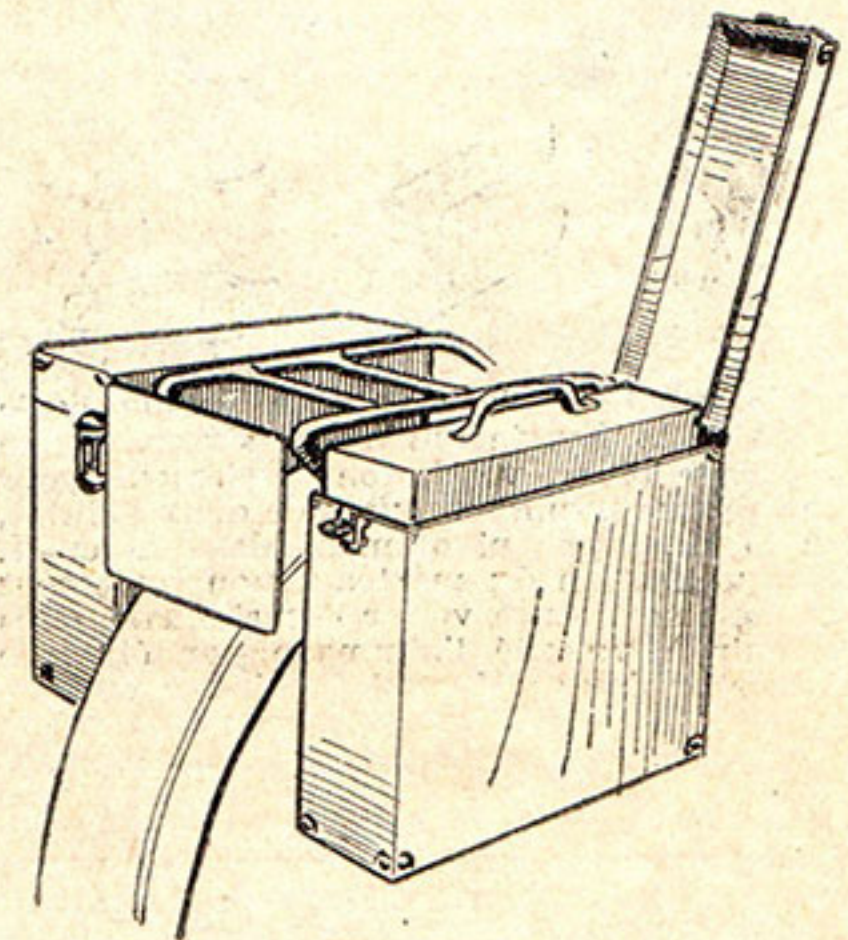
et cyclecars. Je m'étais préparé à cet effet, et avais gagné en vitesse depuis le Bol d'Or.

Ayant eu les règlements dès leur parution, vous pouvez y lire comme moi, que les championnats étaient ouverts dans les classes suivantes cyclecars : Classe I : 500 cmc. ; Classe J, etc., etc... C'est du reste dans cette 1^{re} classe que j'ai couru au Bol d'Or.

Au moment de remplir mon engagement, à l'U. M. F., je remarque sur cette feuille, entre parenthèses (cyclecars à 3 roues), clause que ne mentionnait nullement le règlement.

De là ma défection, ne pouvant rouler sur trois roues, chose peu recommandable pour mon équilibre.

Il est vraiment dommage, étant donné que les cyclecars quatre roues étaient repris par l'U. M. F., cette année, que l'on les élimine d'autorité d'une course à laquelle ils ont droit comme les trois roues, chacun ayant le droit d'adopter la formule qui lui plaît. L'U. M. F., se plaignant souvent du peu d'engagés dans les courses, ce n'est pas là, il me semble, le moyen de rassembler des concurrents.



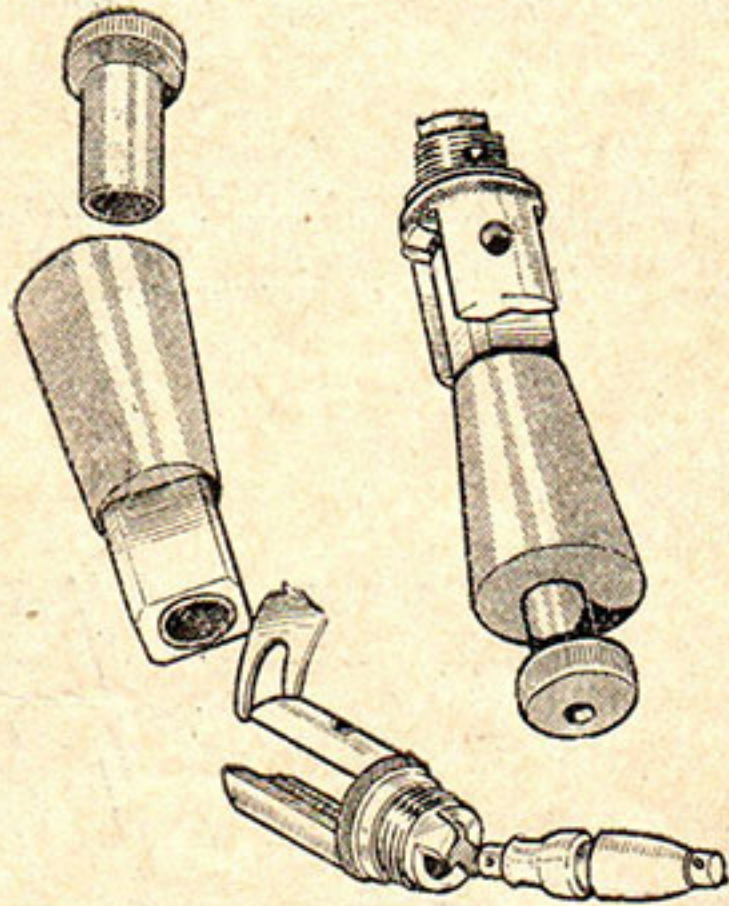
Dans un récent numéro nous avons entretenu nos lecteurs de la « Moto-Mallette », qui est en vente à Moto-Hall. Le manque de place nous avait empêché d'en passer des clichés. Nous comblons aujourd'hui cette lacune. On voit les deux modèles dans lesquels existe la « Moto-Mallette ». Un type s'ouvrant par le dessus, et un autre à ouverture latérale.

Une bougie moderne, la « Pratic »

C'EST sans doute en raison des problèmes complexes d'allumage et d'isolement qu'on ne s'était pas jusqu'à présent attaché à rendre la bougie plus pratique, plus accessible et qu'on se contentait de lui conserver sa forme initiale sans se demander s'il n'y avait pas mieux à faire. Ce mieux a été réalisé sur la bougie « Pratic » qui vient de nous apparaître avec une douzaine d'avantages marqués sans compter ses qualités propres d'excellent fonctionnement.

D'un aspect totalement différent des bougies connues, la Pratic se compose de quatre éléments démontables à la main et qui sont : le corps ou culot, l'électrode, son frein, et la fiche à manche isolé qui fait à la fois borne, vérificateur d'étincelles et clé de démontage rapide, permettant le démontage même moteur en marche, pour les moteurs multicylindres.

Dans le culot s'insère l'électrode mobile retenue par un frein métallique ; cette élec-

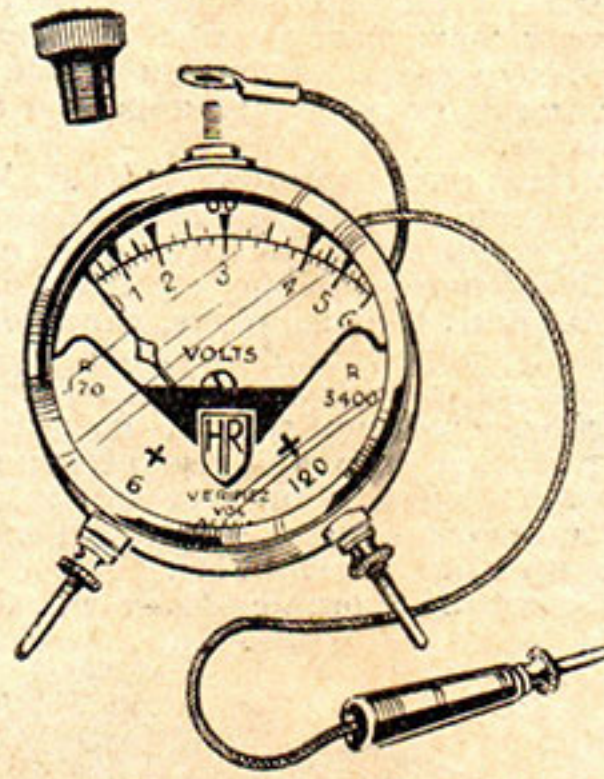


trode mobile à isolant mica est la seule pièce de la bougie qui puisse s'user, elle se remplace et se vend donc isolément pour une somme minime ; munie de deux pointes, on la règle par pivotement dans le culot, sans utilisation du marteau, non seulement on peut ainsi faire varier l'écartement, mais obtenir à volonté l'allumage par étincelle simple ou double. Le culot cuirasse entièrement l'électrode et la protège de tout choc ; il comporte une sorte de toc d'entraînement dans lequel se loge la borne-clé, qui, par simple inclinaison du manche isolé, assure le démontage sans outil. Cette borne en outre, coiffant entièrement l'électrode, rend la bougie à ce point étanche qu'elle peut fonctionner sous l'eau, donc sous la pluie, sans crainte de court-circuit. Cette borne est enfin surmontée d'une fiche attache-fil qui peut également, si l'on veut, réduire la hauteur de la bougie, coiffer l'électrode centrale, en assurant également l'étanchéité. Pour la compréhension, l'illustration ci-contre expliquera « de visu »... La bougie Pratic est très étudiée, ses douze avantages indéniables sont le fruit d'une longue mise au point. Elle plaira certainement aux motocyclistes pour l'ensemble de ses qualités, par sa maniabilité, sa facilité de démontage, de réglage, sa résistance à l'encrassement, sa solidité et aussi pour sa belle présentation avec sa borne en isolant de couleur, qui contribue à l'esthétique de la machine.

D'excellents appareils

LES Etablissements Hochon R. dont la réputation d'excellente fabrication n'est plus à faire, rappellent à nos lecteurs qu'ils livrent actuellement : 1° un voltmètre de poche pour T. S. F., à double lecture 0-6 et 0-120 v., à résistance élevée, le rendant ingrillable en cas d'erreur de branchement. Il possède, en outre, un conducteur d'alimentation interchangeable, et ses trois pointes de contacts sont munies de boutons moletés permettant la connexion éventuelle d'un conducteur additionnel ; 2° un voltmètre

de poche pour moto ou auto, à simple lecture de 0-8 v. ou 0-15 v. que tout motocycliste au automobiliste doit posséder pour la vérification de sa batterie d'éclairage ou de démarrage ; 3° un voltmètre à encastrer 2 lectures 6-120 à commande par poussoirs. (Tous voltages sur demande). Cette maison fabrique également un appareil indispensable à votre foyer..., nous avons nommé « Le Grillon », l'allumoir électrique irréprochable et mondialement connu, dont la réputation est consacrée par 18 années de références et de succès.

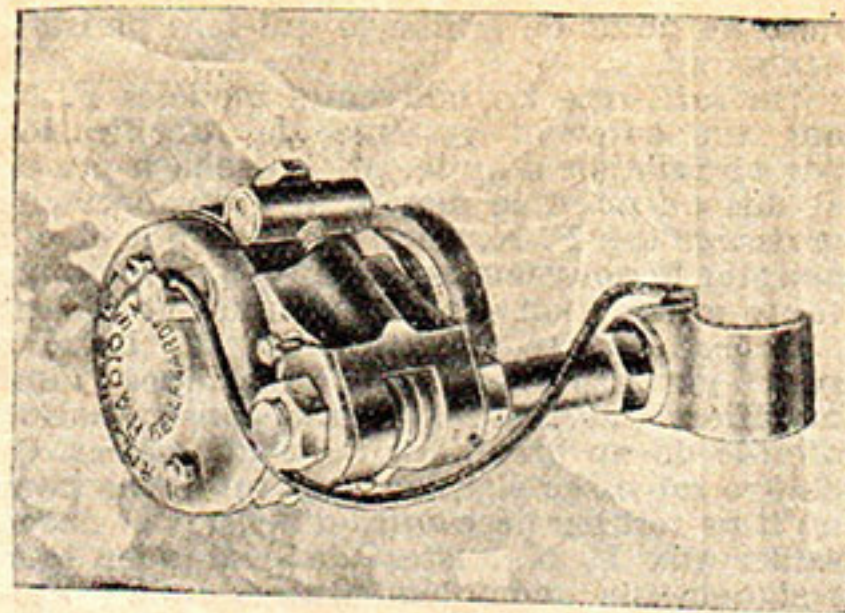


Du nouveau chez « Radios »

ETABLIR un équipement électrique pour motos, d'une technique hors de pair, tout en demeurant d'un prix accessible à la grande majorité des motocyclistes, tel est le résultat auquel les ingénieurs de la Société « Radios » de Bellegarde sont parvenus, après plusieurs mois d'une mise au point minutieuse.

Les motocyclistes auront ainsi à leur disposition un nouvel équipement, d'un prix vraiment abordable, pratique et comportant tous les perfectionnements de la technique moderne : le « R. M. A. SIX », 12 volts, 75 bougies, dont voici un rapide aperçu :

L'éclairage à alternateur, bien connu pour sa simplicité, n'avait malheureusement pas un aussi bon rendement que l'éclairage par dynamo et batterie. On lui reprochait sa faible puissance massique et le risque de survoltage aux régimes élevés ; par ailleurs,

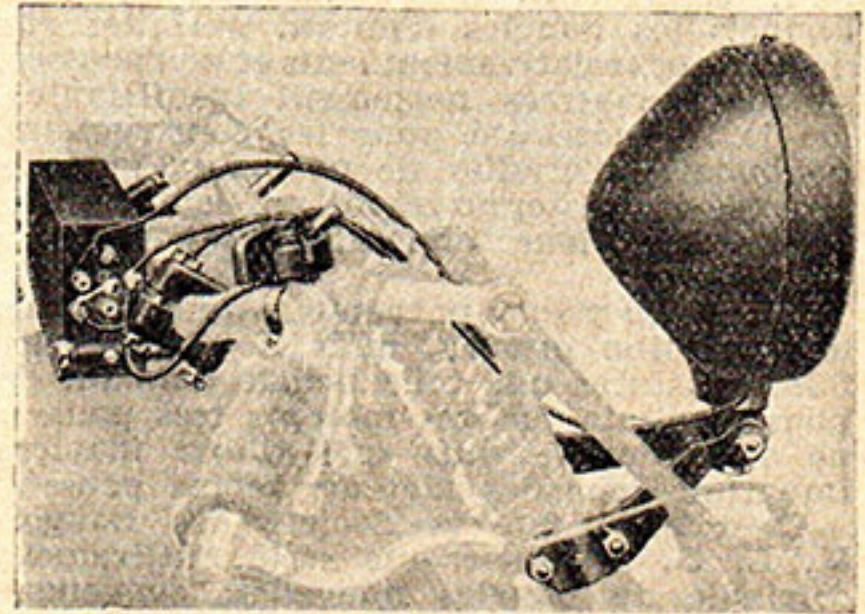


son débit était insuffisant aux petites vitesses. Mais l'utilisation rationnelle de l'acier en cobalt pour les aimants a changé tout cela et a renoué complètement la technique de l'éclairage par alternateur. Utilisant judicieusement cette découverte, la Société « Radios » s'en est servie pour créer le « R. M. A. SIX » à alternateur à aimant au cobalt, six pôles, tournant entre des bobines induites fixes, sur deux roulements à billes de fort diamètre.

A très faible régime, le débit fourni est élevé en raison de la puissance massique considérable de l'aimant au cobalt et la lampe, de 75 bougies, éclaire blanc aux premiers tours du moteur. A grande allure, aucun survoltage n'est à craindre, l'excédent de puissance étant en majeure partie absorbé par des bobinages.

L'entraînement se fait par le moteur et, grâce à une fixation universelle, robuste, on peut facilement opérer le montage, soit par courroie trapézoïdale, évitant tout glissement, soit par galet de friction sur le volant. Sur toutes les motocyclettes où le volant est extérieur, il est préférable d'utiliser l'entraînement par galet de friction qui donne une plus grande facilité de montage, un débrayage plus aisé et un ensemble plus esthétique (un faux volant avec manchon universel est également prévu).

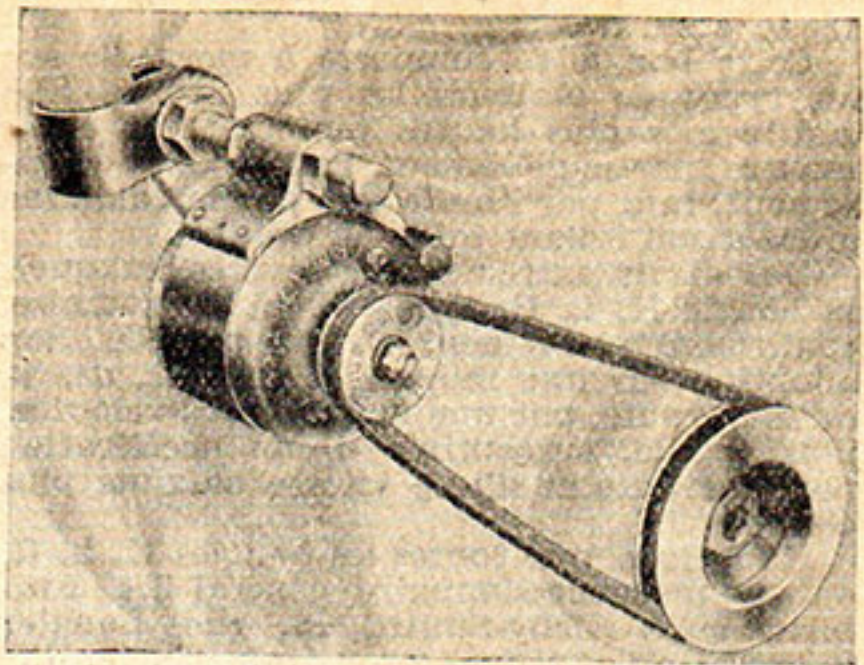
Le courant est fourni à un projecteur de 200 millimètres estampillé, comportant deux ampoules : une ampoule (12 volts, 75 bougies) à deux filaments indépendants pour l'éclairage « route » et « code », et une ampoule secondaire pour l'éclairage « ville ». La lanterne arrière, visible de très loin, donne les deux éclairages réglementaires, blanc pour la plaque, et rouge pour le feu de position ; elle est de fortes dimensions et tout à fait



identique à celle utilisée pour l'éclairage des voitures automobiles.

Comme tout alternateur, le « R. M. A. SIX » ne fonctionne qu'avec le moteur en marche ; l'éclairage à l'arrêt est fourni à l'avant et à l'arrière par une pile sèche, du type « ménage » que l'on place sur le guidon dans une boîte émaillée.

Le nouvel appareil « Radios » paraît donc une solution très heureuse au problème délicat de l'éclairage des motocyclettes. La conscience professionnelle de cette firme parfaitement outillée, doit donner à l'usager le maximum de satisfaction.



Le Micron est à Paris

LA voiturette Micron à roues avant motrices, qui a si fort intéressé nos lecteurs, à la suite des quelques échos que nous lui avons consacrés, est actuellement exposée à Paris jusqu'au dimanche 18 octobre dans les magasins de l'avenue de la Grande-Armée : Grande-Armée-Motos. Un modèle exposition est complété par une voiture de démonstration... qui ne chôme pas... car grand est le succès de cette très intéressante voiturette aux solutions mécaniques modernes : bloc-moteur à culbuteurs et circulation d'eau ; roues avant motrices et directrices ; ajoutons que le prix de 6.950 francs n'est pas le moindre facteur du succès à Paris de la Micron, vrai type de la voiturette utilitaire...

PETITE CORRESPONDANCE

Une opinion qui peut se défendre

ME permettez-vous, R. Sexé me permettra-t-il, de protester contre quelques idées émises dans le numéro du 12 septembre ?

De deux choses l'une, ou le voyageur doit être protégé par son vêtement, où il doit l'être par son véhicule.

Dans le premier cas, il n'y a pas à hésiter, on a déjà créé des motos entièrement carrossées, dotées d'un système dispensant de poser les pieds par terre, munies de capotes et de pare-brise. De telles machines sont irréprochables au point de vue qui occupe l'article auquel je fais allusion.

Dans le second cas, la parole est aux fabricants de vêtements, et je ne vois pas pourquoi ils ne réussiraient pas à abriter le motocycliste-tout entier.

Dans l'une et l'autre solution, on peut à coup sûr faire encore des progrès, et j'avoue que pour ce qui est du vêtement, il me semble qu'il y a encore beaucoup à faire.

Mais voici qu'on nous propose une solution intermédiaire et que l'on nous dessine des machines étrangement habillées. Je regarde et je rapproche ces modèles des circonstances où je me suis maintes fois trouvé, sur la route en temps de pluie. Avec ce petit pare-brise, je mettrai encore des lunettes, avec cette espèce de coquille, il me faudra toujours des vêtements imperméables, les repose-pieds-wagon ne me dispenseront pas de mettre pied à terre dans les flaques d'eau, et il me faudra toujours, ou avoir les pieds mouillés ou porter des chaussures ou des bottes imperméables. Toutes ces ferrailles de luxe seront pesantes, bruyantes, assommantes à entretenir; elles ne protégeront qu'à moitié ce que les tailleurs pourraient abriter parfaitement; elles seront inutiles puisqu'il nous faudra toujours revêtir une tenue spéciale pour la pluie; enfin, elles augmenteront démesurément la résistance de l'air et obligeront à augmenter considérablement le prix des machines.

Il est pourtant une partie du corps plus difficile à protéger, je veux parler des mains, ordinairement très sensibles au froid, et auxquelles il importe de laisser une grande liberté de mouvement. C'est la seule chose à laquelle M. R. Sexé aurait dû penser, et j'espère que dans un prochain numéro il nous dessinera quelque chose de bien dans ce sens.

A *Moto-Revue*, à R. Sexé, mes meilleures salutations.

MARCHAND, Curé de Vialar, Algérie.

Ce qu'en pense un lecteur...

AU sujet de l'article du *Petit Méridional* dont nous publions, d'autre part, un extrait, et que l'*Eclair* de Montpellier s'est hâté de « passer » également, voici ce que nous écrit M. Imbert, ingénieur à Nîmes.

Je viens de lire une étude très scientifique (???) sur les accidents d'automobile, parue dans le numéro d'aujourd'hui de l'Eclair de Montpellier. Malgré qu'il ne s'agisse pas uniquement d'elle, la moto y a sa petite part; aussi je pense ne pas trop vous ennuyer en vous envoyant cet article in-extenso.

Vous trouverez peut-être que le monsieur n'y va pas de main morte lorsqu'il veut limiter la vitesse des motos à 40 km-h.

Pour ma part, je trouve que de telles études sont extrêmement dangereuses. Sous une apparence scientifique propre à convaincre les nombreux esprits incapables de discerner l'erreur de ces raisonnements trop simplistes, ils tendent à accréditer les pires erreurs et à dissimuler le vrai danger.

Les conducteurs d'automobiles et de motos ne modifient pas pour cela leur façon de conduire; beaucoup savent d'ailleurs à quoi s'en tenir. Mais le profane, c'est-à-dire la masse des piétons, des cyclistes, des charretiers, est convaincu; et c'est là qu'est le mal. Persuadé que la vitesse est la seule cause du danger, il rejette toute la responsabilité des accidents sur le conducteur de véhicules rapides; et lorsque son

imprudence a causé un accident à autrui, il s'en va avec la conscience tranquille du Monsieur-qui-n'y-est-pour-rien.

Je connais assez bien cet esprit et je suis persuadé que la plupart mettraient beaucoup plus de bonne volonté pour faciliter la circulation si, au lieu de leur servir des arguments — aussi dangereux que faux — à leur façon de faire, on leur faisait comprendre la gêne et le danger qu'ils ont pour autrui.

Pour conclure, il résulte de cette phobie généralisée pour tout ce qui va vite :

1° Que l'auteur de l'article incriminé n'a sans doute jamais conduit de moto, et probablement d'auto;

*2° Qu'il a droit à toute la reconnaissance de *Moto Revue*, comme ayant trouvé le remède à la crise de la circulation. Je réclame donc pour lui la bougie d'honneur... et même le chandelier;*

3° Pour me reposer de cette lecture, et me remettre les esprits en place, je vous prie de m'envoyer aussi rapidement que possible le Vade-Mecum du Motocycliste. Je vous envoie d'ailleurs 11 fr. 50 à cet effet.

Je vous en remercie d'avance et vous prie de croire..., etc.

J. IMBERT.

La moto silencieuse

LES silencieux efficaces..., nos machines modernes, sûres, silencieuses...

Voilà ce qu'on lit dans *Moto Revue*.

J'aime la moto. J'ai une « Tour du monde ». Je fais de grandes randonnées : Bordeaux, Brest, Nice. Rouler avec ces souples bondissements comme à cheval, mais beaucoup moins secoué, moins confortablement qu'en auto, mais tellement plus intimement lié à la route, à la nature avec ses visages charmants et changeants de femme coquette : toujours la même, et jamais pareille, c'est une volupté dont je ne puis me lasser. Et ça dure depuis 23 ans ! C'est vous dire si je suis incorrigible. C'est vous dire aussi combien j'ai pu apprécier les perfectionnements de nos machines. Mais depuis 23 ans, j'ai beau faire. Est-ce que j'ai un tympan de microphone dans chaque oreille ? ou bien les rédacteurs de *Moto Revue*, sont-ils tous devenus sourds ? En tout cas je n'arrive pas, pas du tout à pouvoir, sans rougir, dire « Mon silencieux ». Pour moi, c'est bien simple, quand on dit : un silencieux, on ment.

Il n'y a pas de silencieux.

Depuis deux ans je ne peux pas dire que je dors. Chaque nuit, dans ma banlieue pourtant paisible, j'entends 2, 3, 4 motos passer sous ma fenêtre. La 1^{re} me réveille. Il est minuit, minuit et demi. La 2^e me réveille à 4 h. 1/2 ou 5 heures. Et vers 5 h. 40 à 6 heures, c'est une B. M. A. Celle-là ! c'est le bouquet. Maintenant c'est bien simple, j'attends la première... Je dors à peu près 25 à 30 heures par semaine. Qu'y faire ? Je ne vais tout de même pas me droguer ?... Et je n'ai pas même le plaisir de pouvoir eng... les conducteurs. D'ailleurs j'aimerais mieux enguirlander les constructeurs.

En voyage, c'est la même chose. Départ à 3 heures (parfaitement !), départ à 3 h. 1/2, départ à 4 h. à 4 h. 1/4, etc... comme ça jusqu'à 7 heures. C'est infernal.

Quand je promène une passagère, elle me dit toujours : « C'est vraiment charmant, dommage que ce soit aussi bruyant ». Et pourtant ma T. du M. est parmi les moins exubérantes.

Pourtant, si l'on voulait, ce serait simple ! Que d'espace perdu, dès la naissance du tube, ce ridicule petit tube ! Et sous les deux repose-pieds, et ce pot de volume réduit !

Si l'on voulait, on aurait 4 à 5 fois plus de volume pour la détente des gaz.

Tenez, voilà la première moto qui passe, il est minuit 45. Je vais dormir un peu.

Moto Revue ! Moto Revue ! Chez nos fabricants, ne voyez-vous rien venir ?

M. LE MARÉCHAL.

Un grand Ami

VOICI une lettre d'un de nos abonnés de la Guinée Portugaise; nous n'avons pu résister au plaisir de la publier, en face des beaux sentiments qu'elle découvre dans un style charmant et fleuri que bien des Français pourraient envier.

L'entourer de commentaires serait en gâcher le charme; elle doit être une belle leçon de correction, de courtoisie et de noblesse pour les rédacteurs motophobes qui ne connaissent habituellement que fiel et haine.

« Chère *Moto-Revue*,

« Je te connais il y a déjà quelques années, et chaque semaine, je te reçois avec plaisir.

« Je suis un pauvre bougre que la mer a saccagé partout, mais, Dieu merci, maintenant je suis comme les pyramides de l'Egypte : autour de moi plus d'eau, et quelquefois pas même pour un petit bain.

« Ma moto est toujours là (ma dernière née F. N. 500 latérales, la 4^e depuis cinq ans) et me regarde avec son œil attendri, parce que, elle sait très bien ma dernière résolution : devenir ton abonné.

« Voici ci-joint 100 francs pour un an.

« Je sais que tu es toujours aimable pour les abonnés, et je commence pour te prier un très grand service : prie les constructeurs français de m'envoyer leur catalogue de cyclecars, avec les prix au comptant. Je connais de jolis cyclecars, dont les photographies tu m'as montrées et dont les exploits tu m'as racontés, mais je ne sais pas le moins du monde leurs adresses.

« Maintenant il me faut un cyclecar comme du pain pour la bouche.

« Peut-être, je serai un Agent de celui que je choisirai.

« Si les 100 francs ne sont pas suffisants pour les frais, dis le moi et je t'envoierai plus. S'il y a quelques sous de plus, achètes une petite fleur pour le soldat inconnu, que, peut-être, j'ai vu tomber là-bas, quand la douce France et mon très cher Portugal, bras dessus, bras dessous, défendaient la Liberté.

« Tu sais, n'est-ce pas, je manie plus aisément le guidon que ton joli français, mais pardonnez.

« Merci pour maintenant et pour toujours.

« Ton abonné cadet.

Anibal Carneiro.

Giraldes

Bomala (Guinée Portugaise).

Au sujet du permis de conduire

FIDÈLE lecteur de *Moto Revue* et pratiquant convaincu de la motocyclette et de l'automobile depuis 1913, je me permets de vous présenter mon point de vue au sujet du permis de conduire pour motos ou voitures.

J'ai lu dans votre *Revue* plusieurs articles pour ou contre le permis. Les partisans de la suppression du permis donnent de très bonnes raisons dont la principale est que le pourcentage des accidents pour les pays où le permis n'existe pas est sensiblement le même que pour ceux où il est exigé.

Je suis personnellement partisan de sa suppression, mais il pourrait, je crois, exister une troisième solution. Elle aurait peut-être le désavantage de compliquer un peu les choses, mais à mon avis le permis obtenu de cette façon donnerait, je le crois sincèrement, des garanties que le permis actuel ne donne nullement.

Le procédé consisterait à passer deux examens espacés d'un temps à fixer (mettons six mois).

Le premier examen donnerait légalement le droit de circuler et serait naturellement élémentaire s'adressant à des débutants auxquels il ne faut pas demander de la virtuosité dans la conduite et les manœuvres.

Au bout du délai prescrit, le candidat subirait un deuxième examen, qui, cette fois, pourrait être bien plus sérieux, s'adressant à des conducteurs ayant six mois de pratique. L'on serait en droit d'exiger, de la sûreté dans les arrêts, des manœuvres précises, du sang-froid, etc., je m'exprime peut-être mal, mais je suis certain que vous avez compris mon idée.

Ce deuxième examen donnerait droit au permis définitif et ne produirait pas de nouvelles formalités, cette dernière convocation arrivant automatiquement au bout du délai fixé.

DUFERMONT.



nos petites annonces

tarif des insertions

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

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 %.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

BMW

MAGNIFIQUE OCCASION

750 Sport, type R. 16
PRIX : 11.500 fr.

BASTIDE

56, Ed de Clichy — PARIS

Maison F. TOUTIN Téléphone : Péreire 10-41
171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR **TRIUMPH, J.A.P. B.S.A. - DOUGLAS**

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES

La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

Adressez-vous

au **SPÉCIALISTE DU PNEU**

TOUTES Marques Dimensions en magasin

Marchandises Garanties
TRÈS GROS STOCK
DEMANDEZ TARIF

DOCKS DU PNEU

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

MOTOS A VENDRE

Acheteur de moto rapide, adressez-vous à des spécialistes qui vous régleront gratuitement à Monthléry vos machines de toutes marques.

500 cmc. Motosacoche : 160 km. ; 350 cmc. : 150 km. ; 350 cmc. Jonghi, essence Benzol : 150 km., essence : 135, Gillet, Terrot 130 km., vitesse garanties à Monthléry, si ces vitesses n'étaient pas atteintes, je change le moteur. Long crédit. William-Rodier, 26, rue Ernest-Renan, Saint-Denis.

B. S. A. 5 CV, culbuteurs, éclairage Lucas. 5.000 fr. Imbernotte, 3, rue des Acacias.

A solder 25 machines neuves d'expos. garanties 6 mois de l'Usine du modèle 31. En Motoconfort 1-500 cmc. Blackb. Compétition 1-500 cmc. Blackb. lat. 2-350 cmc. Blackb. Lat. 1-500 cmc. Bloc-Moteur lat. 1-350 cmc. Bloc-Moteur. Culbuteurs, dble tubes. En Monet-Goyon 1-500 cmc. Mag. d. I. Culbut. 1 500 cmc. Mag lat. 5-350 cmc. bloc-moteur M. C. 35. 1-175 cmc. sup-sport champ. de France en Styl'son 1-350 cmc. Blackb. double tubes en F. N. 1-500 cmc. I. Culb. tourisme Dresch 2 500 cmc. deux cyl. à cardan équipée 5.000 fr. et 20 machines. occasion. Forte remise, solde pour cause changement A Belleville, Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20^e).

Dollar Jap 350 cmc., culbuteurs 7.000 km. cout. 7.000 ét. neuf 3.500 urgent, voir concierger, 7, rue Maréchal-Vaillant, à Nogent-sur-Marne.

F. N. 500 cmc. avec side, 4.000 fr. René-Gillet, avec side, 4.500 fr. F. N. M. 60, 3.000 fr. Robidet, 179, rue Ordener, Paris (18^e).

F. N. 500 cmc., culb. 31, avec sidecar Bernardet sport, état neuf. Prix à débattre. Hermitant, 150, av. Rouget-de-l'Isle, Vitry (Seine).

Gillet-Herstal F. D. M. peu roulé 1930 t. équipée 3. 200 fr. Plantard, 14, villa du Trocadéro, Le Perreux (Seine).

Gnome D. 3. 500 cmc. lat., équip. complet, essai, hes. cond. cause voit. après 7 h. Georges, 39, rue des Gravilliers.

Gnome et Rhône C. M. I., 4 CV. toute

équipée, très peu roulée, prix intér. af. toute confiance, départ A. O. F. Breton Saint-Crépin-Ibouwillers, par Meru (Oise).

Trimoteur Juery 3 CV, 200 à 250 kg. parfait état, pneus neufs. Prix 2.300 fr. Benichou, 4, rue des Bleuets, Drancy.

Moto-Sport 5 CV, 2 temps, 2 échant. 500 fr. Garage, 13, rue Scheffer, Paris (16^e).

A vendre 4 CV Peugeot type 172, équip. électr. ou échang. contre bonne moto. A. Martin, Roissy-en-Brie (S.-et-M.).

Peugeot P. 108 1929, 3 CV, 250 cmc., carb. Zénith, peu roulée, comme nve, état méc. parl., prix très intér. avec ou s. tansad, visible ts les irs. Houriez, 17, rue Pépin, Montreuil-sous-Bois.

Peugeot 350 cmc. A. G. T. spéciale compétition accessoires, arbre à cames, pignons cylindre 2.500 fr. De Givry, 344 avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

Peugeot P. 105-350 ou P. 108-250 équip. tansad, sacoche access. 2.500 fr. Barclay, 9, rue Nouvelle-du-Théâtre, Paris (15^e).

Rhony's 500 cmc. chaise, arbre à came, tête double, tubes, silencieux Wilman, roulé 6.000 km. parf. état, éclair. électr., klaxon R. M. C. 4 accu 110 km., heure garantie cause achat voiture 4.500 fr., facilité, garantie sérieuse. Darfeuille-Castillon-sur-Dordogne (Gironde).

Terrot 350 cmc. latérales Jap, écl. électr. Lucas, klaxon, phare, code, tansad, bon état marche, prix tr. intér. Vis. Garage, 7, rue Fermat, Paris (14^e).

Au Grand Palais, pas de Salon de la motocyclette, mais le salon de la motocyclette d'occasion au Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), tél. : Roq. 07-67, où vous trouverez le plus grand choix de machines récentes des plus grandes marques aux prix les plus incroyables. 350 cmc., depuis 2.000 fr. ; 500 cmc., depuis 3.000 fr. Machines complètement équipées sur pneus impeccables.

Terrotistes ? Pour acheter vendre ou faire répar. au mieux votre Terrot adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, boulevard de Charonne.

B. M. W. R., 62 machines parfaites, 7.000 fr. Dagorno, 36, rue Laugier, Wg. 38-27.

Agence officielle de la maison

F. N. D'HERSTAL

ATELIER RÉPARATION - pièces détachées -

Application du nouveau graissage 1932 aux modèles 1927-1928-1929-1930, gratuit à tous clients se présentant chez moi. Un litre d'huile pour 1000 km. Garanti.

ACHETE-ÉCHANGE aux meilleures conditions

LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES (Seule adresse)

en face le 272, Boul. St-Denis (Ouv Dim et Fêtes jusqu'à 21 h.)
Téléphone : Grésillons 17-93

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

5.000 MANTEAUX DE CUIR

sacrifiés à titre de propagande
MODÈLE 280 et 320 francs
RECLAME

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

Sacrifié à 375 francs

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

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

PIÈCES **HARLEY**

pour **HARLEY**
Envoi gratis du Manuel et Catalog. Les Pièces à des Prix sans concurrence
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Péreire - PARIS
Tél. Galvan 55-52 - Mét. Maillot

MOTO-SPORT

119, Fg. .-Martin - PARIS (X^e)
Tél. : Nord 81-07

J. d'HERVÉ Succ^r
LA MOTO RAPIDE

Jonghi
250 cmc. 130 km à l'heure
LONG CRÉDIT

J. S. 350 cmc., supersport état absolument parfait garantie, piston course et acces., divers outil. 4.000 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Automoto, 350 type luxe 31 com. neuve p. 3.300 fr. Rabot, 10, rue Rouget de l'Isle, Clichy, 2 m. porte.

503 cmc. Blackburne de course état neuf. Garreau, 289, rue Vaugirard.

Besoin d'argent Dollar 4 CV, écl. électr., klax., tansad. acut 30, roulé 2.500 km., 2.500 fr. Raymond Dusservaise, 26, rue Lafontaine, Grand Montrouge.

Dresch 250 neuve, emballée avec écl. accu, 2.700 fr. Dagorno, 36, rue Laugier. Wg. 38-27.

Gillet Herstal 5 CV, s. s. M. 29 r. 3 le k. acc. déplace. 200 k. si offre sérieuse, détail lettre Chrt. S. Aulais, Barbezieux (Charente).

Gillet Herstal, Terrot. F. N., Soyer, B. M. W., Saroléa, Gnome, Motoconfort, Rémy, Agence Officielle, 21, rue de Tlemcen, Paris (20°). Nombreuses occasions en Gillet Herstal, 350 e. 500 : 31 Terrot, 350 et 500 deux tbes. 31 équip., F. N., 350 équip., superbe 3.250 fr. Dollar 350, culb., équip. 2.500 etc., échanges reprises contre voiture du Salon Peugeot, Mathis, Donnet, etc., Garage, réparations, ouvert le dimanche.

Gnome Rhône 500 cmc., culbut., à vendre cause départ, dimanche jeudi 9-12, 23, rue de la Liberté, Paris (19°).

Gnome et Rhône 5 CV Gd sport, équipée, écl. électr. 12 volts, 200 bougies, tansad, frein de direction, sacoches de cavalerie etc., à vendre, 3.500 fr. ou à échanger c. Morgan. Mme Dufour La Petite Rivière par Mannagne (Cher).

Gnome-Rhône 500 lat. 2.800
Terrot 2 tbes culb. 3.200
Automoto, 4 CV, équip. luxe. 2.950
Georges 89, rue de Tocqueville, Paris (17°).

V 2 Gnome et Rhône, cause départ régiment, roulé 1.600 km., 7.000 fr. Oudin, rue Mercière, Yssingaux (Haute-Loire).

Monet-Goyon dble tbe mag. compétition, boîte Burman ét. neuf. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Monet-Goyon, 175, supersport 1931, com. neuve, 2.500 fr. Reprends B. M. A. ou 4 CV. Doridan, 92, rue Paris, Romainville.

Motobécane 500, peu roulé, impec., équip., coûté 6.500 fr., à céder, 3.500 fr., urgent, la soir. Fillon, 31 bis, rue de Paris, Pantin.

Jeanjean motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières. Tél. Grésillon, 11-67. Vend, échange, répare les motos de toutes marques.

Peugeot P. 104, 350 cmc., dble berceau, écl., 2.500 francs. Deschamps, 34, rue Sorbier.

P. 107, grand luxe mod. 30-31, payée 6.600, abs. neuve, 2 ph. compt., klaxon, tansad 3.600 fr. Luzeaux, 11 rue Jouye-Rouve (20°).

P. M. Panthère, 2 échap., écl. électr., roulé 2.000 km., comme neuve, avec sidecar, sport. Laugier, 36 rue Laugier, Paris (17°).

Cause départ, moto 2 CV, état neuf, 850 fr. Renaud, 11, rue Humblot (15°). Urgent.

René Gillet 6 CV, révis. par Maison, factures à l'appui éclair. électr., vis. à tte heure. Coiffeur 69, rue de Grenelle.

René Gillet 750 cmc. avec side biplace, accessoires, roue de secours, etc. 3.800 fr. Garage, Laugier, 36, rue Laugier, Paris (17°). Wg. 38-27.

Rhonyx 350 cmc., bloc moteur 1931, éclair électr., accus., 3.800 fr. Monet-Goyon, 175 cmc 4 vites. 1.300 fr. Garreau, 289, rue Vaugirard.

Sandford 1.100 cmc., bien équip., état parfait, 135 à l'heure, écr. Bourdin, 137, rue Cardinet.

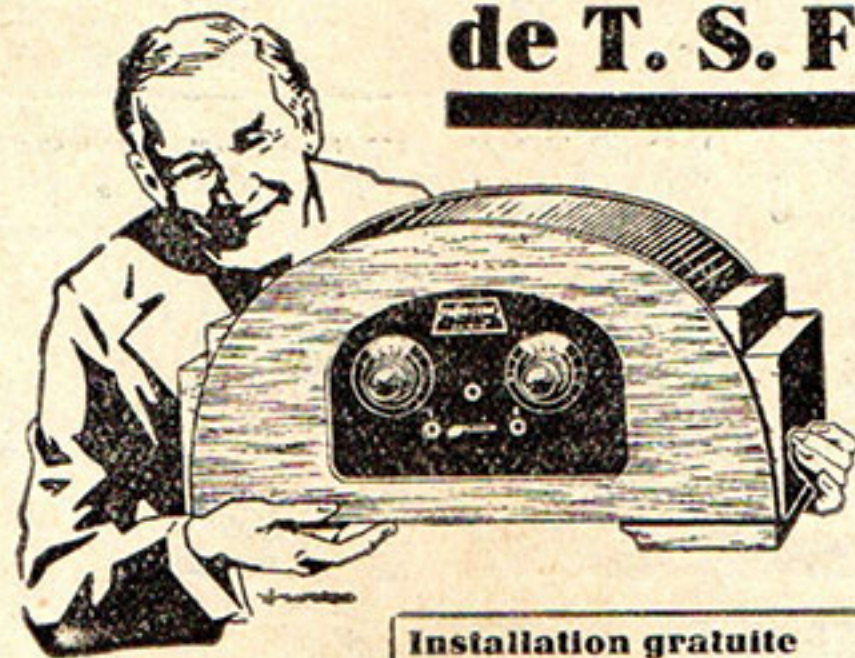
503 Saroléa 30 R. parfait état, 5.000 fr. Bonal, 19, boulevard St-Martin.

Scott, 600 c.c. 3 vit., écl. électr., pneus 27x4, 2.600 fr. Dagorno 36, rue Laugier, Paris (17°). Wg. 38-27.

Saroléa, 500 cmc. culb. déb. 31. 130 km. Ecl. Bosch, Lacour, 72 rue Demours (17°). Gal. 27-87.

Terrot 500 cmc., Jap avec sidecar neuf, réelle occasion. Garreau, 289, rue Vaugirard.

Voilà un bon poste de T. S. F.



Installation gratuite dans toute la France

SIMPLE. — Alimenté par le courant du secteur électrique, sa manœuvre est réduite au minimum: un bouton pour la sensibilité, un autre pour choisir les auditions. C'est tout, en dehors de l'inévitable commutateur grandes et petites ondes.

SENSIBLE. — Il vous permettra, grâce à ses quatre lampes (dont une valve), d'écouter les meilleures émissions françaises et étrangères. — D'une haute technique, fabriqué avec les meilleures pièces, c'est l'appareil qu'il vous faut. Il est d'ailleurs formellement garanti un an contre tout vice de fabrication, et peut être échangé en cas de non-convenance.

1 AN DE CRÉDIT

100 francs à la commande

100 francs à la livraison

et le solde de 12 mensualités de 100 francs

RADIOCINÉ

11, boulevard Saint-Martin, PARIS
20, rue du Commerce, à BLOIS (Loiret-Cher)

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

SIDE-CAR BUFFLIER

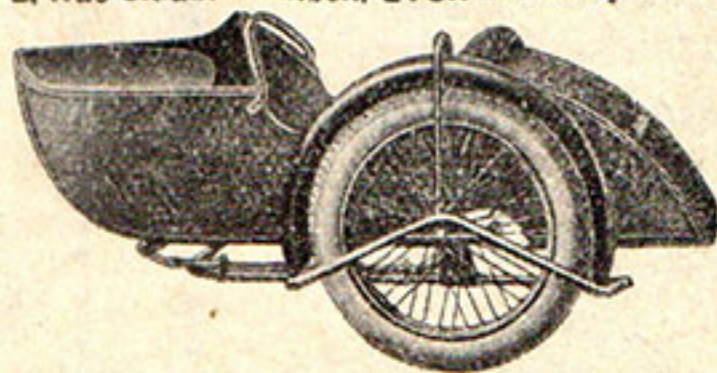
Dépôts

2, Rue Claude Rameau, LYON Tél. Moncey 04-74

Frissonet, à Paris.
Vache, à Plan de Cuque.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger

CATALOGUE GRATUIT
Connaissances spéciales aux Agents de motos

Ci-dessus: Groupe Sidecar Standard livré complet à lettre lue: Prix 1.350 fr.



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

Terrot 350 lat. Mod. H. S. O. Luxe et neuf. Daude 26, rue Wilson. Gentilly (Seine). T. l. j.

Terrot culb. 4 CV..... 2.100

Royal Enfield 4 CV..... 2.200

Gillet Geco Herstal 4 CV..... 2.100

Moto culbuteur réserv. à cheval impeccable. Ag. Peugeot, 45, bd de Reims, Paris (17°). annexé.

Vélocette 250 cmc., 1931, écl. électr. Delco, parf. état, 2.800 fr. Dagorno, 36, r. Laugier, Paris (17°). Wg. 38-27.

S. I. C. V. A.

14 bis, avenue de Versailles

Paris.

MONET ET GOYON, M. G. 35

2.800 équipée

350 culbuteurs 3.500 fr.

TERROT

350 latérales 3.100 équipée

350 2 tubes 3.800 fr.

Sidecar Terrot 350 cmc. 4.100 état neuf.

CYCLECARS ET VOITURETTES

5.500 francs 5 CV, Citroën superbe, cabriolet, parfait état, cause départ. Duffait, 47, rue Labat (18°).

Peugeot Cabriolet 5 CV, 172-S, très bon état général 4.500 fr., affaire de confiance. Tous les jours Debrueres L., 33, rue de Paris, à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne). Tél. 32.

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

Cabr 5 CV Peugeot 4.800 fr. Pressé, Aubisson-La-Celle-Saint-Cloud (S.-et-Oise) Tél. : 24, à Bougival.

A vendre double emploi Torpédo Francon 6 CV. Bon état mécan. avec roue de rechange, plus une enveloppe et chambre à air Blondin A bert 363, boulev. Beauvillé, Amiens (Somme). Prix 1.500 fr.

Sandford 1.100 cmc. bien équipée, état parfait 135 à l'heure. Ecrire Bourdin, 132, rue Cardinet.

Villard camionnette type 27, 1930, écl. Soubitez, luxe capote, 5.500 fr. à débattre. Faure, 208, av. M.-Berteaux, Sartrouville.

Le Salon de la Voiture est terminé, mais il persiste au Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. : Roq. 07-67, où vous trouverez le choix le plus important de véhicules sport et de tourisme aux prix les plus bas.

Sandford 1.100 cmc., depuis... 8.500 fr.

Bugatti, type 27 et type 40, dep. 9.500 —

Anilcar C. G. S., depuis..... 7.000

Peugeot 190 S, depuis..... 6.000 —

Divers autres véhicules, depuis. 1.500 —

Darmont Sp. 1931..... 4.500

Salmson culb..... 2.800

Torpédo neuve garantie 5 CV.... 3.300

Reprise moto échange. Ag. Peugeot, 45, boulevard de Reims Paris (17°). annexé, fond du passage.

Morgan Darmont spécial parfait état, très rapide, 6.500 fr. Visible de 12 à 16 h. René Peaucheneau, 1, rue de la Ronce, Ville d'Avray (S.-et-O.).

Lot de Darmont-Morgan, 6 CV, à enlever depuis 2.500 fr. Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Cabriolet Donnet 7 CV 1927, 4 pl., 6.000 fr. Renault 6 CV, cond. int. M. T., 4.000 fr. Reprendrais moto en compte. Oudard, 12, rue Emile-Zola, Pré Saint-Gervais. Tél. Villette 06-18.

G. A. R. 5 CV. 4.000 km., 7.000 fr. Patilet, 12, avenue des Grésillons, Asnières.

Darmont spécial 120 km., 1931, équipée, 6.000 fr. Goiffon, 71, rue du Long (17°), ferai reprise moto solo.

Peugeot 5 CV, cabr. 190, S. 1930, mot. neuf, parf. état, 6.000 fr., ou échangerai avec soulte contre moto 350 ou 500, récente Mlle Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris (20°).

Crédit cond. int. Renault, 6 CV, 4 pl., parfaite, 1^{er} paiement 1.000 fr. et 14 mensualités. 300 Chvi 143, av. Em. Zola.

Renault 6 CV, cond. int., b. état, prix 5.500. Bassant, Greucourt par Fresnes (Haute-Saône).

Salmson 7 CV, type V. A. L. 3 C. I. 4 pl., pns nfs, malle, nombrx acces., état mécan. et carrosserie impeccables, essais à volonté. Prix 6.850 fr. Henry, 134, avenue de la Dhuis, Bagnolet (Seine).

SIDE CARS

Les plus beaux sidecars sont en vente au Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67, où vous trouverez un choix de châssis de quatre marques différentes et de trente modèles de carrosseries Buffler, Tellep, Faurne, Bertrand, New-Map, etc., montage en 24 heures.

A vendre Gnome et Rhône, 500 cmc., culb., très bon état mécan., av. sidecar. 4.800 fr. Vassy, 1, rue Romaine, Bourg-de-Péage (Drôme).

Terrot, 4 CV, av. side, pnx ball., comme neuve, 2.300 fr., 2, rue Duvergier.

Excelsior avec side pour 450 fr. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.

Châssis de sidecars, caisses neuves, de 350 cmc., et 500 cmc., 700 fr. Henry 285, bd Saint-Denis, Courbevoie (Seine).

Moto 500 cmc., Gnome-et-Rhône D. 3. avec side Peuple, état neuf. Palais de la Nouveauté, 24, rue de Clignancourt.

ECHANGE

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

Terrot 350 cmc. Stand. Lat. 1931 chromée 3.500 km., 4.000 fr. ou contre Terrot 350 culb. 1931 chromée Brochet, rue des Récollets, Sezanne (Marne).

Vend ou éch. c. 4 pl., 5 à 7 hp. Rally, torp. sp. 7 Hp, 2 pl., écl. électr., klax, parf. état, Vincent, 136, rue Emile Zola, Sotteville-lès-Rouen (Seine-Inférieure).

Terrot 171, 2 vit., phare Novi, tansad, sac., cavalerie, 1.600 fr., reprend. side B. S. A., armée ou autre. Bart, 39, rue Raspail (p. 12), Maisons-Alfort.

Echangez votre vélo ou votre vieille 125 cmc., Pernis contre le nouveau Vélo-moteur 100 cmc., Peugeot, sans permis, le moins cher d'une grande race, éredit sans intérêt, sans premier versement. Agence Peugeot, 45, boulevard de Reims, fond du passage, Paris (17^e, Annexé).

Les échanges les plus avantageux, chez Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières (Seine).

ON DESIRE ACHETER

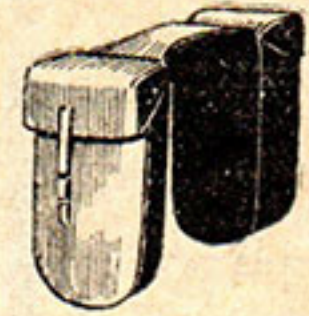
Achète au mieux motos modernes Moto-Agency, 24, boul. de Charonne.

THE MOTORIST

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

MOTOCYCLISTES ! PROFITEZ DE LA BAISSE DE LA Livre

2.000 SACOCHES
A LIQUIDER



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



CASQUE
PROTECTEUR
ANGLAIS
25 fr.



SERRE-TÊTE
de cuir
fourré 15 fr.



RAGLAN CUIR
HAVANE
doublé laine
325 fr.



IMPERMÉABLES
ANGLAIS, double dos,
double toile
85 fr.



CANADIENNE
U. S. A.
ORIGINE, depuis :
150 fr.



VÊTEMENTS DE CUIR 325 fr.
CUISSARDS huilés 39 fr.
CUISSARDS moto 25 fr.
SEATLESS ANGLAIS
depuis 79 fr.



GANTS
touriés Anglais
25 fr.

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

Cherche acheter boîte de vitesses Indian Harley ou similaires. Colineaux, 24, boulevard Pasteur, Paris.

Achète cher comptant motos recon. mont-piété, vente, échange, 47, avenue de la République, Paris.

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

Achat, avances sur toutes motos de suite, ouvert dim. Ag. Peugeot, 45, boul. de Reims, Paris (17^e, Annexe).

Achat comptant au maximum motos et voitures modernes, 21, rue de Tlemcen, Paris. Tél. Ménil. 76-39.

DIVERS

A liquider mot. Villiers, train 2 et 3 cv, boîtes Burman et Sturmey, bas prix. Ecl. électr., estamp. 100 B. 225 fr. Doridan, 92, rue de Paris, Romainville.

Réservoir et pompe à huile pour A.B.C. demandés d'occasion en très bon état. Pascal, 28, rue des Saints-Pères (7^e).

Modernisez vos motos toutes marques par triangulation de cadre, 250 fr. Réser. en selle, 150 fr. Poinard, 3, rue Laroche, Paris (14^e).

Répar. motos, ttes marq. 2 et 4 temps, mise au point Lacour, 38, rue Perrier, Levallois. Galv. 27-87.

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

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

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

Dessinateur mécan. gén. cherche dessins calques, études à faire chez lui. Maurice Vienne, avenue Mal-Foch, Audincourt (Doubs).

Pneus neufs garantis pour roues de 600x55 et 650x50 à 18 fr., pneus 605x55 renforcés à 35 fr., courroie de 16, 19 et 22 mm. à 15 fr. le mètre. Moers, 56, faub. Saint-Antoine, Paris (12^e).

Carburateurs neufs complets 50 et 75 fr. Moyeux à freins, 1^{re} marque 60-70-90-120 fr. Selles Planor 50 fr. Silencieux 12 fr. Chaines pr. Morgan le jeu 200 fr. Broche indesserrable 10 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

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

Pneus motobécane renforcés, 35 fr.: 25x3, 85 fr.; 26x3,5, 35 fr.; 27x4, 110 fr.; Chambres, 20 fr.; 700x80, 90 fr.; 650x65, 70 fr. Talon 25x3,85, 700x100, etc., courroie motobécane, le m. 18 fr. 50; 14 millim. le m. 14 fr. En 19 millim. les 1 m. 70 25 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

GRANDS PRIX de FRANCE

Catégorie 350 cmc.

1^{er} RENIER sur Vélocette
Bougies K.L.G.

Catégorie 500 cmc.

1^{er} WILLIAMS sur Soyer
Bougies K.L.G.

2^e RENIER sur Rudge, Bougies K.L.G.

Lorsqu'il s'agit d'une course digne de ce nom, lorsqu'il y a vraiment lutte, vous remarquerez que les vainqueurs sont équipés des bougies...

K.L.G.

KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier, Paris

LA MOTO
DE L'ÉLITE
SPORTIVE...

Jonghi

Vitesses

Garanties :

130 Kms : CULBUTEURS
105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES

LES CONSTRUCTIONS
MÉCANIQUES

Jonghi

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS, MOTOS, BREVETÉS



**PISTONS
SEGMENTS
AXES
SOUPAPES**
adaptables à toutes motos
RÉALESAGES
avec fournitures
MOTOS-PISTONS
1, Rue Faraday, Paris-17°
Téléphone : ÉTOILE 50-79



JEFCO
LE
PARE-
FIGURE
anti-éblouissant
protège tout le visage
EDMOND KAHN
9, rue Béliador, PARIS

Tout pour MOTOS
Les Accessoires
aux meilleurs prix
PNEUS - ÉCLAIRAGES - BOUGIES
Le Plus GRAND CHOIX de Moteurs
2 et 4 temps neufs et d'occasion
Courroie 19 mm neuve 15 fr. le mètre
Éclair. Élect. p. vélomoteurs 105 fr.
Accus neufs 6 v., 50 Amp. 120 fr.
Stock de chaînes DUCKWORTH
BEUSOLEIL 9, Rue Saint-Sabin
PARIS

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

N'achetez pas vos accessoires sans avoir vu Pierre qui vend pneus, tansad, phares, projecteurs, code, complets, bougies, huiles, graisses, etc. aux prix les plus bas.
Equipements électriques complets. fr. 600
Dynamos double débit neuves..... 150
Projecteurs code..... 55
Pneus 27x4..... 120
Pneus 26x3,5 105
Pneus 700x80 90
Chambres 27x4: 18 fr.; 26x3,5... 16
Huiles B. B le litre..... 10
Ricin pur, 1^{re} pression..... 10
Le Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20°).

LODGE
BOUGIE MICA
Representant Général pour la France
H. J. HARDING 49, B^o Gouvion St Cyr Paris XVII^e

L'Antenne
JOURNAL FRANÇAIS DE VULGARISATION
T S F
Sans-filistes !!
lisez

Parait tous les Vendredis
PRIX
1 FR. 25

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

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

L'Antenne,
53, Rue Réaumur, PARIS 2^e

DEPREZ

Visitez son Stand
24, Rue Meslay
PARIS (3^e)
(Métro: République) - Tél. Archives 04-28
SA SUCCURSALE:
34, Avenue de la Marne
— ASNIÈRES —
à la descente du train près du pont
(Téléphone : DÉFENSE 07-02)

FN-TERROT
GNOME & RHONE
MONET-GOYON
MOTOCONFORT - DOLLAR
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT
même prix qu'au comptant
ACHAT - ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois
Pour donner toutes garanties
RÉPARATIONS
payables à crédit
Pièces de toutes Marques
N'OUBLIEZ PAS...
J'apprends, donne permis de conduire gratuit et garage pendant UN an.
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
USINE:
187 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)
F.N. visible à PARIS

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

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

ECOLE DE MOTOS **G. AUGOYAT**
— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATÉGORIES A - B - C (BIFFER LES LETTRES) - INUTILES -

Veuillez m'abonner à (1) numéros de Moto Revue à partir du Numéro en date du.....

Ci-joint la somme de (2)

Nom

Prénoms

Profession

Adresse

Signature:

| TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES) | | | | | | | | |
|---|------------|------------|--|------------|------------|---|-----------|------------|
| A Abonnement complet hebdomadaire et son supplément mensuel MOTO REVUE L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE | | | B Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire | | | C Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO- MOBILE MENSUEL | | |
| UN AN | SIX MOIS | TROIS MOIS | UN AN | SIX MOIS | TROIS MOIS | UN AN | SIX MOIS | TROIS MOIS |
| 64 Numéros | 32 Numéros | 16 Numéros | 52 Numéros | 26 Numéros | 13 Numéros | 12 Numéros | 6 Numéros | 3 Numéros |
| 60 » | 35 » | 21 » | 45 » | 23 » | 14 » | 20 » | 10 » | 6 » |

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.
(2) Pour l'envoi des fonds un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 50 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes: mention CHÈQUES POSTAUX-29.737-PARIS (2^e)

HATEZ-VOUS !

car notre stock est limité! Comme il est facile de s'en rendre compte l'économie sur le prix d'achat de ces différents articles a tôt fait de vous faire récupérer le montant de votre abonnement, et pour certains objets même, il est regagné d'un seul coup.

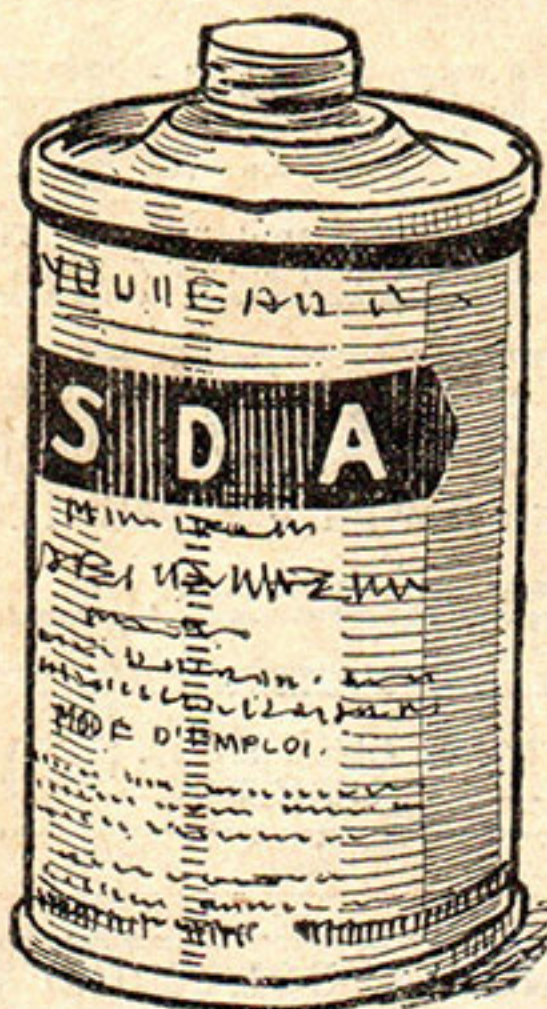
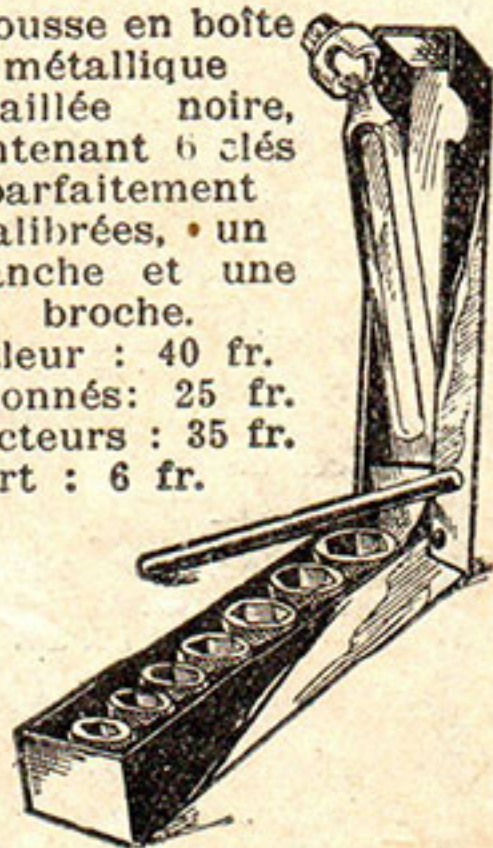


Miroito, produit d'entretien idéal et rapide pour les émaux de votre machine.

Valeur : 15 fr.
Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 2 fr.

Trousse en boîte métallique émaillée noire, contenant 6 clés parfaitement calibrées, un manche et une broche.

Valeur : 40 fr.
Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 35 fr.
Port : 6 fr.



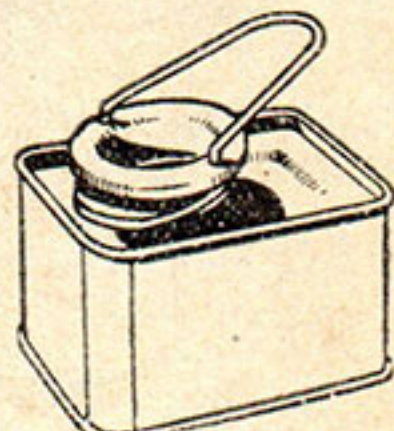
Après une réparation, pour vous nettoyer les mains, employez le savon sans eau S. D. A.

Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.



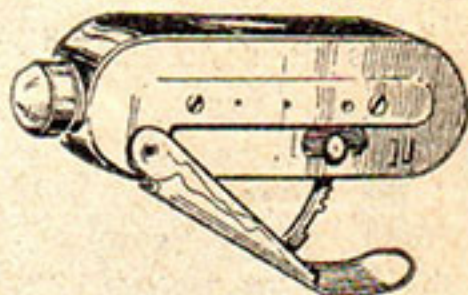
Jeu de 5 clés plates Verjoux, nickelées et guillochées, dimensions de 8 à 26, maintenues par une pince acier.

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 20 fr.
Port : 5 fr.



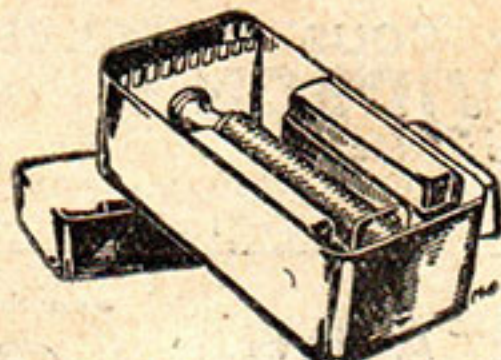
Targol, carburant additionnel antidétonant

Valeur : 20 fr.
Abonnés : 15 fr.
Lecteurs : 18 fr.
Port : 1 fr. 50



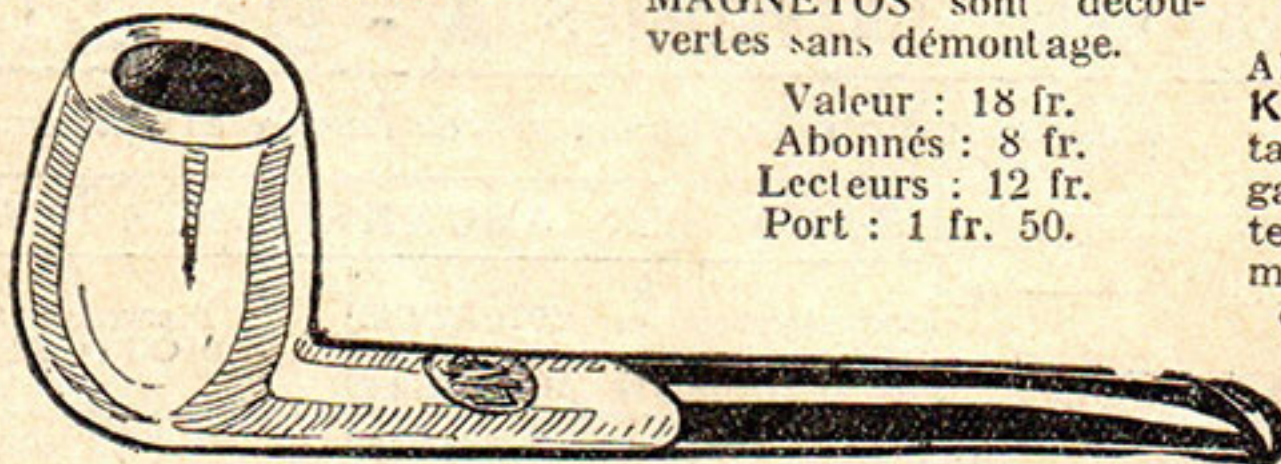
Lampe électrique de poche, sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur.

Très pratique.
Valeur : 55 fr.
Abonnés : 35 fr.
Lecteurs : 50 fr.
Port : 2 fr. 50



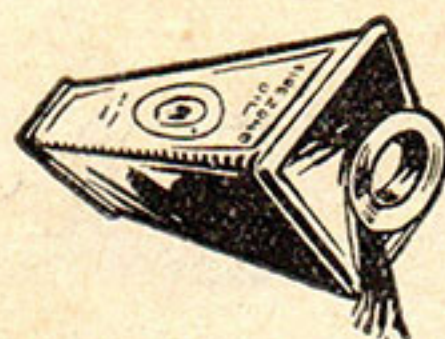
Rasoir de sécurité Apollo présenté en boîte. Ce rasoir vaut 12 fr. dans le commerce. Nous le laissons à nos abonnés pour 3 fr. seulement et à nos lecteurs pour 5 fr.

Port : 1 fr. 50



Nos pipes en racine de bruyère sont parmi les meilleures.

Valeur : 35 fr. ; abonnés : 20 fr. ; lecteurs 30 fr.
Port : 2 fr.



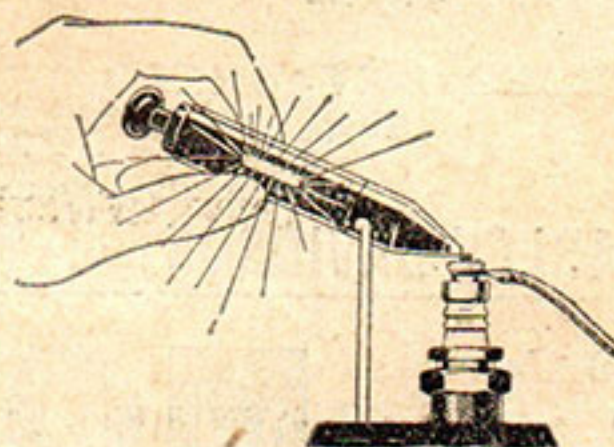
Super huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur.

Valeur : 9 fr. 50
Abonnés : 6 fr. 50
Lecteurs : 8 fr. 50
Port : 2 fr.



Entonnoir portatif Entomos, pouvant être logé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.

Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.



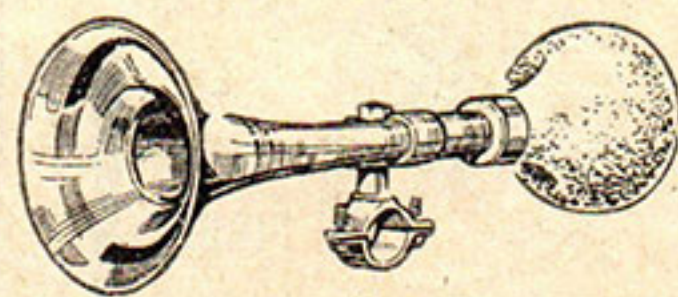
Le Skopéographe qui contient sous forme d'un stylo, un porte-mine perfectionné et un tube contrôleur grâce auquel les PANNES de BOUGIES, BOBINES et MAGNÉTOS sont découvertes sans démontage.

Valeur : 18 fr.
Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50.



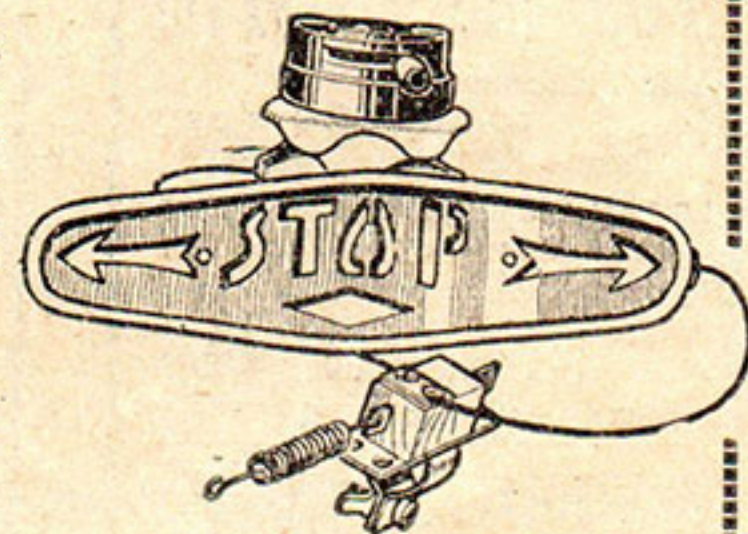
Pour nettoyer sa moto ou son sidecar rapidement et sans mal, prenez un Clinoto.

Valeur : 37 fr.
Abonnés : 20 fr.
Lecteurs : 28 fr.
Port : 2 fr.



Cornet avertisseur, émail et nickel, son très puissant, article très robuste.

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr.
Lecteurs : 23 fr.
Port : 2 fr. 50



Stop et indicateur de direction lumineux Rutila.

Valeur : 170 fr.
Abonnés : 125 fr.
Lecteurs : 140 fr.
Port (par colis postal) 5 fr. 75



Allume-cigares King : un contact et votre cigare ou cigarette est allumé malgré le vent et la vitesse.

Valeur : 50 fr.
Abonnés : 25 fr.
Lecteurs : 30 fr.
Port : 2 fr. 50



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

Le Cyclecar et la Voiturette Légère

Prix: 10 francs

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

Mandats ou chèques postaux à
MOTO REVUE (Service Commercial)

TABLE DES MATIÈRES

Préface. — Le cyclecar et la voiturette légère trait d'union entre la voiture et la motocyclette.

Introduction : Historique de la voiturette au tricar et au cyclecar d'avant guerre. Type du cyclecar d'avant guerre. Enorme développement du cyclecar depuis la guerre, sa forme actuelle et les tendances de sa construction.

Différents types de cyclecars : Les trois roues, diverses dispositions. Scoot sociable. Autocarrier. Morgan. Les quatre roues.

PREMIÈRE PARTIE

Théorie : I. Le moteur. — Fonctionnement du moteur à quatre-temps. Principe du moteur à deux-temps. Ce qu'est en réalité un moteur. Rôle du volant, polycylindre, équilibrage.

Refroidissement. — Refroidissement par air. Refroidissement à eau. Pompe et termo-siphon.

Les distributions. — Différentes dispositions des soupapes et de l'arbre à cames.

La culasse. — Phénomène de turbulence.

Anticipation des temps.

Quelques types de deux-temps. — Bicylindre de Violet. Pistons à double alésage.

Comment est construit un moteur : Les cylindres. — Le piston. — Segments, pistons en aluminium. — Les soupapes. — Moteurs sans soupapes. — La distribution. — Carter, bielles et vilebrequins. — Le graissage.

Allumage : Théorie de la magnéto. — Réalisation de la magnéto. Rôle du Rupteur. — La magnéto sur les différents types de moteurs. — Quelques systèmes originaux, magnétos à bobinage fixe, volants magnétiques.

Carburateurs : Nécessité d'un mélange correct. — Qualités du mélange. — Différents types de carburateurs, carburateur par évaporation, carburateur à gicleur, réglage par l'air, réglage par l'essence. — Le carburateur moderne. — Gicleur de ralenti. — Cuve à niveau constant. — Silencieux.

Châssis et suspensions : Châssis en tubes. — Triangulation. — Châssis en bois armé. — Châssis en cornières. — Châssis coques. — Les suspensions. Qualités d'une bonne suspension. Ressorts à boudin et ressorts à lames. Différents genres de ressorts à lames. — Amortisseurs. — Direction. — Les freins.

DEUXIÈME PARTIE

L'ENTRETIEN

Le moteur : Le moteur neuf. — Soins à lui donner. Un procédé énergique, graissage. Refroidissement. — Réglages périodiques du moteur. — Rodage des soupapes et décarassage du moteur. — Révision annuelle. — Quelques particularités des deux cylindres en V. — Les culbuteurs, les guides soupapes. — Quelques indications sur les deux-temps. — Un moteur est une machine de précision mais robuste.

L'allumage : Affaiblissement progressif de l'étincelle. — Ratés d'allumage à toutes les allures. — Les bougies d'allumage. — Ecartements des électrodes. — Avance à l'allumage. — Disrupteurs.

Carburateurs : Quelques carburateurs modernes et leur réglage. — Le Zénith. — Le Longuemare. — Solex. — Le Claudel. — Le Cozette. — Etc. — Le réservoir. Réservoir en charge et sous pression. — Filtrez toujours votre essence. — Un filtre à essence est nécessaire.

Les transmissions. Changement de vitesse : Embrayage. — Différents types de changement de vitesse. Changement de vitesse par chaînes. — Exemple du G. N. — Changement de vitesse par plateau. — Changement de vitesse progressif. Le Turicun. Nécessité d'une bonne exécution. Difficultés à surmonter. — Changements de vitesse par galets. Changements de vitesse par engrenages. — Principes. — Emplacement du changement de vitesse. — Changement de vitesse par satellites. — Différents systèmes d'embrayages. Cônes direct et inverse. Embrayage à disque unique et à disques multiples. — Transmission finale. La courroie, la chaîne, pignons d'angle, vis sans fin. — Arbre à cardan. — Entretien des transmissions (la courroie, la chaîne, engrenages et cardan, embrayage, plateaux de friction), les soins qu'ils requièrent. — A propos du Morgan.

Entretien du châssis et de la suspension : Graissage nécessaire des ressorts. Graissage. Soins à donner à : direction, roues freins.

Carrosseries et accessoires : Les carrosseries actuelles sont confortables. Les différents matériaux employés. — Carrosserie en tandem, côte à côte, places décalées. Types de carrosseries. — Eclairage. L'acétylène dissous et l'électricité. — L'indicateur de vitesse.

Entretien des appareils d'éclairage : I. — L'acétylène. — Le réservoir à eau. — Le panier à carbure. — Les tuyaux. — Les becs.

II. — L'électricité : soins à donner aux accumulateurs.

Entretien de la carrosserie : Roues et Pneus: Valves et boulons de sûreté. — L'enveloppe. — Sa constitution, carcasse en toile et pneus câblés. — Les roues. Les pneus, les sections les plus généralement employés. — Chambres à embout. — Comment gonfler. Soins à prendre des chambres de rechange. — Démontage d'un pneu. — Réparation des chambres. — Réparation des enveloppes. — Eclatement d'un pneu. — Ménagez les pneus. — Longévité, raccourcie par une conduite brutale.

TROISIÈME PARTIE

SUR LA ROUTE

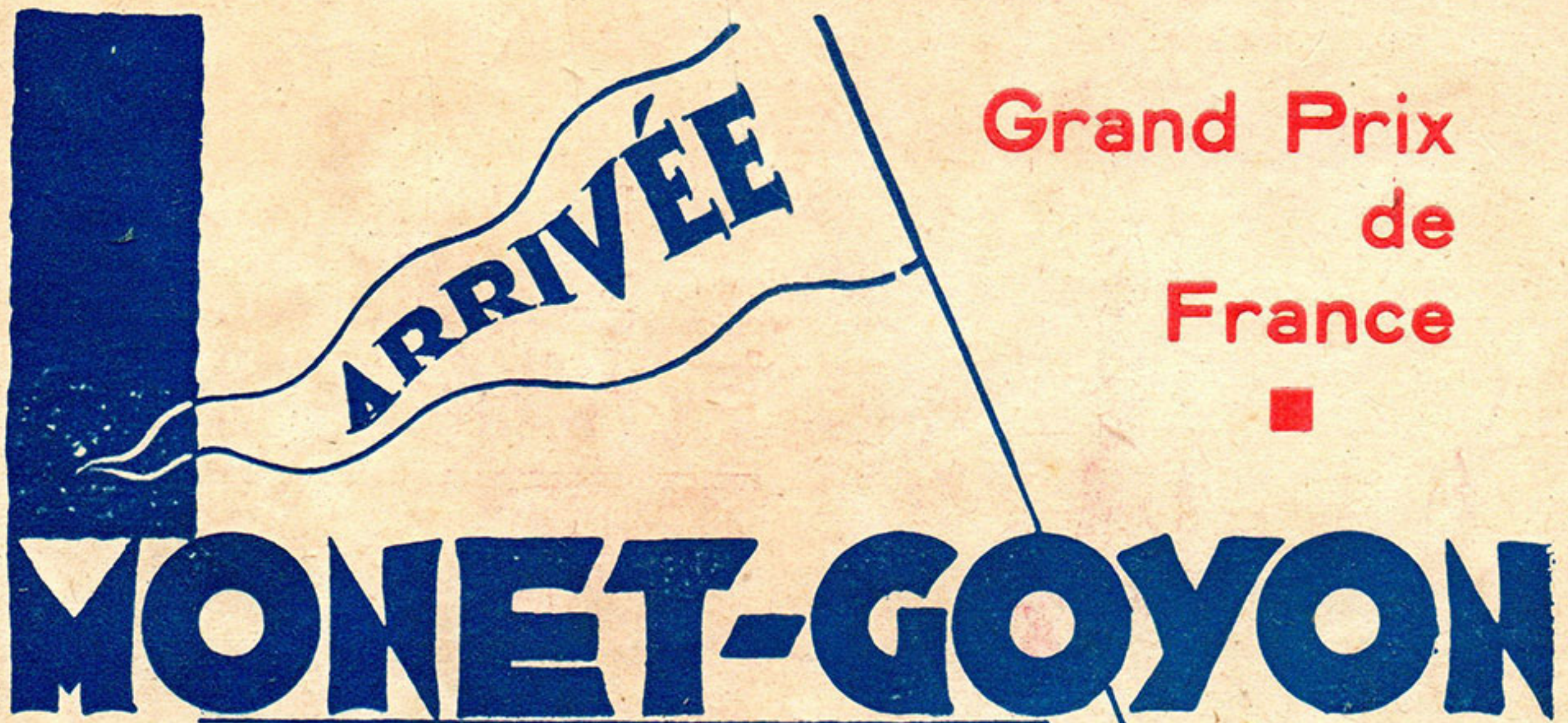
I. — **Mise en marche :** La mise en marche. Moteur chaud et moteur froid. — Démarrage et changement de vitesse. — L'art de changer de vitesse. — Transmissions à plateaux. — Pour descendre la gamme des vitesses. — Méthode du double débrayage.

II. **La conduite :** Evaluation des vitesses. Utilité de l'indicateur. — Education de l'œil. — Les côtes. Inutilité de monter la prise directe, ne pas attendre que le moteur commence à hoqueter pour changer de vitesse. — Les descentes. Ne pas laisser accélérer plus que la vitesse maximum en palier. Emploi du moteur frein. — Les virages. — Eclatement. — Dérapages.

III. — **En conduisant :** Observance des règlements. — Les avertisseurs. — La patience. — Les obstacles. — Courtoisie de la route. — Dans les villes.

IV. — **Quelques ennuis :** En panne. — Le moteur ne part pas. — Arrêt du moteur en cours de route. — Le moteur s'arrête quand on l'emballe. — Ratés et arrêt progressif. — Pertes de puissance avec ou sans ratés. Cognement. — Sifflements. — Explosion dans le silencieux. — Retours au carburateur.

CONCLUSION



ARRIVÉE

**Grand Prix
de
France**

MONET-GOYON

obtient
le plus beau résultat d'ensemble
et enlève pour la 4^{me} fois

**LE CHALLENGE DES
GRANDS PRIX DE FRANCE**

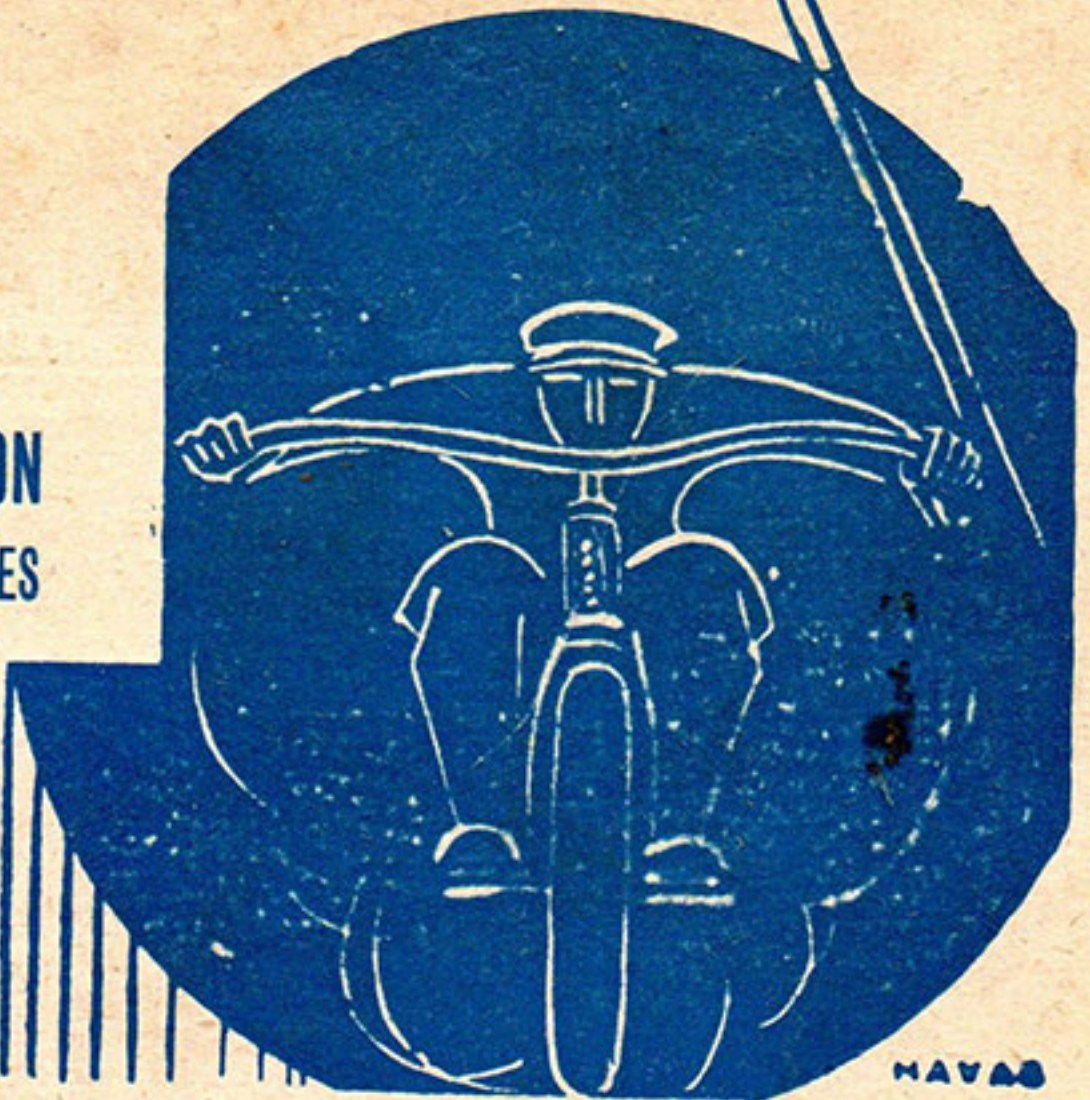
avec DEBAISIEUX et SOURDOT en catégorie 350 cmc
et DEBAISIEUX en catégorie 500 cmc

CATALOGUE FRANCO

Demander nos conditions de Vente à Crédit

MONET-GOYON, 57, Rue du Pavillon - MACON
SUCCURSALE A PARIS, 112, BOULEVARD DE COURCELLES

Graissage Kervoline



HAVAS