

20<sup>e</sup> ANNÉE — N° 502  
22 OCTOBRE 1932

*Le Salon...*

LE NUMERO

1<sup>fr.</sup> 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



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

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
51, Rue Vivienne, PARIS  
c/o Postal 29 737

Devant le monument commémoratif de Champaubert-la-Bataille.



# Une grande réserve de puissance

vous permet des accélérations brillantes, des reprises nerveuses.

Mais votre moteur poussé travaille, ne l'oubliez pas, dans des conditions spéciales exigeant une lubrification spéciale, hors de pair.

Mobiloil a résolu le problème, en créant à votre intention, Mobiloil "D" spéciale, l'huile de la vitesse, l'huile du moteur poussé.

Mobiloil "D" spéciale permet d'obtenir d'un moteur poussé, tout ce qu'il peut donner de puissance, tout en lui évitant une usure prématurée.

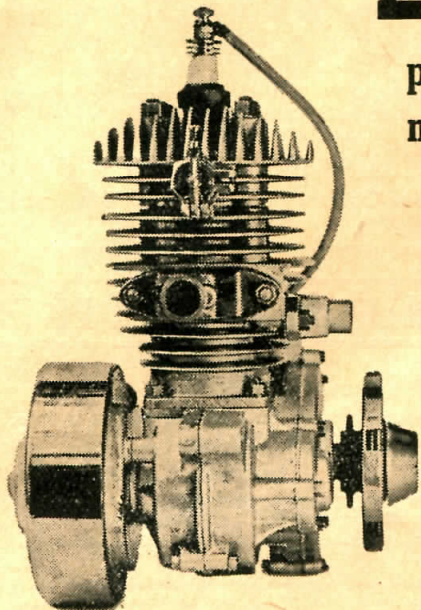
Pour les moteurs poussés, employez exclusivement

# Mobiloil "D" spéciale

livrée en bidons capsulés de 1 et 2 litres



# Moteurs Aubier et Dunne



Moteur 100 cm<sup>3</sup> avec débrayage pour vélocipède

présentent la gamme de leurs moteurs, 2 temps munis de cylindres aluminium chemisés acier trempé.

## EN CYLINDRÉES :

- 100 cm<sup>3</sup> type D. pour vélocipède
- 100 cm<sup>3</sup> type B. pour moto légère
- 250 cm<sup>3</sup> type S.P. pour moto utilitaire
- 500 cm<sup>3</sup>, 2 cylindres, 2 temps.

La liste des constructeurs utilisant nos moteurs vous sera adressée franco sur demande. Nous envoyons le manuel d'entretien à toute personne qui nous en fait la demande.

Moteurs Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) Tél. 123

GRANDS PRIX  
DE  
FRANCE  
(Monthléry)

MEILLEUR TEMPS DES MOTOS :

**DEBAY**

SUR NORTON 500 CMC.

MOYENNE 108 KMS 381

jean bertrand

avec l'huile

**Castrol**

Sté des Huiles **CASTROL** 20, rue du Moulin des Bruyères, COURBEVOIE, Seine

Publ. GIANOLI & VALENTIN

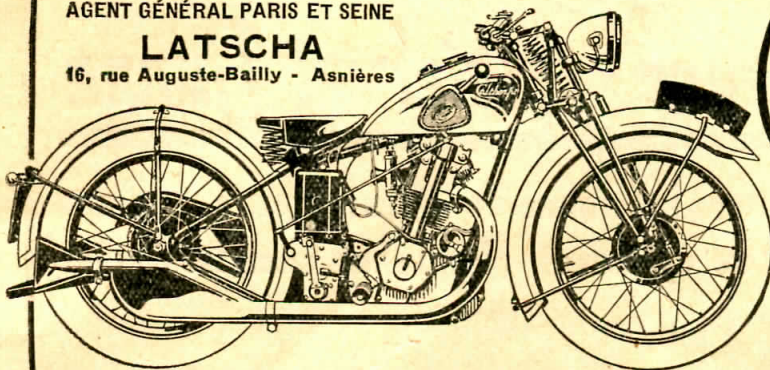
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

I

AGENT GÉNÉRAL PARIS ET SEINE

**LATSCHA**

16, rue Auguste-Bailly - Asnières



# Calthorpe

La plus perfectionnée et la plus avantageuse des marques anglaises. Complète, depuis... 5200 fr.

AGENTS PARTOUT

Étab<sup>ts</sup> **N. LAURENT**

140, r. des Charrettes - 15, Quai de la Bourse  
**ROUEN** Tél. 41-92

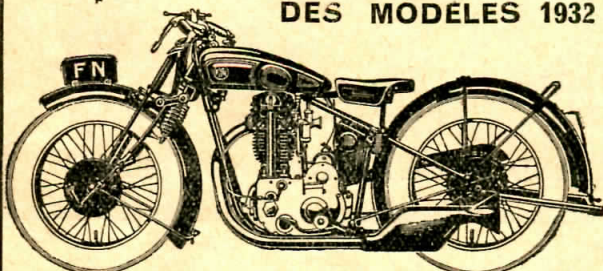


## FABRIQUE NATIONALE

d'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

**QUELQUES SUCCÈS  
DES MODELES 1932**



Sur 500 cmc F. N. :

**PARIS-NICE 1932** Gillot et Jeanneret  
Coupe de la cat. 500cmc. Médaille l'or.

**CIRCUIT du SUD-OUEST 1932** Gillot  
Médaille d'or

**TOUR DE FRANCE 1932** Gillot

**CIRCUIT de PROVENCE 1932** Jeanneret  
Médaille d'or

**PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS 1932** Gillot  
Médaille d'or - Coupe du Massif Central  
Tous avec huile Kervoline et batteries Huitric

**LIÈGE-MILAN-LIÈGE 1932** Moutchen, Norbert  
Coupe des Constructeurs Paye

Sur 350 cmc F. N.

**BOL D'OR BELGE** Discry-André  
Allumages R. BOSCH - Chaînes RENOLD

**1**  
ers  
ex  
æquo

## CAMPHONINE

Le plus PRATIQUE, le plus EFFICACE, le moins COUTEUR  
des DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence, curatif ou préventif, suivant la dose,  
OPÈRE EN SERVICE INOXIDA

La Cartouche : 15 fr. - Port : 1 fr. " France et Colonies "

En vente chez tous les Agents, marchands d'accessoires et  
40, Av. de la Grande Armée - PARIS Chèques postaux 1170,55

## MOTOCYCLISTES !

Défendez-vous des  
intempéries par de  
solides vêtements  
de cuir souple.

Adressez-vous aux

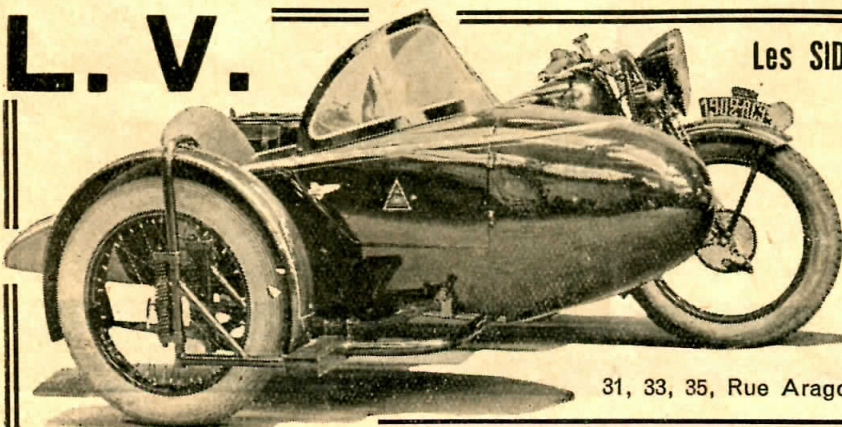
### Ét<sup>ts</sup> BERKOWITZ

339, Rue St-Martin  
**PARIS**

qui vous fera les  
prix les plus bas.



# L. V.



## Les SIDECARS-STANDARD - L. VANNOD

M. 4 - MONOPL. - 350 cmc 1.260 fr.

L. 32. - 1 PL. 1/2 - 350 cmc 1.650 -

B.M. 6. - BIPL. - 500 cmc. 1.950 -

Complet Châssis et Carrosserie

VENDUS A CRÉDIT SANS INTÉRÊTS

### Établisse<sup>ts</sup> Louis VANNOD

31, 33, 35, Rue Arago - PUTEAUX (Seine) Longchamp 05-22

11

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



# GÉNO

est la signature  
de garantie de chic et de confort  
**MOTOCYCLISTES ?**

Exigez que vos vêtements de cuir soient de cette marque. Vous serez assurés de posséder un équipement réellement de 1<sup>er</sup> choix et solide.

### Pour votre sécurité

Les **casques GÉNO** sont indiscutablement ce qui se fait de mieux comme résistance au choc, pas de freinage au sol en cas de chute, commotion nulle par son matelassage intérieur.

### PRIX IMPOSES :

Métal recouvert	Métal brun	Toile comprimée
125. »	120. »	80. »

LE CALOT  
PROTECTEUR GÉNO **38 francs** S'ADAPTANT SUR  
TOUTES COIFFURES

Gros : E<sup>ts</sup> Eugène GUÉNEAU & C<sup>ie</sup> 6, Fg Saint-Honoré  
PARIS

# vie très longue

étanchéité parfaite,  
entretien simplifié



DIMENSIONS  
NORMALISÉES  
**BATTERIE**  
CADMIUM-NICKEL

FABRICATION DE LA  
S<sup>te</sup> des ACCUMULATEURS

# SAFT

Demandez la Notice gratuite  
Rte Nationale, ROMAINVILLE  
(Seine)

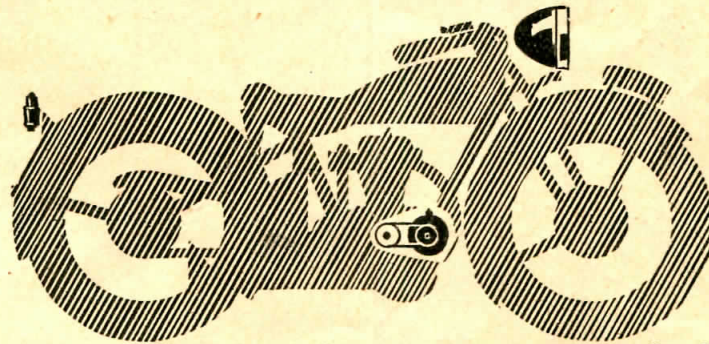
# Alternateur " RONLUX "

donne à toutes les vitesses un éclairage également puissant, ne grille pas de lampes, est indé réglable et ne demande aucun entretien

**Ronlux**  
Entraîné par poulie  
ou galet, avec  
support rigide.  
Indé réglable et  
étanche

**Phare Marchal**  
diamètre de 200 mm  
Faisceau élargi par  
parabole spéciale.  
Porte chromée.  
Puissant et étanche

**Lanterne arrière**  
en aluminium coulé  
avec joint  
caoutchouc.  
Robuste et étanche.



**Canalisations**  
en fil de haute  
résistance.

**Interrupteur**

- 4 direction :
- Ville
- Route
- Code
- et point mort

**PRIX** Installation complète avec entraînement par galet ... Frs : 365  
Supplément pour entraînement par poulie et courroie Frs : 25  
Supplément pour phare entièrement chromé ..... Frs : 25  
**ÉCHANGES** appareils LUX, MODIC, RECORD et MI-JUMO, contre appareil  
RONLUX avec toutes pièces de montage ..... Frs : 195

# MAGLUM

21, Rue de Chartres - NEUILLY sur-SEINE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

III



# RENOLD

LA CHAÎNE DES CHAMPIONS

REMPORTE DE NOUVEAUX SUCCÈS  
GRAND PRIX DE FRANCE

# 1<sup>ER</sup>

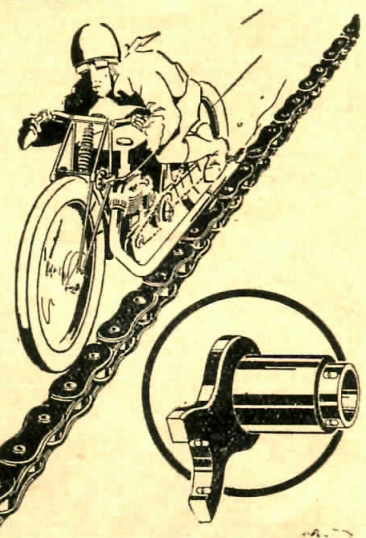
Cat. 250 cc. BANDINI (Guzzi)  
Cat. 350 cc. F. RENIER (Velocette)  
Cat. 500 cc. DEBAY (Norton)

CHAMPIONNATS DE FRANCE  
Cat. 175 SOURDOT (Monet-Goyon)

TOUS AVEC

# RENOLD

"MARK 10"

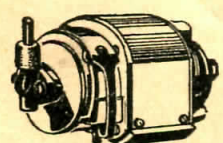


LA CHAÎNE MOTO QUI NE GRIPPE PAS  
RENOLD CHAINS LIMITED - 14 RUE DANTON LEVALLOIS

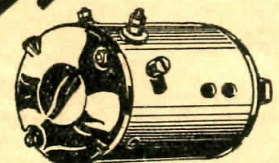
USINES ET BUREAUX  
93. Route d'Heyrieux  
LYON

# Magneto France

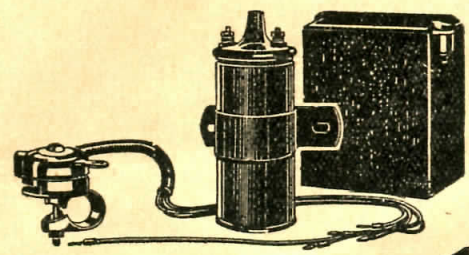
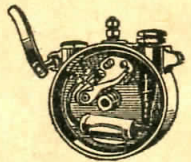
L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET  
DE LA MOTO



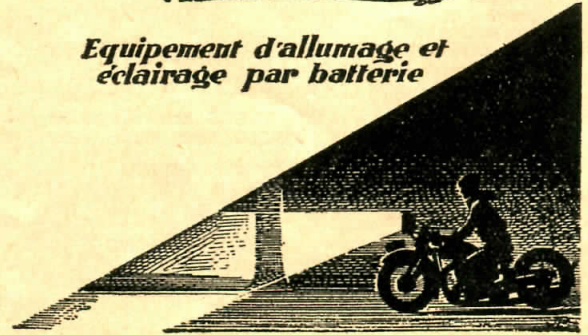
**Magneto Type VA**  
pour vélomoteurs et 2 et 4 temps jusqu'à 250<sup>cmc</sup>



*Dynamo  
avec lentille*



*Équipement d'allumage et  
éclairage par batterie*



Publité Gianoli et Valentin

# MOTO REVUE

Directeur-Fondateur : **Camille LACOME**

RÉDACTION - ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ : 51, r. Vivienne, Paris (2<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE : CENTRAL 03-81  
CENTRAL 08-24

C. C. POSTAL 29.737

revue hebdomadaire  
paraissant le samedi

Fondée en 1913

Abonnements	UN AN	6 mois	3 mois
	52 numéros	26 numéros	13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.			
Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

## LES TORTILLARDS DOIVENT DISPARAITRE

Il n'y a pas de jour où on ne lise dans la presse qu'un tortillard a tamponné une auto ou une moto, et les morts dues à ces ridicules chemins de fer sur route sont innombrables. Rien n'est traître comme ces trains ou ces automotrices qui inopinément bloquent la route. Il semble qu'on n'ait rien négligé pour les rendre plus dangereux. Ils arrivent par des tranchées invisibles où l'annonce des passages à niveau est masquée par des buissons, des haies, des boqueteaux. Les mécaniciens ne prennent aucune précaution. Tout au plus donnent-ils un coup de sifflet qu'on entend pas ou trop tard. N'assurent-ils pas un service public et à ce titre n'estiment-ils pas qu'ils peuvent tamponner, écraser tout sur leur passage ? Soyez d'ailleurs persuadés que devant les tribunaux, leurs victimes auront toujours tort. On leur reprochera de n'avoir pas été maîtres de leur vitesse, de n'avoir pas lu un panneau large comme la main, les invitant à prendre garde au train et autres balivernes du même genre. Si moins autophobe le tribunal alloue des dommages-intérêts ils seront infimes si on les compare à ceux alloués aux victimes d'un accident d'automobile. On parle toujours de la discipline de la route, mais pour les seuls automobilistes et motocyclistes, les bestiaux se promènent en liberté, les chiens vous mordent les mollets. Les charrettes de foin ne sont pas éclairées et les petits tortillards coupent la route à leur guise. S'ils causent un accident, c'est vous qui en serez accusés.

Si encore le tortillard servait à quelque chose, mais dans les petites boîtes à roulettes qu'entraîne en haletant, une locomotive minuscule vous ne verrez personne. Partout il y a des autocars plus rapides, plus confortables et plus économiques qui ont détourné l'ancienne clientèle des tortillards. Et pourtant les départements continuent à subventionner ces chemins de fer départementaux, dont l'exploitation est si onéreuse avec leurs voies, leurs gares, leur matériel, leur personnel. Les automotrices coûtent peut-être un peu moins cher mais si on fait tout entrer en ligne de compte, elles reviennent plus cher qu'un service d'autobus. Pourquoi donc conserver les tortillards qui ne servent qu'à causer des accidents ? Comment veut-on que les malheureux usagers de la route sachent que l'unique train quotidien va passer ? Vont-ils demander l'horaire à la compagnie ? Et encore cet horaire n'est jamais respecté, les tortillards étant aussi fantaisistes dans leur horaire que dans leur parcours. Devront-ils à chaque passage à niveau, à condition qu'ils l'aperçoivent, descendre et aller reconnaître la voie pour

s'assurer que rien ne vient ? Il y a bien des panneaux indiquant que l'on va traverser un passage à niveau et cette petite locomotive blanche sur fond bleu est d'un effet très heureux, mais ce signal ne peut nous avertir qu'un train va passer. Comme on sait fort bien qu'il n'y a qu'un ou deux trains par jour, on est tenté d'estimer que l'on aurait bien peu de chance de se trouver là exactement au moment où cet événement quotidien se produit et l'on ne fait pas assez attention. Si du moins un signal optique avertissait de l'approche du train. Mais c'est trop demander à de vieilles administrations routinières qui estiment qu'en plaçant aux passages à niveau une petite plaque de fonte et des petits poteaux bariolés, elles se sont acquittées de toutes leurs obligations vis-à-vis des autres usagers de la route.

L'autobus a en fait ruiné le tortillard et il est inadmissible que la collectivité fasse les frais d'entreprises déficitaires qui ne servent à personne et sont un danger pour tout le monde. Le tortillard n'a plus aujourd'hui sa place que dans un musée historique des modes de locomotion à travers les âges, à côté des diligences et des chars à bœufs.

### SOMMAIRE

N° 502  
du 22 Octobre 1932

La progression de la motocyclette en France.....	822
Impressions de Salon.....	823
A travers les Stands.....	828
Informations.....	832
L'éclairage électrique.....	833
Mon vélomoteur, par I. TOLOU.....	835
Le Sport.....	837
Les Clubs.....	838
Le Calendrier de l'U. M. F.....	839
Vélomoteurs et motos miniatures.....	840
Le coin de l'U. M. F.....	841
En Italie.....	842
Fabricants.....	843

### LES COURSES

TANT que la catégorie 100 cmc. n'a été représentée que par des vélomoteurs, il y avait un grave danger. Les constructeurs dans une publicité un peu imprudente annonçaient des vitesses chronométrées de plus de 90 kilomètres à l'heure. Il était à craindre que le fisc refusât de considérer comme exact le chiffre de 30 à l'heure, indiqué comme le maximum des machines de série. Aussi a-t-on demandé la suppression en course des cylindrées de 75 et de 100 cmc. Cela était sage. Avec l'apparition des motos miniatures de 100 cmc., la question se pose de manière différente. Dès l'instant que ces machines ne sont pas soumises légalement à une limite de vitesse, nous ne voyons pas comment au point de vue sportif, on pourrait les exclure des épreuves de vitesse. Les moteurs de 100 cmc. ont tout autant à bénéficier des courses, que les moteurs de plus forte cylindrée. Et si les constructeurs n'avaient pas réussi à construire des engins de course faisant plus de 90, nous n'aurions pas à l'heure actuelle des vélomoteurs et des motos miniatures aussi excellentes. Le tout est pour éviter une confusion de définir assez clairement la moto miniature.

Il nous semble que cette définition comme pour les autres types de motocyclettes devrait porter sur le poids et sur l'équipement. Le poids imposé devrait être assez élevé,

50 ou même 60 kilos. Quant à la section des pneus elle ne devrait pas être inférieure à 50 ou à 60 m/m. Bien entendu absence de pédales, ceci surtout pour le fisc. Celui-ci a eu effet la spécialité d'attacher à de tels détails. Nous avons connu bien des cas où deux voiturettes de caractéristiques semblables payaient l'une l'impôt des cyclecars, l'autre celui des voitures, parce que la première n'avait pas de différentiel et que l'autre en avait un. L'imposition par les règlements sportifs d'un poids minimum et d'une section minima de pneumatiques éviteraient l'apparition dans les

épreuves sportives d'étranges machines allégées de manière dangereuse et montées sur boyaux. De plus il faudrait bien insister sur le terme motocyclette et les constructeurs devraient, dans leur publicité, être obligés de le mentionner pour éviter toute équivoque. C'est très sagement que notre confrère l'Auto désigne son épreuve annuelle sous le titre de « Championnat des Petites Motos ». Si l'on prend toutes ces précautions, nous croyons que toute confusion peut être évitée et que le vélomoteur ne sera pas privé de ses privilèges.

## La progression de la motocyclette en France

APRÈS avoir été réservée aux jeunes tout gens, la motocyclette est entrée peu à peu dans la mentalité française, elle a maintenant pris pied définitivement et la meilleure preuve que nous puissions donner est qu'en 1926 il y eut 137.900 cartes grises de motocyclettes, 441.503 en 1930 et 488.147 unités en 1931, c'est-à-dire 303.603 appareils de plus qu'en 1926 et 46.644 machines de plus qu'en 1930.

L'industrie de la motocyclette, en France, a commencé dans des conditions déplorablement : le débouché incertain, puis, ensuite l'hésitation de la clientèle n'a pas permis, dès l'origine, de grouper des capitaux suffisants pour entreprendre d'importantes fabrications en série, d'organiser de puissantes usines, d'avoir des ingénieurs, des laboratoires, des services d'essais, etc... comme on a pu le faire, par exemple, chez nos voisins d'Outre-Manche.

Il a fallu tout d'abord préparer le terrain, c'est-à-dire s'assurer des possibilités d'une clientèle dont la mentalité était à faire. Nous devons reconnaître l'effort accompli par certaines revues spécialisées dans la motocyclette et entre autres celui que *Moto-Revue* poursuit depuis vingt ans, dans lequel nous n'avons négligé ni notre temps, ni notre argent.

De grandes épreuves ont été organisées, de longues randonnées ont été effectuées : Paris-Nice, Paris-Les Pyrénées-Paris, Tour de France, etc..., ont le succès a certainement influencé l'opinion publique. De plus ces courses ont permis d'établir une technique de la motocyclette pour que l'on puisse considérer celle-ci — en tant que mécanique — capable de la même sécurité d'une voiture.

Une idée tend à se généraliser, en France, qui fait une différence notable entre le développement de la motocyclette chez nous et nos voisins qui sont de l'autre côté du Channel. Certains esprits faisaient état des statistiques et concluaient à un arrêt forcé du développement entre nos frontières.

La preuve nous en est donnée actuellement. Reprenons le chiffre des motocyclistes d'avant-guerre ; il s'élevait à environ 35.000. Aujourd'hui ils sont près de 500.000. C'est peu direz-vous en comparaison des motocyclistes anglais, mais cependant c'est une progression constante, qui, dans un an, dépasse 45.000 machines et cela permet d'établir, sur des bases très solides, les plus beaux espoirs.

Le Français, bien que plus pratique que certains pays qui l'environnent, admet trop la motocyclette comme un moyen de transport, au lieu d'un moyen d'agrément. Certes le dancing et le cinéma, bien qu'ayant remplacé la guinguette, tiennent encore une place et nous ne voyons pas encore, comme chez nos voisins, le samedi après-midi, des files ininterrompues de motocyclistes. La distraction est donc encore ailleurs tout simplement.

Par contre, nous voyons en semaine, des légions de cyclistes se rendant à leur travail. Nous devons en conclure que la bicyclette s'est développée à pas de géant et est adoptée dans les pays les plus reculés. La motocyclette doit en faire autant.

Et nous en arrivons à résumer la question en ces deux mots : **Vouloir et Savoir.**

**Vouloir** n'est qu'une question de volonté et d'organisation et nos constructeurs sont suffisamment capables et habiles pour que nous ne doutions pas de leur réussite.

La motocyclette constitue un tout complet, elle n'a pas de carrosserie et la machine qui a accompli un concours de tourisme est la même qui sera livrée commercialement à la clientèle. Le touriste qui fera l'acquisition de pareille machine, sera certain de pouvoir l'utiliser dans des conditions courantes, certainement moins dures que celles de la course dont nous parlions plus haut.

On peut donc admettre que les enseignements tirés de ces épreuves ont amené nos constructeurs à une conception assez nette de la motocyclette moderne et peuvent être considérés comme certains. Et les consciencieux, mettant à profit le résultat de ces courses, ont pu présenter à la clientèle des motocyclettes dans lesquelles la régularité de marche enlève tout souci au pilote.

**Savoir** découle d'un point de vue tout autre, en égard aux désirs des clients, et ici le champ des investigations se limite à à ceci : simple et solide.

Il en résulte que la motocyclette répond à un type standard. Il reste quelques différences dans la forme plus ou moins compliquée de la fourche, de la selle, du guidon et de la configuration du réservoir et de sa couleur, les principes sont les mêmes. Il n'y a plus qu'à envisager du choix des matériaux et aussi du soin et du fini de la fabrication.

Pour réussir il faut établir un modèle qui soit courant et pratique, qui ne consomme pas trop de carburant, qui résiste à la fatigue et qui soit d'un entretien presque nul.

Un grand progrès a été réalisé dans la machine de moyenne puissance. La motocyclette moderne a un cadre solide dont la triangulation est à peu près la même pour tous les constructeurs : elle a une fourche élastique largement calculée pour que tout danger soit exclu, une selle large et bien suspendue, des gardes-boue très larges enveloppant bien la roue, une boîte de vitesses à trois ou quatre rapports,

Nous trouvons dans la construction française de fort jolis modèles, de même que dans la construction étrangère des réalisations impeccables.

En un mot, l'époque n'est plus aux solutions abracadabrantes ; la clientèle demande une machine normale (60 à 80 kilomètres à l'heure) et c'est ainsi que le problème a été compris et résolu, d'une façon nous dirons définitive, à quelques modifications de détail près — car il y a une mode pour les motocyclettes, comme pour les robes — par des constructeurs sérieux et consciencieux.

Il y a des éléments parfaits pour faciliter la réussite, mais il faut, par une propagande intensive et raisonnée, la faire connaître aux usagers.

Et ici, le rôle des clubs motocyclistes s'impose. Ils doivent multiplier les manifestations de tous ordres et de tous genres, aider les constructeurs dans leur tâche, favoriser l'essor, seconder le développement par un travail intéressant.

Les efforts méthodiques de ces constructeurs aideront certainement à faire accepter par une clientèle déjà convaincue l'usage régulier — parallèlement à la bicyclette et à l'auto — d'un moyen de transport rapide, sûr, économique et extrêmement agréable.

Nous devons donc nous employer tous pour amplifier la pratique de la motocyclette en France. Un effort moral nous paraît simplement nécessaire.

Que ceux qui construisent sachent bien que nous les aiderons de notre mieux, pour peu qu'ils s'adressent à nous et nous fassent connaître leurs désirs.

Si nous voulons nous y mettre sérieusement, l'année qui vient doit être une année profitable.

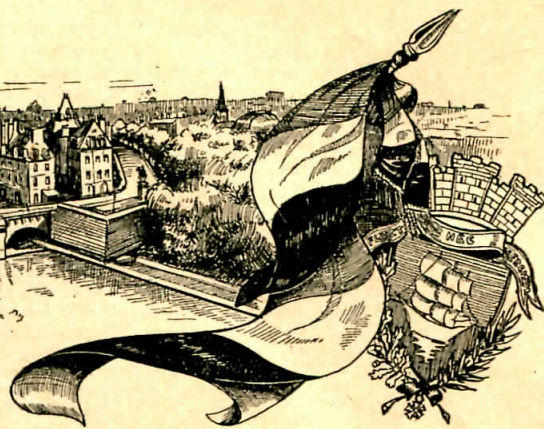
Mais encore faut-il secouer un peu la routine... **Savoir** et surtout **Vouloir**.



SALON

DE

PARIS



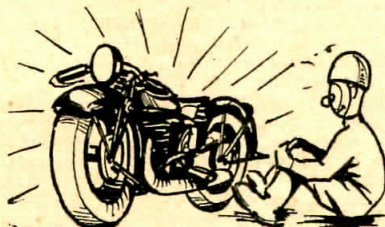
## Impressions de Salon

### La lutte des prix

Nos constructeurs sont arrivés à des prix stupéfiants et de tous côtés on entendait le public s'étonner du bon marché de machines que leur fini d'usinage et leur belle présentation feraient classer parmi les machines de luxe. Il est évident, la combinaison d'un prix très bas avec une qualité impeccable ne peut qu'attirer la clientèle. Nous avons toutefois l'impression que certains prix sont trop bas. Encore une fois nos constructeurs se gardent bien de faire des machines établies uniquement pour se vendre bon marché, et d'ailleurs on a vu souvent dans le passé disparaître des marques qui recherchaient uniquement un bas prix de vente et négligeaient la qualité de leurs machines. Un succès durable ne peut reposer que sur une construction consciencieuse, et également sur une bonne présentation.

Mais nous croyons que dans beaucoup de cas les prix sont trop bas. Il est certain que tous les progrès marchent de front et qu'à des machines meilleures correspondent des usines mieux équipées et mieux organisées. Le petit constructeur lui-même ne peut entreprendre la construction de machines sans un outillage fort coûteux, et il lui faut une production déjà élevée pour amortir ses frais. Il y a fort heureusement des spécialistes qui construisent des moteurs, des boîtes de vitesses, des moyeux, des jantes, des selles, des guidons, des réservoirs, et même des cadres. Mais l'assemblage même de ces divers organes nécessite une organisation rationnelle. Il n'est pas si facile qu'on le croit d'effectuer un montage correct, précis, de bien équilibrer une machine, d'éviter ces solutions de fortune qui n'échappent pas à l'œil très exercé du motocycliste moderne et qui condamnent une machine sans appel. D'ailleurs il faut bien se représenter que la construction de motocyclettes n'est pas assez lucrative pour attirer les spéculateurs et qu'il faut de l'enthousiasme. Le petit constructeur est un enthousiaste qui veut réaliser une machine selon ses idées et qui travaille avec amour à sa construction. Même s'il emploie des organes qu'il ne construit pas, il s'efforcera de réaliser quelque chose d'original, de parfaitement soigné et même d'homogène, et il faut pour cela des ateliers bien organisés et bien outillés. Comme d'autre part le prix des divers organes, moteurs, boîtes de vitesses, etc., livrés du dehors doivent de leur côté amortir le capital des usines qui les ont produites il

il y a, dans ce cas, tout comme celui des machines construites entièrement dans la même usine, des frais considérables et qui s'inscrivent pour une large part dans le prix de vente. Il ne reste au constructeur qu'un bénéfice extrêmement faible. Les agents eux-mêmes ne reçoivent qu'une très faible commission, car le constructeur ne peut vendre ses machines à perte. Constructeur et agent sont à l'heure actuelle arrivés à l'extrême limite de leurs concessions. On reproche parfois à nos constructeurs de ne pas faire preuve d'assez d'esprit sportif et de se tenir à l'écart des courses et des grandes épreuves internationales, mais



On serait bien embarrassé de décrire la machine type du Salon, en ce qui concerne la construction française. Tube, tôle, chaîne, cardan, monos et polycylindres y sont en effet représentés.

il faut considérer que cette participation coûte très cher et que, commercialement parlant, elle ne donne pas des résultats qui correspondent au sacrifice consenti. Bien que nous soyons, pour notre part, enthousiastes du sport motocycliste et que nos machines soient en général des motocyclettes rapides, nous devons convenir que malgré tout son prestige, la machine de sport ne connaît pas, sauf de très rares exceptions, la vente des machines bon marché. Une victoire en course n'a donc pas une répercussion aussi grande qu'on serait tenté de le croire. On s'explique fort bien l'attitude des constructeurs. Ils ne manquent pas d'esprit sportif, mais ils doivent être prudents dans la gestion de leurs affaires.

Un abaissement exagéré des prix n'est pas à souhaiter. Il entraînerait certainement la disparition de marques intéressantes, et il se pourrait même que les marques survivantes arrivent à une entente pour l'augmentation des prix. On pourrait

également redouter que pour produire à bas prix ou sacrifier la qualité des matériaux ou la perfection de l'usinage. Peut-être serait on également amené à renoncer à l'expérimentation de types nouveaux. Déjà les bas prix actuels limitent les constructeurs dans la recherche du progrès. Quatre cylindres, transmissions acatènes, suspension arrière, protection complète des organes, tout cela nécessite des essais beaucoup plus longs que des modèles classiques, et aussi une adaptation des moyens de production, des changements de machines-outils. Tous ces perfectionnements existent, mais, la plupart du temps, dans des machines d'un prix plus élevé que celui des machines classiques. Ne demandons donc pas la lune et soyons heureux de trouver d'excellentes machines que leur prix fort avantageux rend accessibles à tous. Ce n'est pas une période de crise, avec des prix permettant tout juste aux constructeurs de vivre que nous devons nous attendre à revoir des salons futuristes comme au temps des machines chères.

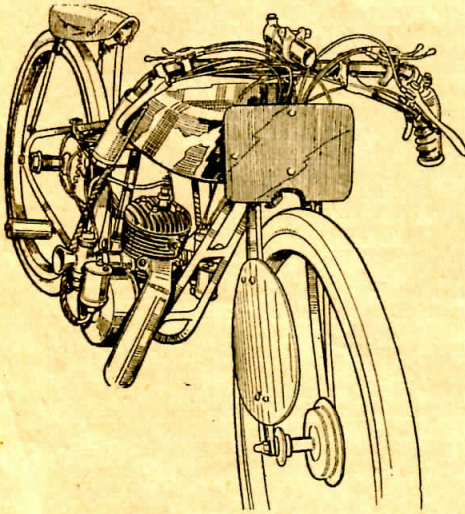
### Y a-t-il une machine type ?

ON serait fort en peine d'indiquer les caractéristiques d'une machine type. Cela serait incontestablement plus difficile pour nos machines françaises que pour les machines étrangères. Voyez par exemple la boîte séparée et le bloc moteur. Parmi nos plus importants constructeurs les uns restent fidèles à la boîte séparée, les autres au bloc moteur. Allons-nous dire que le quatre temps l'emporte sur le deux temps ou vice versa, les culbuteurs sur les soupapes latérales ? Tout au plus pouvons-nous affirmer que le monocylindre à refroidissement par ailettes est de loin le plus employé. A la vérité nous avons l'impression que le bloc moteur a gagné un peu de terrain, mais sans que la boîte séparée soit vraiment menacée. En ce qui concerne la transmission, la transmission acatène n'a pas fait d'adeptes nouveaux et la chaîne reste la transmission type. Signalons toutefois qu'une marque livre une machine à transmission acatène au même prix que le modèle correspondant à chaînes. Quant aux cadres, le tube est toujours en tête, mais la poutre en acier matricé est employée par des constructeurs de premier plan. La tôle emboutie conserve tous ses partisans et nous avons vu un nouveau modèle très remarquable; il n'y a en fait pas un type de motocyclette qu'on ne trouve au salon depuis le vélomoteur jusqu'au quatre cylindres à transmission par cardan.



Le vélomoteur

L'IMMENSE succès du vélomoteur se maintient. Il n'y a que bien peu de stands où il ne soit représenté. Il a pris maintenant l'aspect d'une petite motocyclette et on a même réalisé dans certain cas le tour de force d'avoir deux vitesses sans dépasser le poids limite. Quant au débrayage il est adopté par tout le monde. Il est habituellement dans le moyeu. On trouve même des kick starter agissant sur le moyeu arrière. La transmission se fait toujours par chaîne. Les caractéristiques sont celles d'une moto à freins à segments, fourche à parallélogramme, réservoir en selle, poignées tournantes. Le moteur à deux temps est de beaucoup le plus populaire, mais nous avons vu un petit quatre temps à soupapes latérales dont les organes sont largement calculés pour les efforts qu'ils ont à subir. Avec le changement de vitesses il constitue un minuscule bloc moteur. Il faut insister sur le soin extrême avec lequel sont construits les moteurs de vélomoteur. Ce sont de merveilleux petits engins, finis avec la minutie de pièces d'horlogerie. Le refroidissement est amélioré dans beaucoup de cas par des culasses en alliage d'aluminium et même par des cylindres en aluminium. Un vélomoteur offre toutes les qualités de robustesse et de durée et on est stupéfait quand on essaie un vélomoteur de voir ce petit moteur accomplir aussi vaillamment sa tâche.

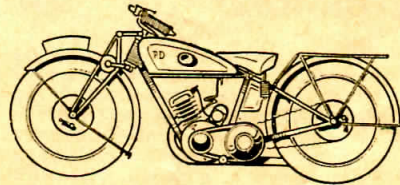


La moto ultra-légère

Avec quelques modifications un moteur de 100 cmc permet de réaliser des performances supérieures à celle d'un vélomoteur et parmi les nouveautés les plus intéressantes du salon figurent des moto-

cyclettes de 100 et 125 cmc. Ce sont de vraies motos et l'une même possède un cadre à double berceau. La vitesse qu'atteignent ces machines est presque incroyable, de 65 à 70 kilomètres à l'heure. Le poids ne dépasse guère une quarantaine de kilos, ce qui permet de faire bonne figure en côte. Nous trouvons même une 125 cmc à transmission acatène qui est une des curiosités du Salon. Il est naturellement prématuré de savoir l'accueil que fera la clientèle à ces machines. En tous cas on ne peut nier qu'elles soient étudiées avec autant de soin que les motos de plus grosse cylindrée et qu'elles fournissent des performances de premier ordre. Les sportifs trouveront même une réplique d'une moto de course de 100 cmc, de cylindrée qui a fait du 107 à l'heure.

Une autre curiosité c'est une machine électrique qui n'est pas ordinaire de ligne et qui peut effectuer 80 kilomètres sans recharger de la batterie.

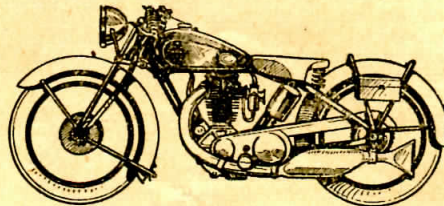


Motocyclettes utilitaires

LA 175, le plus souvent une deux temps, reste très largement représentée sans avoir subi de grandes modifications, ces machines ont été améliorées. On sera souvent étonné des dimensions des moteurs dont les ailettes ont un extraordinaire développement et font croire que le moteur a une cylindrée beaucoup plus grande.

Mais il faut signaler également l'apparition de nouveaux modèles de 200 à 250 cmc., à deux et surtout à quatre temps. Le prix en a été réduit à la dernière limite. L'économie est extrême puisque la consommation n'est que de 2 litres à 3 litres aux 100 kilomètres. Les performances sont souvent remarquables et telle 225 cmc. à soupapes latérales dépasse largement le 90.

Ces machines pèsent au plus une centaine de kilos et sont très maniables. C'est un type de force moyenne, d'un prix d'achat très avantageux, d'un entretien très peu coûteux, et capable de performances très honorables. Nous avons l'impression que la 250 cmc. sera très accueillie du public. Il est à signaler qu'elle se développe beaucoup en Angleterre, un peu il est vrai à cause d'un nouveau régime fiscal, mais aussi à cause de ses qualités propres.



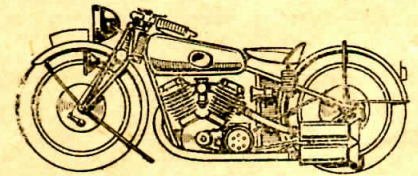
Les cylindrées moyennes

Nous n'avons pas à insister longuement sur des machines dont les qualités sont depuis longtemps appréciées et qui en général appartiennent à des types longuement éprouvés et améliorés dans le détail. Il faut pourtant signaler l'apparition de nombreux modèles de sport, d'un prix très abordable. On va très vite pour pas cher. Six ou sept mille francs pour

une machine de compétition pouvant être réglée pour la marche à l'alcool pur et, en 500 cmc. dépassant 150, n'est-ce pas le rêve de beaucoup de sportsmen que le prix prohibitif des machines très rapides avait jusqu'à présent tenus à l'écart des compétitions. Sans doute de tels engins ne sont destinés qu'à une élite de conducteurs, bons mécaniciens et possédant des qualités de sang-froid et d'adresse, et il ne peut s'agir de machines construites en très grandes séries. Nous sommes même persuadés qu'elles sont vendues à perte ie que les constructeurs consentent un sacrifice en faveur du sport motocycliste. Nous verrons, grâce à ces nouveaux modèles, apparaître des champions amateurs parmi lesquels nous découvrirons des acapables de donner plus d'éclat au motocyclisme français.

D'autres machines, encore très rapides, restent utilisables en service courant. Le 130 est à la portée de nombreuses 500 cmc. et même de quelques 350 cmc. Cela donne la possibilité de se défendre plus qu'honorablement dans beaucoup de compétitions locales.

Bien entendu, nous trouvons de nombreuses machines à soupapes latérales, largement traitées, sûres, confortables, économiques et capables de bonnes performances. Un refroidissement mieux étudié encore que précédemment permet de soutenir un effort prolongé, sans craindre aucune défaillance. Les pièces généralement calculées évitent usure et ruptures. Dans un certain nombre de cas la cylindrée a été portée à 600 cmc, surtout pour l'usage du sidecar



Les grosses cylindrées

LES 750 et les 1.000 cmc de cylindrée sont moins largement représentées; elles sont, dans l'industrie motocycliste, l'équivalent des voitures de 4 ou 5 litres de cylindrée dans l'industrie automobile. Sans aucun sacrifice de la souplesse, elles permettent d'atteindre de grandes vitesses. Nous les voyons avec des soupapes latérales atteindre en solo le 140 ou le 145, et, attelées à un sidecar, dépasser encore le 100 à l'heure. Leur consommation, environ 6 litres aux 100 kilomètres pour une 1.000, remorquant un sidecar, est encore très modérée. D'ailleurs les marques qui ont acquis dans la construction de ces machines de luxe une renommée méritée, ont une clientèle nombreuse et fidèle. Notons aussi que la moto-sidecar de grosse cylindrée, avec un excédent de puissance qui lui permet de passer partout est une nécessité pour l'armée.

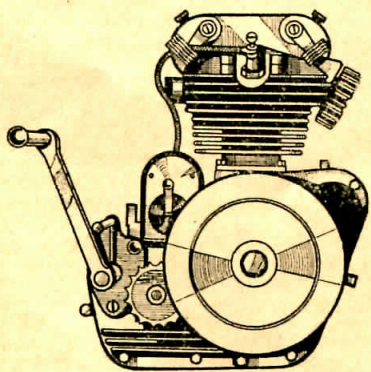
Les deux temps

A UNE exception près tous les moteurs de vélomoteurs et de motos légères sont des deux temps. Dans la catégorie 175, le deux temps est également en majorité. En 250 il est moins largement représenté. Il n'y a que trois ou quatre deux temps 350 cmc. Il y a un 500 d'ailleurs très remarquable, mais c'est un bicylindre. Bicylindre également le moteur 584 cmc d'une petite voiture allemande. En somme, on reconnaît généralement que le deux-temps convient surtout aux petites cylindrées, et si l'on veut une forte cylindrée



totale il faut la fractionner en éléments de petite cylindrée. On ne trouve guère que le deux temps sous sa forme classique à trois orifices et à carter pompe. Si l'étude en est délicate, sa simplicité permet de le construire à un prix avantageux. Elle facilite également l'entretien. Nous n'avons pas à signaler ici les nombreuses autres qualités du deux temps. Il y a peu de nouveautés techniques. La culasse à tourbillons des deux temps Alcyon a depuis deux ans fait ses preuves. Les cylindres d'alliage léger chemisés d'acier trempé des Aubier et Dunne ont contribué à l'essor rapide de cette maison. Il nous faut signaler une innovation extrêmement ingénieuse de ce constructeur : la culasse comporte un petit bloc formant écran et situé du côté de l'échappement. Cet écran rabat les gaz frais vers la partie opposée du cylindre. Ils ne risquent donc pas d'être entraînés vers l'orifice d'échappement. Remplissage et balayage s'accomplissent beaucoup mieux. Le rendement, le ralenti, l'économie sont améliorés. Le segment d'inertie Villiers évite le coincement des segments par la calamine.

On voit par ces divers exemples que le deux temps a été sérieusement amélioré sans qu'on ait rien sacrifié de sa belle simplicité. Dans la plupart des cas on s'en est, et fort sagement, tenu au graissage par mélange. Quant à l'allumage c'est le volant magnétique qui est le plus utilisé. Presque toutes les marques d'équipement électriques en produisent maintenant. Le volant magnétique a de plus l'avantage d'assurer sans grande complication l'éclairage de la machine.



Les quatre temps

Il n'y a pas de nouveautés vraiment sensationnelles. Les soupapes en tête commandées par culbuteurs enfermés et la culasse hémisphérique semblent dominer,

mais il ne faut pas perdre de vue que cette impression n'est qu'une impression de Salon et que le nombre de machines à soupapes latérales mises en circulation est probablement supérieur. Dans les moteurs à soupapes latérales, les culasses à turbulence sont seules employées. Le moteur à soupapes latérales est plus facilement exposé à la distorsion que le moteur à soupapes en tête, et nous avons constaté là encore un de ces efforts obscurs mais d'une grande portée pratique : la répartition de la surface d'ailettes a manifestement fait l'objet de recherches sérieuses et elle doit remédier complètement aux inégalités de température et à la distorsion qui en résulte. Nous trouvons des moteurs à culasse plate et à soupapes en tête verticales. Sans donner tout à fait le rendement de la culasse hémisphérique, cette disposition est très satisfaisante pour des moteurs courants et elle permet d'avoir une distribution simple et compacte.

L'arbre à cames en tête n'est utilisé que par deux marques françaises et quelques marques étrangères. C'est naturellement une solution coûteuse et il faut beaucoup d'ingéniosité pour ne pas entraver l'accessibilité des organes. Une de nos marques les plus populaires vient de sortir une machine à quatre soupapes aussi remarquable par son rendement que par son prix modéré. On trouve également beaucoup de machines montées avec un célèbre moteur anglais à quatre soupapes, dont les deux soupapes d'admission sont parallèles et les deux soupapes d'échappement radiales sont commandées par un système de relai en apparence assez compliqué mais qui donne depuis deux ans des résultats excellents. Signalons aussi la distribution Train à balanciers.

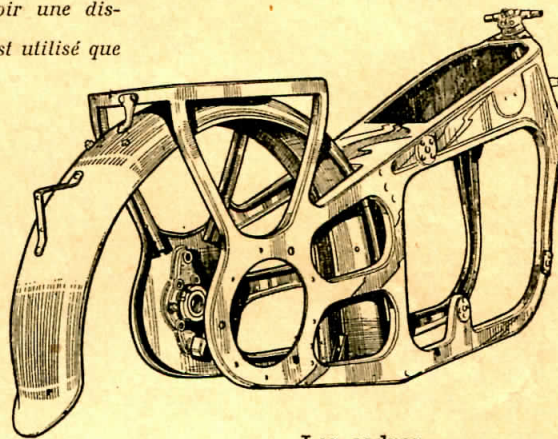
La question de la tubulure d'échappement simple ou double n'est pas tranchée. Il semble que les machines les plus rapides n'aient qu'un tube et que cette disposition favorise l'évacuation régulière des gaz et l'effet d'extraction de la colonne gazeuse au point de vue de la machine courante, le double tube permet de donner à la machine une apparence symétrique et d'employer un système silencieux de plus grande capacité.

Aucune uniformité dans les méthodes de graissage. Carter sec, barbotage avec graissage sous pression des paliers sont employés selon les types de moteur. Une marque utilise fort ingénieusement les volants pour envoyer l'huile dans des canalisations; sur quelques moteurs à haut rendement le guide de la soupape d'admission est lubrifié. Il semble qu'il y ait une tendance à loger l'huile dans la base du carter. Cela est tout naturel dans les blocs-moteurs dans lesquels la même huile sert au graissage du moteur et du changement de vitesses. Mais cela se retrouve également dans des moteurs séparés de la boîte des vitesses. Le réservoir prend alors l'aspect d'une boîte plate offrant une grande surface de refroidissement. Sur une de ces machines, le plateau est démontable et donne accès à l'embellissage.

Le monocylindre à refroidissement par air reste le moteur type. Il est en général disposé verticalement dans le cadre. Il y a un monocylindre à refroidissement par eau mais il est spécialement dessiné pour les voiturettes de faible cylindrée. Parmi les polycylindres nous trouvons un deux cylindres accolés à culbuteurs, deux flat-

twins, l'un à soupapes latérales et l'autre à soupapes en tête complètement enfermées, un certain nombre de moteurs en V et enfin trois quatre cylindres, l'un avec les cylindres en ligne, l'autre avec les cylindres disposés en quinconce. Ces machines ont été maintenant éprouvées et on peut espérer en voir sur les routes en 1933. Quant aux quatre cylindres anglaises elles étaient représentées par la Matchless à quatre cylindres en V.

Il semble que le bloc-moteur ait conquis du terrain, mais la boîte séparée a toujours ses fidèles. On trouve des systèmes intermédiaires dans lesquels une boîte de vitesses est montée sur le bâti du moteur, soit sur une plate-forme venue de fonte avec le carter du moteur, soit dans un logement cylindrique. On a ainsi un alignement parfait.



Les cadres

AUCUN changement, les partisans du tube de la poutre matricée et de la tôle emboutie restent sur leurs positions. Et dans chacune de ces catégories nous trouvons représentées toutes les solutions possibles. On rencontre des cadres interrompus, des cadres à simple berceau, à double berceau, etc. Et nous ne pensons pas qu'on aboutisse de sitôt à une formule constructive unique, car tous les systèmes donnent à l'usage d'excellents résultats. Signalons un cadre nouveau fort intéressant, le Brooklyn, bien français malgré son nom. Il comporte deux flasques planes reliées par des entretoises. Il est facile à construire, facile à réparer, exempt de vibrations, et il permet de réaliser aisément la protection du mécanisme sans gêner le refroidissement du moteur.

La fourche à parallélogramme et à ressort central est la plus courante. Elle comporte le plus souvent des amortisseurs réglables à la main, parfois situés entre les haubans. Ce sont là des solutions éprouvées. O. E. C. exposait des machines à direction Duplex. Le réservoir en selle est uniformément adopté. Il donne à la machine un aspect élégant. Il est naturellement d'une construction délicate. Certains sont en tôle soudée à l'autogène.

Le démontage de la roue arrière a été mieux étudié. Beaucoup de roues à broche. Dans d'autres cas, la commande du frein travaille à la compression, et il est inutile de toucher au frein quand on démonte la roue. Beaucoup de garde-boue arrière à charnière ou partiellement amovibles. Ce sont des détails dont les motocyclistes pratiquants apprécieront l'importance.

Beaucoup de machines ont une béquille centrale.

La protection du mécanisme n'a pas, dans la plupart des cas, fait l'objet d'études

spéciales. La Triumph "Silcat Scout" est une notable exception.

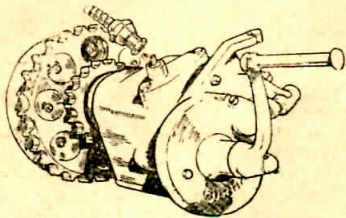
Les guidons sont plus dégagés et les poignées tournantes l'emportent sur les manettes.

Sur une machine le phare est monté sur la partie fixe du cadre.

Les instruments de bord sont disposés de part et d'autre de la fourche, ou bien fixés sur un tableau, ou bien sur le réservoir. On ne trouve encore que quelques exemples de pignons d'entraînement protégés.

Le frein à segments internes est employé sur toutes les machines depuis le vélomoteur jusqu'à la 1.000 cmc. Les dimensions des tambours ont été notablement accrues dans beaucoup de cas.

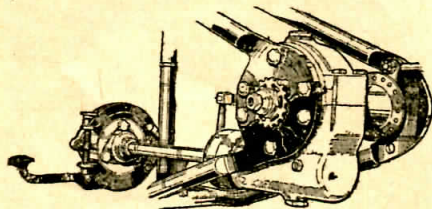
Bien entendu, on ne trouve plus que des selles à fond souple. La selle en caoutchouc remporte un grand succès.



Les boîtes de vitesses

Il y a des changements à deux vitesses particulièrement sur les vélomoteurs et les motos légères. Un des plus remarquables est celui de Train dans lequel un embrayage à cônes bronze engage à volonté l'une ou l'autre vitesse. La commande par câble flexible est au guidon. La boîte classique à trois vitesses cède très lentement du terrain devant la quatre vitesses et la commande à la main s'incline peu à peu devant la commande au pied. Cette dernière convient particulièrement aux machines de sport. Parmi les nouvelles boîtes signalons celle de René Gillet. Les fourchettes du train baladeur sont commandées d'une manière absolument sûre par une came. Notons qu'au moment où l'on parle tant de prises synchrones pour les changements de vitesses de voitures, la boîte René Gillet possède cette caractéristique et assure ainsi des changements de vitesses très faciles.

Rien de particulièrement nouveau en ce qui concerne les embrayages.



Transmissions

La popularité de la chaîne se maintient et la transmission acatène ne se trouve que sur quelques machines. Il y a à cela une raison, c'est le prix de revient. Pourtant nous commençons à entrevoir la transmission acatène à un prix à peine supérieur à celui d'une transmission par chaîne. Il y avait jusqu'à présent un écart d'un millier de francs, mais un constructeur a réalisé le tour de force de livrer au même prix deux machines de caractéristiques identiques excepté la transmission à chaîne sur l'une, acatène sur l'autre. De plus, il existe une moto de 125 cmc. à transmission acatène.

Aucun effort n'a été fait pour protéger la chaîne secondaire et cela reste le détail le plus défectueux de nos machines.

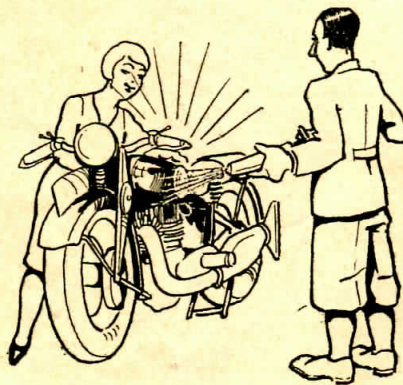
ACHETEZ  
LE  
NUMÉRO ALBUM  
DU SALON  
DE

"Moto-Revue"

Prix : 12 fr.

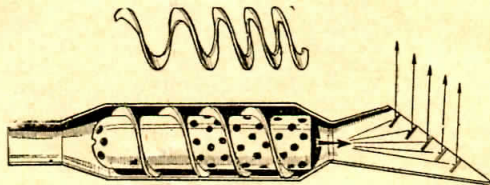
Abonnés : 6 fr.

Port 0.75 pour la France, 4.50 pour l'Étranger



La présentation

L'AMÉLIORATION du fini est extrêmement remarquable. Certes il y a des modèles destinés à attirer l'attention et dont les couleurs semblent un peu bardées, mais les machines de série ont un aspect beaucoup plus net que les années précédentes. Carter bien polis, cylindres d'une fonte moins grossière, adoption générale du chromage même sur les vélomoteurs. La machine actuelle conserve indéfiniment l'aspect du neuf et ne nécessite qu'un minimum d'entretien pour rester propre. Elle donne une impression de luxe et de propreté qui réjouit son possesseur et qui crée auprès du public une impression favorable. Cela également évite une dépréciation rapide.

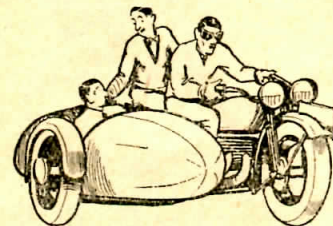


Le silence

Il est naturellement impossible d'apprécier au salon le silence des machines. Nous avons toutefois l'impression que les silencieux sont mieux étudiés. Un vélomoteur possède une chambre de détente à la sortie du cylindre et un silencieux. On peut souhaiter que cela se généralise.

Sidecar

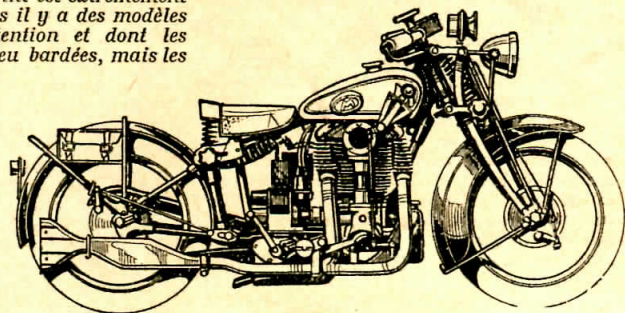
Le sidecar s'est beaucoup développé depuis le dernier Salon, malgré un prix en général assez élevé. Une baisse considérable des prix est survenue et doit



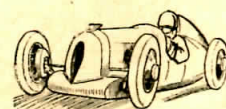
encore favoriser l'emploi du sidecar, d'autant qu'il a bénéficié également de beaucoup d'améliorations techniques, châssis plus robustes, attelages meilleurs et confort plus grand des carrosseries. Sur l'un d'eux on peut emporter trois grandes mallettes logées dans un coffre métallique, la capote est dissimulée, le pare-brise arrondi est d'une seule pièce. Les lignes sont rationnelles et la présentation impeccable. Qu'on songe qu'une 350 cmc. est parfaitement capable de remorquer un sidecar, et que celui-ci offre à la passagère un isolement complet des chocs et une protection parfaite contre les intempéries et on doit reconnaître que pour la promenade et le tourisme le sidecar est un véhicule incomparable.

Suspension arrière

De ce côté rien de nouveau. Est-ce la difficulté réelle de problème, est-ce le prix qui dissuadent les constructeurs de s'engager dans cette voie. Pourtant Gladiador avec sa berceuse montre qu'une suspension arrière n'est pas irréalisable,



la suspension René Gillet assure un confort extraordinaire et permet d'établir un moto sidecar dont les trois roues sont suspendues de manière indépendante. Matchless sur la quatre cylindres montre une suspension qui ne modifie guère l'aspect de la machine. Prix de revient, confort obtenu au moyen des pneus et des selles, routes meilleures, tout cela n'est pas fait pour hâter le développement de la suspension arrière.



Cyclecar

Nous retrouvons au salon le Morgan, dont les prix ont été réduits de manière incroyable particulièrement en ce qui concerne le supersport. La carrosserie de sport a également amélioré l'aspect des

autres modèles. Le Villard est également au Salon et est très entouré.

Le Sandford est également bien connu de nos lecteurs et n'a subi que des modifications de détail. Cette année Sandford sort une voiturette de sport à quatre roues. Le châssis est tubulaire et d'une rigidité parfaite. La suspension est établie sur le même principe que celle des trois roues. Les roues arrière ont une suspension indépendante et sont attaquées par deux arbres à cardan partant de la boîte du différentiel. C'est un véhicule très sûr, très stable, très confortable et exceptionnellement rapide. Sa ligne, sa carrosserie aluminium sont très plaisantes.

Il y a dans la section automobile de petites voitures qui intéressent beaucoup les motocyclistes. Amilcar sort pour 11.900 francs une délicieuse petite cinq chevaux, carrossée en cabriolet ou en torpédo deux places. Elle atteint le 90. Au stand Major nous trouvons une voiturette monocylindrique qui répond aux désirs d'une vaste clientèle. En châssis court, elle fait le 75, en châssis long le 65. Une petite camionnette montée sur ce dernier châssis permet de transporter 400 kilos de marchandise. Comme la consommation n'atteint pas 6 litres aux 100 kilomètres, que l'entretien est nul, on voit quels services les commerçants peuvent eux aussi attendre de ce petit véhicule. Enfin dans beaucoup de stands on trouve des cinq et des six chevaux à un prix très abordable. L'un des modèles plus originaux c'est la D. K. W. à moteur deux cylindres deux temps et roues avant motrices.

#### Accessoires

LA encore pas de nouveautés sensationnelles, mais une amélioration de la qualité et une baisse des prix, beaucoup plus intéressantes pour nous que des dessins futuristes.

#### Conclusion

LA construction motocycliste est stabilisée et c'est à cela que nous devons des améliorations pratiques, des modèles éprouvés, parfaitement au point, et un notable abaissement des prix. Nous y trouvons d'autres avantages sous le rapport de l'approvisionnement en pièces de rechange et de la dépréciation par exemple. Meilleurs matériaux, étude meilleure des pièces, usinage plus soignés assurent à l'acheteur des machines sûres et durables. Le vélomoteur a désormais rallié tous les suffrages et a prouvé qu'il était non un jouet, mais une machine utilisable dans toutes les conditions, une merveille d'économie et de régularité. Comme naguère les résultats obtenus avec des moteurs de 100 et 125 cmc. ont engagé à créer des motocyclettes ultra légères, mais cette fois les progrès techniques réalisés depuis dix ans ont permis d'éviter bon nombre d'erreurs, et le rendement beaucoup plus élevé des moteurs permet d'obtenir avec ces petites machines des performances honorables. La motocyclette de 175 à 250 cmc. semble devoir toutefois constituer la machine la plus répandue, celle qui sert de base aux programmes des constructeurs, mais bien entendu à chacune des catégories supérieures correspond une clientèle déterminée assez étendue pour permettre la fabrication en séries importantes. Lignes plus élégantes,

présentation impeccables font de toutes les machines des machines de luxe. Il y a encore des machines qui sont livrées sans équipement électrique. C'est là une erreur. La clientèle est assez avertie pour savoir qu'un équipement électrique est indispensable, et pour accepter la légère majoration de prix qui peut en résulter. Du moins beaucoup de vélomoteurs sont montés avec un éclairage électrique. Cela est fort sage pour une machine de service qui servira souvent la nuit. Il ne semble pas que l'allumage par batterie menace actuellement la magnéto. Peu d'innovations techniques importantes depuis le Salon de 1930, mais les modèles nouveaux qui étaient alors apparus ont réussi à se maintenir sur le marché et à devenir des possibilités commerciales. Pas de rêves futuristes mais des machines pratiques et saines. La plupart de nos constructeurs, même les directeurs des plus grosses affaires, pratiquent avec enthousiasme la motocyclette et sont à ce titre parfaitement avertis de nos besoins. Cela se manifeste dans une foule de détails qu'on apprécie à l'usage et que notre rapide exposé ne nous a permis de signaler. Nouvelle marche en avant du sidecar, situation sensiblement stationnaire du cyclecar à trois roues. Il semble que le trimoteur soit en déclin. De petites voitures dont certaines s'apparentent au cyclecar combient le vide entre le motocycle et la voiture. Leur apparition est encore trop récente pour présumer de l'accueil que leur fera le public.

H. P. BORESTROKE.

Dans un prochain article nous examinerons quelques unes des machines exposées.

## Autour du Salon

### LE BANQUET PEUGEOT

LE lundi 10, la Salle Bullier était pleine à craquer. On y donnait le banquet où se rassemblent tous les ans tous les agents et amis de Peugeot, à l'occasion du Salon.

A la table d'honneur, autour de MM. Robert Peugeot, Jean-Pierre Peugeot, François Peugeot, se trouvaient MM. Paul Pouhand, Maurice Goudard, Jean Pétauy, Breton, Pineau, Franchomme, etc...

Plus de 1000 convives emplissaient la salle.

M. Robert Peugeot relata l'histoire de la fameuse 201 dont le succès prépara la voie de l'extraordinaire 301, partie déjà vers une complète réussite.

On entendit ensuite MM. Jean-Pierre Peugeot, François Peugeot, Hay, agent d'Evreux; Dufour, agent d'Anvers, Ch. Faroux, au nom de la Presse, H. Franchomme, président de l'A. C. N. F. et le colonel Picot, président des Gueules cassées.

La soirée s'acheva sur un film documentaire sur la construction Peugeot et par une représentation de Music-Hall. *Moto-Revue* avait été amicalement conviée à ces agapes cordiales.

### LE BANQUET ROSENGART

LE mardi 12 octobre a été donné au Palais d'Orsay, le banquet du Salon de la maison Rosengart. L'assistance était brillante et comprenait tous les agents et concessionnaires de la firme ainsi que les dirigeants de l'usine.

Entouraient M. L. Rosengart à la Table d'honneur. MM. Lederlin, sénateur; Jean Gay, René Manaut, ancien ministre;

Guinperet, conseiller d'Etat; Armand Massard, conseiller municipal de Paris, etc.

Dans son discours M. Rosengart, après avoir remercié les personnalités présentes, évoqua le fameux raid de Lecot et dit son espoir dans une prochaine reprise des affaires. Lecot enfin, le héros de la randonnée de 100.000 kilomètres, reçut une ovation formidable.

*Moto-Revue* avait été aimablement conviée à cette réunion.

### LE BANQUET KERVOLINE

COMME chaque année — c'est la onzième — le banquet Kervoline qui a eu lieu au Palais d'Orsay a été marqué par le bon goût qui est de tradition dans la maison.

La cordialité la plus franche n'a cessé de régner entre les deux cents et quelques convives.

Aux côtés de MM. Quervel qui présidaient cette grande fête de famille, nous avons noté MM. Lioré, administrateur de la maison Rosengart, remplaçant M. Rosengart empêché; Marchal, directeur des Etablissements La Licorne; Guillot, de la Maison Magnat Debon; le représentant de la firme Radior; Scheck, de la maison Dunlop; Pharlil, Dupré, Brisset, de la Société Rosengart; Gianolli; Valentin; Lajeunesse; notre excellent ami Géo Ham, peintre-décorateur de l'Aéronautique; Mauve; Darment, etc... Les coureurs automobilistes et motocyclistes: Vallon, Lecot, Vasselle, Stern, Debaisieux, Monneret Jacob, etc.

*Moto-Revue* était représenté par son collaborateur M. Gobin.

Au désert nous entendîmes d'abord M. Quervel, qui dans un discours très bien documenté nous parla de l'industrie automobile, de ce qu'elle rapporte à l'Etat, des pétroles, des huiles, de la nécessité des courses, de l'effort fait par la maison Kervoline en 1932 dans l'aide qu'elle apporta aux différents pilotes

qui graissaient à ce lubrifiant, et enfin de l'avenir... Disons que le discours de M. Quervel fut diffusé par le poste de Radio L. L.

Puis, prirent la parole successivement MM. Lecot, Violet, Marchal, Monneret et Vasselle qui tant en leur nom personnel qu'en celui de leurs camarades pilotes remercièrent la maison Quervel frères de l'aide que ceux-ci leur apportèrent durant l'année 1932.

Chaque convive doté d'une superbe plaque intitulée: 40 ans d'histoire automobile dont les textes sont de Haubourdin et les dessins de Gisham. Et l'on entendit pendant le repas, le Polém's Jazz nous chanter: *Les gars de Kervoline* sur l'air si entraînant des *Gars de la Marine*.

Enfin un concert aristique termina cette brillante soirée, dont le grand maître de cérémonie fut M. Champini, des Etablissements Quervel frères.

### LA RECEPTION DE SEXÉ AU STAND PEUGEOT

LE Dimanche 9, le Stand Peugeot motos du Salon revêtait un air de fête, car on y recevait officiellement le grand touriste Robert Sexé qui vient d'accomplir sur une 350 Peugeot le raid suivant: Calais, Londres, Dublin, Bruxelles, Anvers, La Haye, Amsterdam, Copenhague, Oslo, Stockholm, Helsingfors, Leningrad, Moscou, Nijni-Novgorod, Riga, Kovno, Königsberg, Dantzig, Berlin, Francfort, Reims, Paris. Ce qui représente le total coquet de 12.000 kilomètres effectués en 1 mois et cinq jours, puisqu'il était parti le 4 septembre.

Les routes qu'il rencontra sur son chemin étaient loin d'être des billards, on s'en doute, et la maison lui interdisait d'accomplir plus de 400 kilomètres par jour. C'est donc au preuve de plus de la régularité de marche des Peugeot.



#### F. N.

Au programme des fabrications prévues pour 1933, la F. N. conserve ses excellentes 350 et 500 cmc. si appréciées de la clientèle. On y retrouve les types Standard, Sport, Tourisme, Luxe et Grand Luxe avec leurs caractéristiques habituelles : Blocs moteurs à carters coulés en coquille, cylindres à culasses détachables, pistons en alliage d'aluminium munis de segments râcleurs. Graissage mécanique par pompe automatique. Boîtes à trois vitesses comportant six pignons dont quatre toujours en prise.

La nouveauté chez F. N. est la 500 à culbuteurs, au bloc particulièrement heureux que les amateurs de tourisme rapide sauront apprécier à sa juste valeur.

#### Triumph

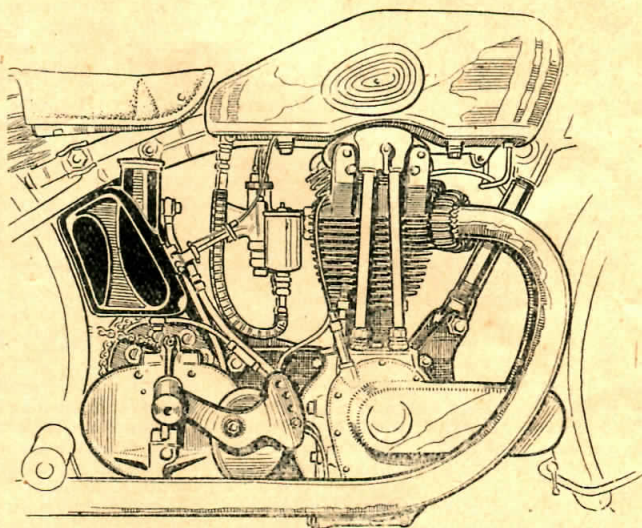
TRIUMPH nous présente au salon toute la gamme de ses machines de toutes cylindrées, depuis la petite 147 cmc. à culbuteurs jusqu'à la 550 cmc. quatre vitesses, spéciale pour l'usage du sidecar. Entre ces deux extrêmes, on trouve une 250 à culbuteurs, et des 500 en latérales et culbuteurs et enfin deux types compétition à tuyaux d'échappement surélevés. La ligne des différentes Triumph est particulièrement réussie, elles possèdent toutes un cylindre incliné.

#### Aubier et Dunne

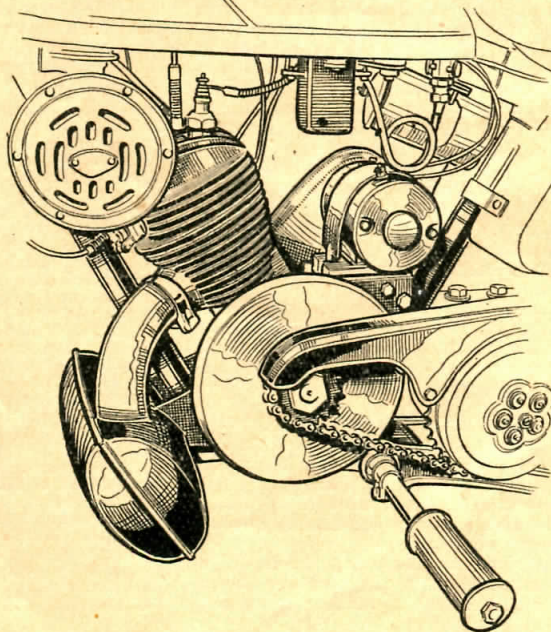
LES moteurs Aubier et Dunne sont depuis plusieurs années déjà connus de tout le monde. Le fameux petit 100 cmc à deux temps se voit sur d'innombrables marques de vélomoteurs.

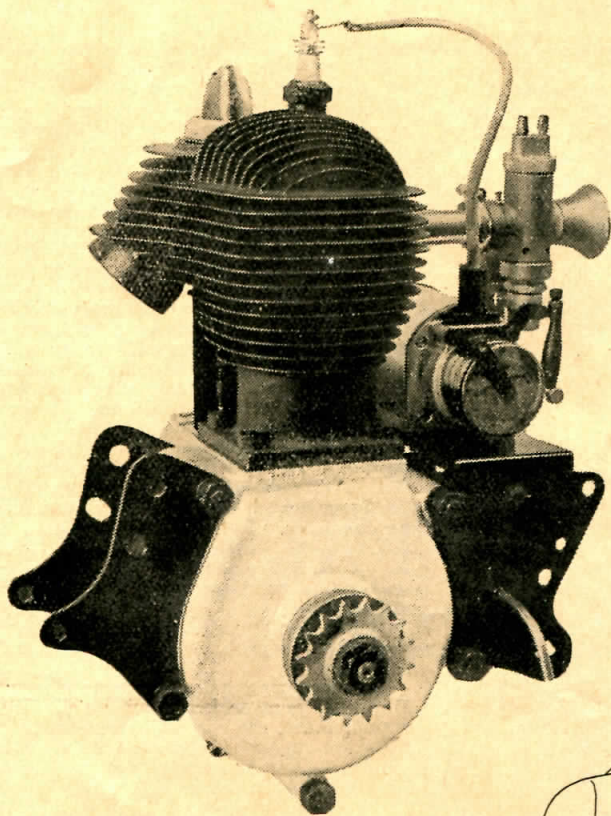
La grande originalité des moteurs Aubier et Dunne réside en l'emploi d'un alliage léger pour la fabrication du cylindre, la culasse ainsi que le carter sont du reste, eux aussi, en alliage léger. C'est cela qui permet, à cause de la haute conductibilité thermique de l'ensemble, de pousser indéfiniment un Aubier-Dunne sans risques de dommages pour ses organes mécaniques.

La 350 cmc. Magnat-Debon « Compétition » est d'une belle facture. Le moteur est un culbuteur à double échappement, la boîte une Burman avec commande au pied.



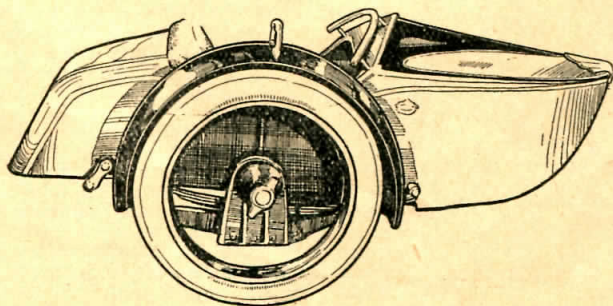
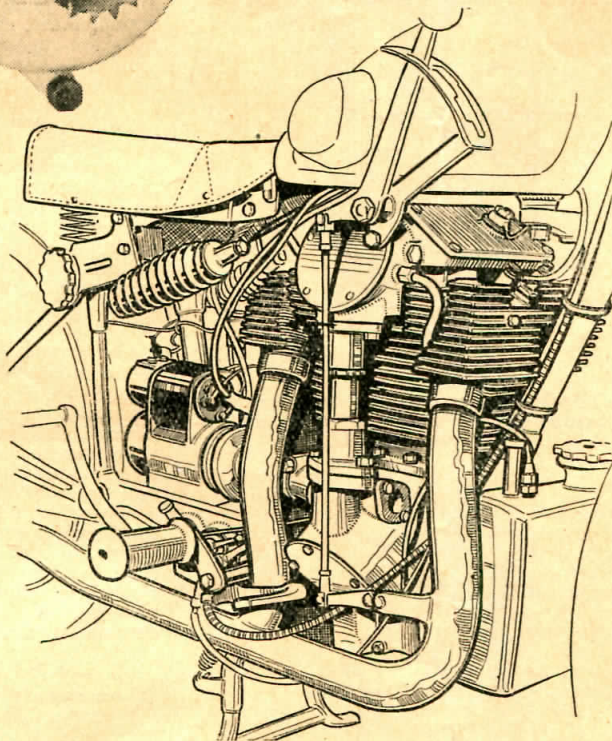
Une autre production : utilitaire celle-là, de la firme de Grenoble. C'est le 175 cmc. deux temps. On remarque que l'allumage se fait par batterie, système qui s'est révélé satisfaisant. Le klaxon ultra plat est logé sous le réservoir.





Le moteur de la nouvelle 225 cmc. « latérales » Terrot. Les ailettes sont plus que généreuses !

La très intéressante Matchless (Silver Hawk) quatre cylindres en carré et en V léger que l'on vit au stand de Lucien Psalty



Un sidecar de tourisme exposé chez Bernardet. C'est toujours la ligne devenue classique que lança la maison. Notez l'énorme pièce matriciée qui supporte le moyeu. Pas de crainte de rupture.

A ce stand, nous trouvons un nouveau type de moteur, c'est le 250 cmc. qui présente les mêmes particularités que le fameux 100 cmc. : l'alésage est de 67 mm., la course de 70 mm. Le régime normal est de 3.400 t.-m. et le poids de 18 kgs. L'échappement est double et le taux de compression de 8 à 1 permet la marche normale à l'essence pure.

Enfin, la firme de Saint-Amand-les-Eaux expose un 100 cmc. spécialement étudié pour la *moto légère* et pour être accouplé à une boîte de vitesses.

#### Le vélomoteur MR

La particularité dominante du vélomoteur M. R. est de ne posséder qu'une seule chaîne, donc un seul pignon arrière. Cette unique chaîne s'engrène à la base du plateau du pédalier, à la partie antérieure du pignon moteur et de la file au pignon arrière. C'est un procédé qui permet un important gain de poids dont bénéficient évidemment les autres organes de la machine.

Le moteur employé est un Aubier et Dunne, complété par un débrayage « Amovib ».

#### Les sidecars Bernardet

Comme toujours, les frères Bernardet mènent le train du progrès. Tout le monde connaît le Bernardet « Sport » dont la ligne fut si copiée par les fabricants de sidecars. Encouragés par ce succès, les frères Bernardet ont pensé aux touristes et ils ont lancé leur modèle « Grand Routier » qui se prête admirablement aux longs parcours. Un tour de force a été réalisé sur ce modèle. Tout en gardant la ligne si élégante de tous les Bernardet, le « Grand Routier » comprend une capote permanente et une malle arrière qui est susceptible de contenir trois valises de dimensions respectables et un vaste coffre à outils. Et malgré cela, la place réservée au passager est loin d'être exigüe, elle présente au contraire des dimensions généreuses et un confort insoupçonnable.

Pour un prix plus modique, on remarque également le « Standand-Routier », qui comporte la même malle arrière et le même pare-brise.

Le « Standard Populaire » réunit pour un prix très bas toutes les qualités qui ont consacré la réputation de la marque.

Nous en arrivons à la grande innovation du Salon :

Le type tourisme une place et demie côte à côte. On comprend immédiatement tous les avantages d'agrément que procurent ces deux places côte à côte pour le motocycliste père de famille. Ce type de sidecar réunit également les avantages du « Grand Routier » en ce sens qu'il comporte, lui aussi, la malle arrière et la capote.

Quant aux châssis des nouveaux Bernardet, ils sont ceux que nos lecteurs connaissent bien pour en avoir lu des descriptions dans *Moto Revue*. Rappelons simplement qu'ils sont en tôle matriciée à la presse et que leur poids n'excède pas 39 kilogs.

Enfin, la dernière innovation de la marque est la baisse générale des prix pour 1933... Ce ne sera certainement pas la moins goûtée !

#### N. S. U.

Le programme N. S. U. pour la saison qui vient se compose de modèles de toute puissance, depuis la bicyclette à moteur jusqu'à la 500 cmc. Supersport arbre à cames en tête que l'on peut voir au Salon au stand de Pierre Psalty. Cette

supersport 500 (type S. S.) est la réplique exacte de la célèbre N. S. U. de course que Bullius a si souvent menée à la victoire. Ses caractéristiques sont les suivantes. Alésage et course 80x99. Cylindrée exacte 494 cmc. Régime maximum 4.400 t.-m. Puissance maxima du moteur au frein 20 C. V.

C'est sans contredit une belle machine que beaucoup de sportifs seraient heureux de chevaucher.

#### Favor

EN ce qui concerne cette marque nous ne saurions émettre une opinion impartiale, car pour nous, Favor a quitté l'arène sportive dont il s'est complètement désintéressé, depuis déjà plusieurs années, pour exploiter une licence de fabrication de poste de T. S. F. d'origine allemande. Mentionnons simplement dans ce stand un vélomoteur — ou tout au moins dénommé tel — électrique. Le succès qu'il remporte pour l'instant est un succès de curiosité.

Il pèse une soixantaine de kilogs environ — dont 30 rien que pour les accumulateurs. Ceux-ci occupent l'emplacement habituellement réservé au moteur. Le moteur électrique, avec ses engrenages démultiplicateurs est logé dans l'arrière du cadre très haut, sous la selle. On prétend qu'il peut parcourir 80 km. sans recharge à une vitesse maxima de 25 km. à l'heure. Le plus drôle dans l'histoire, c'est que l'engin ne comporte pas de rhéostat pour varier le débit du courant. Alors, c'est tout ou rien ! Quant à son prix il est de 1.000 francs supérieur à celui d'un vélomoteur normal !

#### Manufacture d'Armes et Cycles des Arts et Métiers

CETTE maison a repris sérieusement la fabrication Dresch et l'on peut voir au Salon, outre les modèles habituels de la marque, une nouvelle 175 deux-temps à deux vitesses ainsi qu'une 500 cmc. deux cylindres à culbuteurs, cadre en tôle emboutie et transmission par cardan, dérivée de la 500 deux cylindres à soupapes latérales.

#### Durandal

LA firme dijonnaise Durandal au stand de laquelle nous voyons le sympathique constructeur M. Ulberich, présente comme dernière nouveauté une machine de sport qui sera certainement accueillie avec enthousiasme par les sportifs. C'est un modèle de sport, suffisamment rapide pour s'aligner en compétition sans réglage particulier et dont la souplesse et la maniabilité en font une excellente machine de tourisme et une très agréable machine de ville.

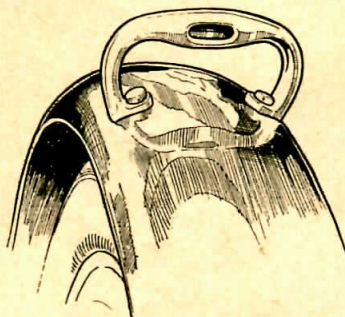
Le moteur est le nouveau Rudge Ulster à 4 soupapes radiales. Le taux de compression est de 6,5 à 1 et permet l'emploi de l'Esso, ce qui évite toute difficulté de ravitaillement en carburants spéciaux.

A 5.200 t.-m. la puissance développée est de 23 CV. 5.

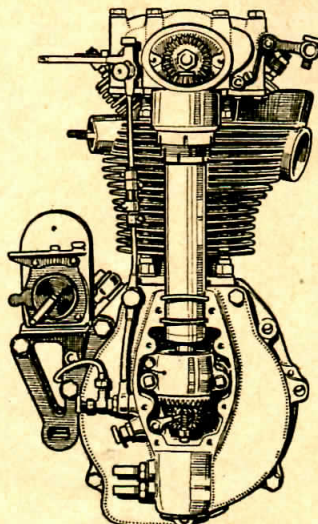
La machine atteint les 150 à l'heure ! Ce modèle, comme toutes les Durandal, est d'une ligne très séduisante et son moteur est incliné dans le cadre, ce qui présente tous les avantages bien connus de cette disposition. La boîte de vitesse est également une Rudge quatre vitesses et la commande se fait par sélecteur au pied à double pédale. Perfectionnement indispensable sur une machine aussi rapide (elle atteint déjà le 120 en troisième).

Le cadre est le célèbre cadre en tôle

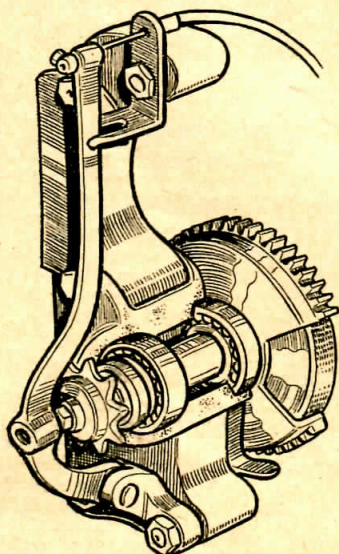
« Durandal » qui a amplement fait ses preuves. La fourche est du genre Webb, c'est elle qui confère en grande partie à la Durandal sa tenue de route hors de pair. Le ressort central travaille à la compres-



Chez Bernardet, on a ingénieusement utilisé la poignée du garde-boue pour y loger un feu de position : blanc à l'avant, rouge à l'arrière.



Détail de commande de l'arbre à cames en tête sur la 500 cmc. supersport N. S. U.



Le débrayage du 100 cmc. Zürcher, sur l'Alcyon.

sion et est guidé et enfermé par deux tubes télescopiques, il travaille donc constamment dans la graisse.

Rappelons enfin que c'est ce modèle qui a permis au jeune Brunello d'arriver premier devant des as comme Boetsch au Grand Prix de Nice et qui gagne en Italie de nombreuses épreuves — sous le nom d'Aquila — aux mains de Riva Valerio. Nazzaro, Colombo, etc...

En résumé, une machine splendide dont M. Ulberich, le constructeur, peut être fier.

Indépendamment de cette remarquable supersport, on peut voir au stand Durandal les 350 et 500 compétition munies du véritable moteur Rudge T. T. Replica. Ce sont de vrais moteurs de course, en tous points identiques à ceux qui ont gagné des épreuves dans le monde entier, fournissant à Rudge son palmarès unique au point de vue nombre de victoires. Rudge est en effet la seule maison à fabriquer en série des moteurs spéciaux de course. Le 350 cmc. qui plafonne à 6.800 t.-m. développe à 6.600 t.-m. 25 CV 8, à l'essence-benzol 50 % avec un taux de compression de 8 à 1 (Voyez Discol) !

Quant au 500, ses performances sont proportionnelles à celle du 350... c'est tout dire.

Il convient donc de féliciter la marque Durandal pour le bel effort qu'elle fait actuellement, car elle est la seule maison française qui expose et vend des machines munies de moteurs anglais très rapides à des prix abordables.

#### Les sidecars Roy

LA fabrication Roy a été portée au maximum du fini tant par la robustesse de ses châssis de sidecars en tubes ou en tôle emboutie que par la ligne de ses confortables carrosseries. Les très modernes ateliers de la maison Roy lui permettent de livrer à des prix extrêmement réduits des ensembles fort harmonieux.

#### Styl'son

UNE simple visite au stand Styl'son confirme du premier coup d'œil l'excellence de cette marque déjà si réputée parmi les motocyclistes. Nous signalerons à l'attention des visiteurs la nouvelle fourche dont la souplesse et la rigidité latérale ajoutent encore aux qualités des motos Styl'son. Cette marque qui a toujours monté des moteurs JAP en continue l'emploi et monte aussi les nouveaux moteurs de cette firme. La variété et le nombre des modèles donne à tout client la certitude d'être satisfait d'autant plus que le fini des Styl'son, émail et chrome est parfait.

#### Les B.M.W. chez Bastide

A ce salon comme aux précédents, les productions motocyclistes de la Bayerische-Motoren-Werke ont été l'objet de nombreuses améliorations.

Sur les 198 cmc. par exemple, on remarque des ressorts de soupapes protégés, permettant une lubrification automatique. Ce type de machine dépasse généralement le 90, ce qui est très beau pour une 200 cmc.

La nouvelle 750 tourisme comporte maintenant un long ressort de fourche avec amortisseur réglable en marche. Elle est aussi munie d'un réchauffage de carburateur. Les R. 11 ont maintenant des pistons Nelson-Bonhalite avec armature en acier Invar. La R 16 sport a deux carburateurs, ce qui lui donne des accélérations excellentes et lui permet de gran-



des vitesses sans pour cela nécessiter l'emploi de carburants antidétonants.

Voici donc de nombreux perfectionnements qui permettront à Victor Bastide de vendre encore plus de B.M.W. que par le passé.

#### Alcyon

La vieille marque de Courbevoie perfectionne sans cesse ses différents modèles et en continue la fabrication en 1933. Au stand Alcyon, nous pouvons voir toute la gamme des motocycles, depuis le vélomoteur jusqu'à la 500 à culbuteurs en passant par toutes les cylindrées munies de moteurs deux temps, soupapes latérales ou culbuteurs, aussi bien en machines de sport qu'en machines de tourisme.

Ajoutons que pour tous ses modèles, Alcyon emploie le fameux moteur Zurcher, ce qui est une référence.

#### Lucien Psalty

Le stand de Lucien Psalty groupe des machines qui sont sans contredit parmi les plus belles de la production anglaise. On y voit des Norton, dont le nom seul évoque l'idée d'une succession ininterrompue de victoires dans les plus grandes courses mondiales. Puis des Rudge dont le palmarès est pour le moins impressionnant, des A. J. S. qui, elles aussi, remportent pas mal de grands prix. Des P. M. Panther à la ligne si particulière et si séduisante.

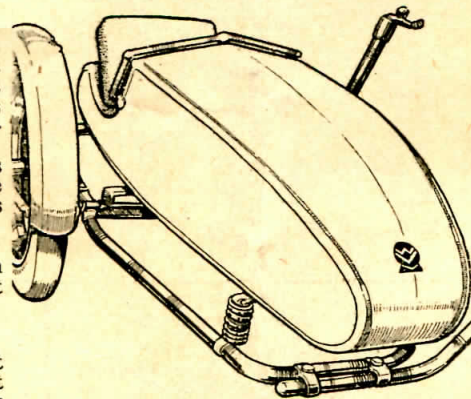
Enfin la fameuse quatre cylindres Matchless, encore peu connue en France quoique ayant fait ses preuves depuis plus d'un an Outre-Manche.

Aussi les amateurs de belle mécanique se pressent-ils devant le stand de Lucien Psalty pour admirer, se renseigner... et passer commande.

#### Peugeot

Au stand de la firme Peugeot, on peut voir tous les modèles qui ont fait le succès de la marque, les bien connues P. 105, P. 107, P. 108, P. 109, P. 110 et P. 111. toutes également éprouvées, égale-

ment robustes, également appréciées de ceux qui en possèdent.  
Mais la nouveauté chez Peugeot est la P. 105 à double tube d'échappement.



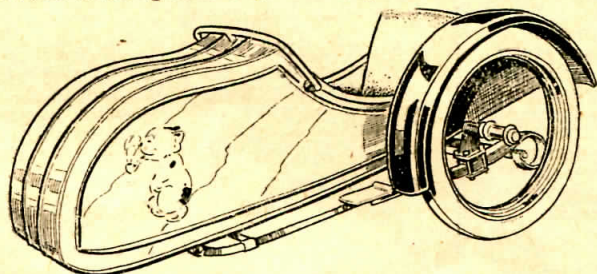
Un sidecar modèle sport chez V et W.

Cette machine est une Supersport d'une cylindrée de 350 cmc. Elle est dérivée de la première P. 105 à simple tube d'échappement; toutefois, la forme des ailettes du cylindre a été améliorée pour obtenir un refroidissement plus rationnel. Du même coup, l'esthétique y a gagné, et c'est devant un moteur d'aspect extérieur très agréable que nous nous trouvons en examinant la nouvelle P. 105 double tube. C'est une machine qui fait honneur à Peugeot!

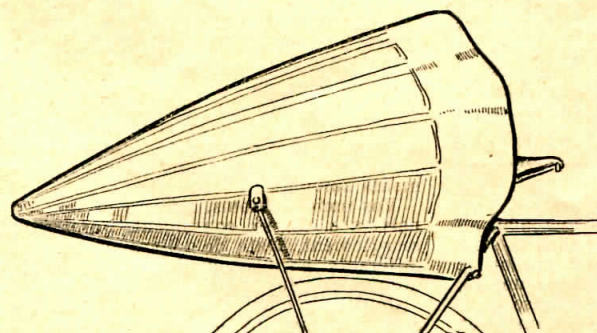
#### Gillet Herstal

Après avoir vu à ce stand, tous les modèles connus de la marque belge, ce qui attire tout de suite les regards, c'est le patite 100 cmc. bloc-moteur à deux temps trois vitesses.

Quoique par son poids et ses caractéristiques générales, elle ne réponde pas à la classification « vélomoteur », elle est certainement susceptible d'intéresser de nombreux acheteurs qui désirent une machine économique, légère, pour des déplacements rapides ou leurs promenades. Elle remportera certainement un beau succès en France, comme elle en a déjà remporté en Belgique et en Hollande.

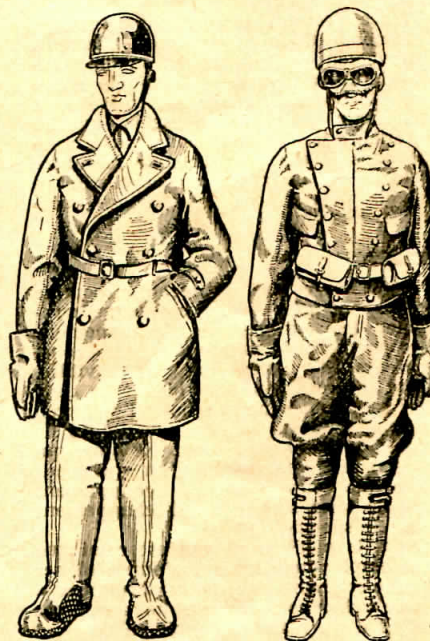


Le « Tank » Belgian à la ligne spéciale.



Un essai concluant — paraît-il — de profilage aérodynamique sur un cycle au stand Oscar Egg.

Deux mannequins dans des stands d'équipements motocyclistes. A gauche au stand Géo équipement, touriste. Bottes de caoutchouc, manteau de cuir et le fameux casque Géo en alliage métallique léger. A droite, au stand Dektereff, un équipement de course : petit gilet ajusté, cartouchières, lunettes montées sur masque et pantalon de cuir.



# = INFORMATIONS =

## HYPER-BALLONS

La plupart des journaux automobiles mènent grand bruit autour des nouveaux pneus encore plus gros, gonflés à une pression encore plus basse que lancent la plupart des fabricants. Ils en font grand éloge et mettent en avant une formidable augmentation de confort. Et la tenue de route, qu'en font-ils ? Ils ne parlent nullement de la sécurité et oublient de dire qu'après le moteur flottant « de tels pneus vont bientôt réaliser la voiture flottante ».

Allons messieurs ayez donc le courage de dire que ces super et autres hyper ballons ne conviennent qu'à des voitures n'atteignant pas le 90. Est-ce que les Bugatti de course et les motos de compétition ont des basse pression ?

## LES VOITURES A BRAS

M. Dufrenne, conseiller municipal de Paris, a demandé au Préfet une réglementation de la circulation des voitures à bras dans Paris.

Il veut des sanctions contre les employeurs qui, au mépris des plus élémentaires sentiments d'humanité, n'hésitent pas à demander à un être humain des efforts que, toutes proportions gardées, ils ne demanderaient pas à un moteur ou à un animal.

Félicitons M. Dufrenne et souhaitons que son vœu se réalise, car tout sentiment d'humanité — très défendable du reste — mis à part, les voitures à bras sont fréquemment une cause d'embouteillage.

## UN TROTTOIR EN « DENTS DE SCIE »

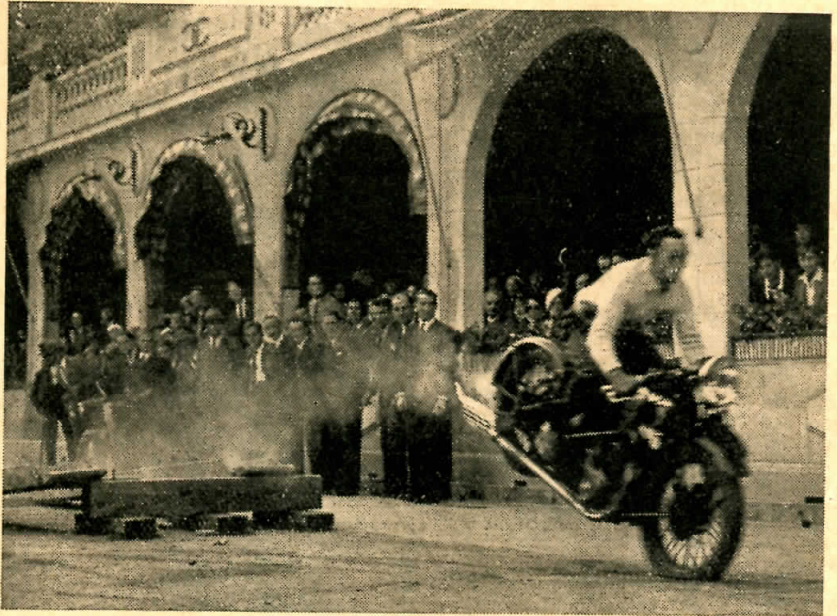
C'est à Bruxelles qu'il a été réalisé pour chercher à résoudre le problème du garage des voitures dans les villes. Ce trottoir facilite la disposition des voitures en « arêtes de poisson ».

L'idée n'est évidemment pas mauvaise. Mais nous lui voyons un gros, très gros inconvénient : C'est au cas ou un véhicule déraperait sur le sol mouillé d'une chaussée bordée d'un de ces trottoirs. Il est certain que dans ce cas les avaries matérielles seraient beaucoup plus graves que dans le cas d'un trottoir rectiligne normal. Et pour les motocyclistes ce trottoir peut en cas de dérapage occasionner des chutes.

## SILENCE

Un de nos confrères préconise, comme moyen pour préserver contre eux-mêmes les enrégés de l'échappement libre en moto, le montage par les constructeurs de silencieux inamovibles. Notre confrère pense-t-il bien à ce qu'il dit ? Le premier inconvénient d'un pareil système serait la quasi impossibilité de nettoyage dudit silencieux. Et puis, qui empêchera jamais quelqu'un qui veut coûte que coûte rouler en échappement libre de scier son tuyau d'échappement avant le silencieux ?

Non, le meilleur moyen est celui que nous employons depuis toujours : tâcher de faire entendre raison aux « bruiteurs ». Avouez, cher confrère, que nous sommes arrivés à un résultat appréciable.



Un beau saut de trempelin à la fête de bienfaisance organisée par le parc du Casino de Charbonnières-les-Bains.

### Le code de la route

Moto-Revue vient d'éditer à l'usage de tous ceux qui sont appelés à rouler une intéressante brochure contenant :

Les articles du code de la route, intéressant les motocyclistes et automobilistes.

Un article sur les responsabilités des motocyclistes. Divers renseignements administratifs concernant le permis de conduire, la carte grise, le permis de circulation, le barème des impôts, les plaques d'immatriculation, impôts les plaques d'immatriculation, etc... Bref, tout ce qu'un motocycliste ou automobiliste doit savoir pour éviter d'avoir des ennuis avec le fisc ou les représentants de la loi.

Cette brochure vous intéresse tous, ne tardez pas à vous la procurer, elle est vendue à nos bureaux au prix de :

2 francs (port 50 c.)

N.-B. — Un nouveau code de la route étant à l'étude, tous les acheteurs recevront gratuitement les modifications qui y seront apportées dès leur promulgation.

### ERRATUM

Dans notre n° 501, à la page 800, au milieu de la deuxième colonne s'est glissée une erreur typographique ou le mot « motos » a remplacé le mot « morts ». Ce qui n'est pas pareil. La phrase qu'il fallait lire est la suivante : Constatez que si, en 1926, on avait à déplorer 21 morts pour 10.000 véhicules. Cette proportion en 1931 s'abaissait à 19.

### L'ESSENCE AUGMENTE

Comme on pouvait le craindre le prix de l'essence a subi ces jours derniers une augmentation très sensible.

Les prix moyens pratiqués en banlieue sont passés de 8 fr. 25 à 9 fr. et ceux pratiqués à Paris de 8 fr. 50 à 9 fr. 25 les cinq litres. Ce qui donne une augmentation de 0 fr. 75 par bidon.

Où cela s'arrêtera-t-il ?

### LES SALONS

Voici les dates des salons dans différents pays : Bruxelles, 3 au 14 décembre. Amsterdam 20 janvier au 15 février. Le Caire 27 janvier au 15 février. Genève 10 au 19 mars.

### MOTO VOLÉE

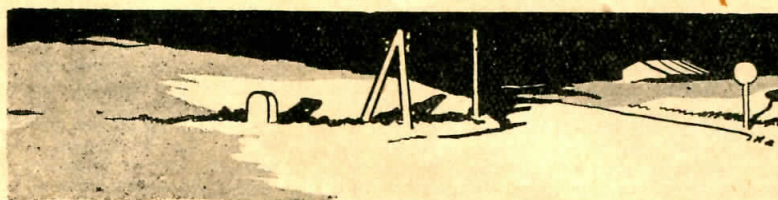
Notre abonné M. Garcia, 5, Place Blanche, à Perpignan, nous signale que sa moto lui a été volée. C'est une Moto confort type T44C, n° d'immatriculation 9712 N.T., n° du cadre 116.117, n° du moteur 116.125.

### FAITES VOTRE SERVICE MILITAIRE DANS LES UNITÉS MOTORISÉES

Jeunes gens qui devez partir au service militaire en mai 1933 et qui désirez passer ce mauvais moment dans un régiment motocycliste, faites nous parvenir dès maintenant les renseignements suivants :

Vos nom, prénoms, adresse et lieu de naissance. Classe, contingent, bureau de recrutement. Date de délivrance de vos différents permis ou de votre permis unique si vous n'en possédez qu'un.

Joignez-y aussi des copies et certificats des maisons — se rapportant à l'auto ou à la moto — où vous avez travaillé. Ou mieux demandez-nous de vous adresser une feuille à remplir.



# L'éclairage électrique

L'ENSEMBLE d'un équipement électrique est formé d'une dynamo, qui transforme en énergie électrique une partie minime de la puissance développée par le moteur, un réservoir régulateur, la batterie d'accumulateurs. Sur le circuit, un petit appareil, le conjoncteur-disjoncteur établit le passage quand le courant débité par la dynamo atteint un voltage suffisant et l'interrompt dans le cas contraire.

Il y a deux montages possibles pour l'installation des appareils que nous voulons faire fonctionner au moyen du courant électrique. Tout d'abord, rappelons que le courant électrique pouvant revenir à sa source par une masse métallique, nous n'aurons pas besoin de fils pour le retour du courant. Dans le montage en dérivation, un pôle de l'appareil est branché sur la canalisation, l'autre étant mis à la masse. Dans ce cas, le voltage est celui de l'installation générale. C'est le montage habituel. Dans le montage en série, les deux pôles sont reliés à la batterie. S'il n'y a qu'un appareil, le voltage sera le même que celui de l'installation ; mais s'il y en a deux, le voltage sera de la moitié ; s'il y en a trois, du tiers, etc...

## Le circuit principal

Nous allons avoir une ligne qui part de la dynamo, va au conjoncteur-disjoncteur, au tableau de bord et de là à la batterie d'accumulateurs. La borne négative de la batterie est mise à la masse et nous insistons particulièrement sur la nécessité absolue d'avoir un très bon contact à la masse. Le fonctionnement défectueux de certaines installations n'a pas d'autre cause. C'est, en tous cas, la principale chose à vérifier en cas de panne générale de courant. L'émail du cadre doit être soigneusement gratté à cet endroit. Le fil de masse est, bien entendu, très court.

L'avertisseur n'est jamais branché sur le circuit principal. Il possède un circuit spécial et c'est pourquoi de la borne positive de la batterie partent deux fils, dont l'un va au tableau de bord et l'autre à l'avertisseur. On ne voit donc pas l'aiguille de l'ampèremètre bouger quand on actionne l'avertisseur. Ce n'est pas à dire qu'il ne consomme pas. Au contraire, il a une forte consommation et, si on le branchait sur le circuit principal, on constaterait un fléchissement brusque dans l'intensité lumineuse des phares. Ce n'est pas un encouragement à ne pas se servir de l'avertisseur, car nos petites batteries de moto sont en général sur-

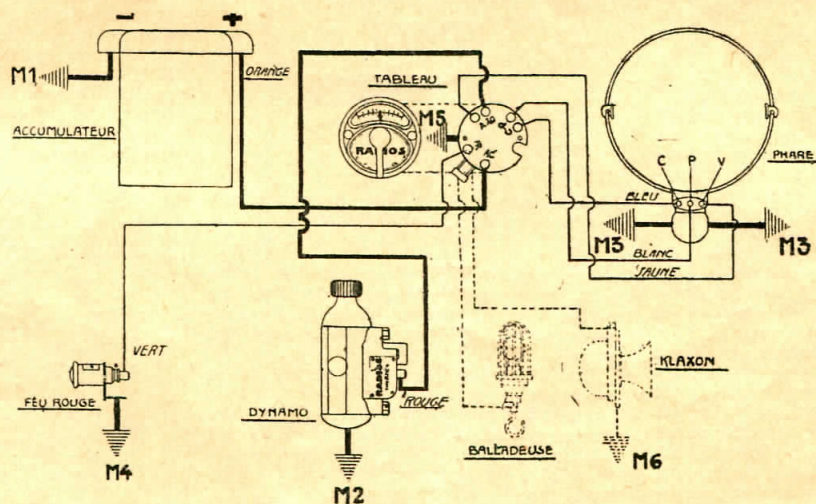
## Montage de l'équipement électrique, son entretien, ses accessoires

chargées, le débit de la dynamo étant très élevé par rapport à la capacité des accumulateurs.

### Les appareils d'éclairage

Nous connaissons tous la constitution interne d'un phare ordinaire de moto.

Si nous ouvrons le tableau de bord, nous trouvons une languette que la manette permet d'amener sur des plots. De ceux-ci



**Schéma de montage d'un équipement électrique Radios R. M. C. 4, dans lequel les fils portent tous une couleur différente pour éviter les erreurs possibles au montage.**

partent les fils qui vont au phare. Il y a un fil pour l'éclairage route, un fil pour l'éclairage code, un pour l'éclairage ville et un pour la lanterne arrière. Comme nous l'avons vu également, on trouve dans le tableau de bord une résistance qui est branchée sur le circuit d'excitation de la dynamo. Elle est mise en circuit quand les appareils d'éclairage ne fonctionnent pas. Il s'agit, bien entendu, ici d'une installation schématique et de nombreuses variantes sont possibles. Mais le tout est d'avoir saisi le principe général. Les fabricants d'appareillage électrique ont, d'ailleurs, fait tout leur possible pour que l'on puisse se retrouver aisément dans leurs montages. Il y a des

schémas excellents dans leurs notices et, de plus, l'emploi de fils de couleurs évite toute confusion si on s'en réfère à la notice. A défaut de notice, on fera bien de suivre les fils et de les repérer avec un peu de peinture.

### Entretien

LA dynamo ne demande pas grand entretien. Il faut graisser, mais très légèrement, avec de l'huile de vaseline, à raison d'une ou deux gouttes tous les 500 kilomètres. Veillez à la tension de la courroie qui sera mise rapidement hors d'usage si elle patine. Même recommandation pour la chaîne. Le nettoyage des balais et du collecteur se fera une fois par an, lors de la révision annuelle que fait tout motocycliste soigneux. Le démontage de la dynamo ne présente, d'ailleurs, aucune difficulté et il n'y a pas de précautions spéciales à prendre. La poulie ou le pignon de chaîne sont montés sur un cône et clavetés par une demi-lune. Avant d'enlever les flasques serrées contre la carcasse cylindrique de la dynamo par de longs boulons qui vont d'un flasque à l'autre, il faudra tracer quelques repères qui permettront de remonter exactement le dynamo.

On recommande souvent de rafraîchir la surface des balais avec du papier de verre. Cela nous semble plus nuisible qu'utile et il est bien préférable, à notre avis, de brosser simplement les charbons avec une petite brosse imprégnée d'essence ou de benzol. Si le collecteur présentait des taches, on le nettoierait avec de la pâte à polir. Le mica qui sépare les touches ne doit pas déborder et même être un peu en retrait. Pour l'abattre, rien n'est plus commode qu'une petite lame de scie à métaux.

La réparation d'une dynamo n'est pas à la portée d'un amateur, exception faite du remplacement du fusible et de la soudure du fil d'excitation à la languette sur laquelle porte le fusible. Sur toutes les dynamos courantes, le balai d'excitation est fixe et cela est fort sage, une longue expérience ayant permis aux fabricants de déterminer le meilleur calage.

Dans une installation électrique, ce sont les accumulateurs qui demandent le plus de soin. La première préoccupation, qu'il s'agisse d'accumulateurs au plomb ou d'accumulateurs alcalins, c'est de maintenir le niveau de l'électrolyte par des additions d'eau distillée. La véri-

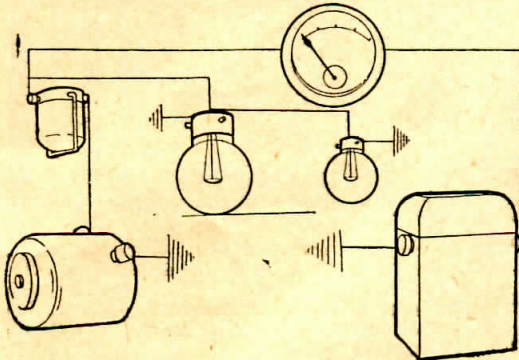


Schéma de montage d'un équipement classique tel qu'il est réalisé chez Radios, Soubitez, etc.

fication du niveau (un centimètre au-dessus des plaques) doit se faire toutes les semaines. Il ne faut pas non plus dépasser le niveau, surtout avec les batteries au plomb, car cela contribuerait à la formation rapide de sels grimpants qui envahiraient la borne négative. De loin en loin, tous les deux ou trois mois, par exemple, on fera vérifier par un électricien la densité de l'électrolyte, de préférence après un parcours de quelques heures qui aura complètement chargé la batterie. Il faut de temps à autre nettoyer les bornes et les frotter avec un chiffon vaseliné. Il sera nécessaire de repeindre assez fréquemment le socle et les brides de fixation de la batterie.

Quand la machine sera immobilisée, on fera recharger la batterie au moins une fois par mois. C'est le seul moyen pratique de conservation et le plus économique. La batterie sera conservée alors dans un endroit sec et frais. On fera particulièrement attention aux cosses de fixation des câbles : c'est une cause fréquente de pannes. Les cosses de la batterie peuvent être rongées par les émanations acides sans que rien puisse le faire soupçonner extérieurement. La soudure du fil dans ces cosses est assez délicate à faire et on fera mieux de s'adresser pour cela à un homme de l'art. Nous ne conseillons pas non plus de tenter le démontage d'une batterie, parce qu'on n'y procède que si la batterie est en un état douteux et qui entraînera certainement d'autres réparations, difficilement exécutables sans un outillage spécial. Les plaques positives de la batterie sont celles qui s'usent le plus rapidement, mais néanmoins, il est douteux qu'il faille les remplacer. Il est préférable, à notre avis, de changer la batterie, car une batterie dont on n'a changé que les plaques positives sera loin de faire le service d'une batterie neuve et cela compense l'économie que l'on a faite au moment de la réparation. C'est un peu le cas du rechapage des pneus.

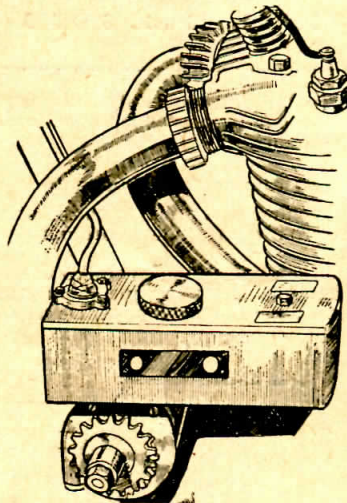
Certaines batteries émettent des vapeurs acides qui attaquent les vêtements. En mettant un tampon de coton à la sortie des fils, on y remédie sans empêcher le passage des gaz.

Une fois par saison, la batterie sera rincée et l'électrolyte remplacé, sinon il y a au fond de la batterie des boues qui formeront court-circuit et empêcheront la batterie de garder la charge.

Ne faites jamais tourner votre dynamo quand la batterie est débranchée sans avoir au préalable enlevé le fusible du circuit d'excitation. Sinon vos induc-

teurs seraient endommagés si le fusible ne brûlait pas et cela arrive quelquefois. Si des ruptures de fusibles se répétaient sans doute faudrait-il soupçonner un mauvais état de la batterie et surtout, il faut bien se garder de remplacer le fusible par un plus gros ou, comme nous l'avons vu faire, par du fil de laiton.

De temps à autre, assurez-vous que les cosses sont bien serrées sur les bornes de toute l'installation. N'hésitez pas au moins une fois par an à les démonter et à rafraîchir les surfaces en contact avec du papier de verre très fin.



L'alternateur Maglum à entraînement mécanique.

Les ruptures internes des fils isolés sont très rares. Il est facile de faire une vérification au moyen d'un fil de sonnerie qu'on met en contact avec les bornes.

Les courts-circuits sont rares, ils se produisent surtout à la direction. Ne touchez pas aux miroirs paraboliques des phares qui sont très fragiles et se rayent très facilement. S'il y avait des traces de doigts, employez un chiffon très doux imprégné d'alcool.

Votre ampèremètre constitue un précieux appareil de contrôle. A l'arrêt, il doit marquer zéro. En marche diurne, il indiquera cinq ou six ampères. La nuit, alors que les phares fonctionnent, il indiquera qu'un ou deux ampères ou même se trouvera à zéro. La dynamo débite bien à ce moment une dizaine d'ampères, mais les appareils d'éclairage en consomment autant. Si à l'arrêt votre ampèremètre indique une décharge, ou bien vous avez par inadvertance allumé vos phares, ou bien il y a un court-circuit. Voyez les fils aux endroits où ils peuvent frotter, ou être brûlés par la chaleur du moteur. Si en marche diurne l'ampèremètre indique un courant de dix ou douze ampères, c'est la résistance du circuit d'excitation qu'il faudra examiner, mais cela est du domaine de l'électricien.

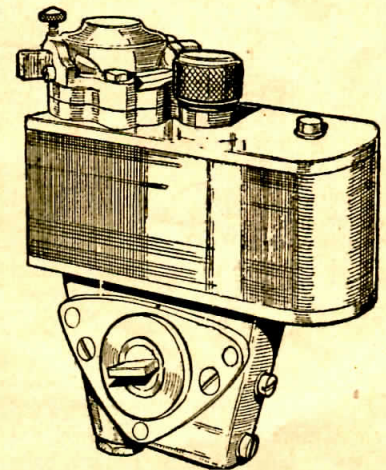
#### Montage de nouveaux accessoires électriques

N'oublions pas que nous disposons d'une quantité d'électricité assez

réduite et qu'il ne faut pas multiplier les appareils électriques qui consomment souvent une quantité très grande de courant. Nous ne pouvons, d'autre part, au moins en solo, employer des batteries de grande capacité, trop lourdes et trop chères. Donc, évitons les ampoules trop fortes des phares. A l'arrêt, l'ampoule veilleuse et la lanterne arrière consomment une quantité très appréciable de courant, cinq ou six ampères-heure par exemple, ce qui mettra la batterie à plat en deux heures. D'autre part, si on laisse une moto en stationnement sans éclairage, on est en faute et on peut se trouver puni d'une contravention. Nous avons donc muni notre machine d'un petit jeu de stationnement comme on en voit sur toutes les machines. Branchez sur le fil de dynamo qui aboutit au tableau de bord, amenez à un commutateur isolé et de là à la petite lanterne de protection. Celle-ci pourra se trouver sur le guidon ou même au-dessus du phare. Certaines motos ont une petite lampe au dessus du tableau de bord, on peut aisément agencer une prise de courant et une baladeuse pour les réparations nocturnes.

#### L'installation électrique n'est pas fragile

Si les quelques précautions indiquées sont été prises, il est tout à fait invraisemblable qu'une panne survienne. Nous nous servons d'équipements électriques depuis plusieurs années sans avoir eu de panne sérieuse. Un fil détaché ou dénudé est même rare. Ce qui lâche le plus souvent c'est les ampoules. Les petites ampoules d'éclairage de ville (ou plutôt veilleuses, puisque l'éclairage code est licite en ville, sauf quelques cas particuliers) sont assez fragiles. Quant aux

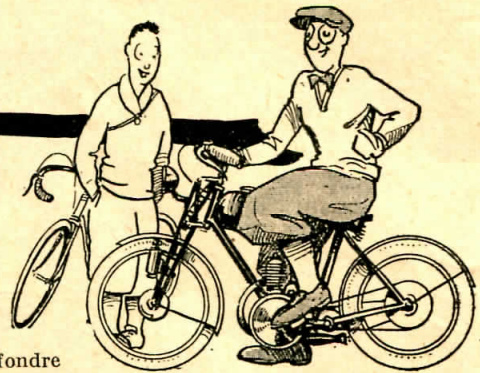


Et le nouveau Maglum « Jumo » qui peut aussi bien faire office d'alternateur en alimentant les différents appareils électriques, que de générateur de courant continu en alimentant la batterie.

ampoules code et route, nous insistons sur la nécessité de n'employer que les ampoules agréées pour le modèle particulier de phare qu'on a sur sa machine. Il arrive que le fusible de dynamo fonde, mais si cela se répétait il y a quelque chose de défectueux (mauvais contact, mauvais état de la batterie, etc.) En somme l'équipement électrique est très simple à entretenir et extrêmement sûr.

# Mon vélomoteur

## Les quelques soins qu'exige son entretien



Le nombre considérable de vélomoteurs qui circulent depuis quelque temps sur les routes des campagnes et dans les rues des villes constitue une preuve irréfutable du succès enthousiaste que connaît ce genre de véhicule auprès d'une clientèle aussi nombreuse que variée qui a su apprécier les multiples avantages offerts par ce moyen de transport pratique et économique. Réunissant la simplicité et la maniabilité du vélo à la solidité et au confort de la moto, le vélomoteur est, en raison de son prix d'achat peu élevé et de ses frais d'entretien extrêmement réduits, un véhicule à la portée de toutes les bourses, même de celle du modeste ouvrier qui peut, grâce à lui, goûter avec le minimum de frais l'agrément et la commodité des déplacements mécaniques dans lesquels

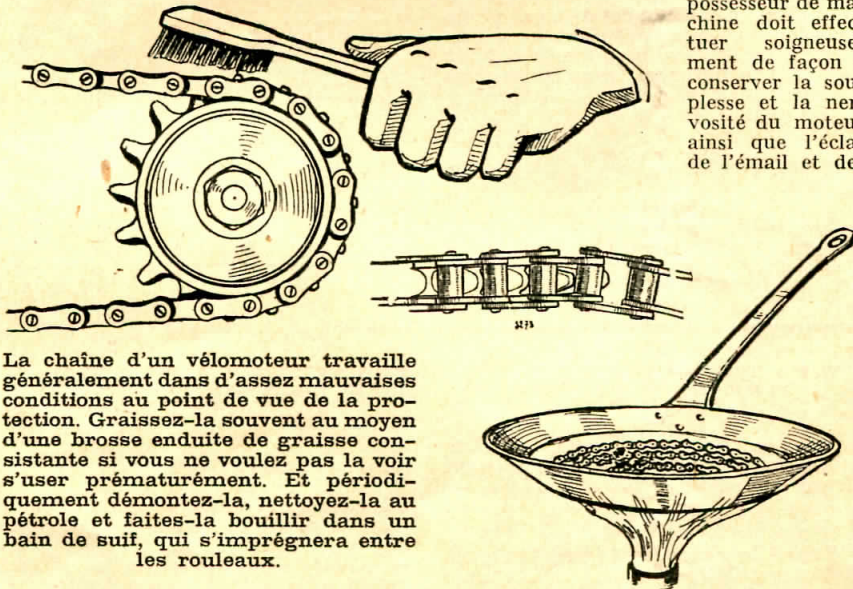
il ne faut cependant pas confondre l'entretien avec démontage, et ne pas faire comme certains possesseurs de vélomoteurs qui pour un oui ou pour un non, démontent leur moteur et se livrent à toutes sortes de bricolages plutôt néfastes pour leur machine. Des démontages et des remontages fréquents occasionnent une détérioration rapide des vis et des écrous et provoquent dans l'assemblage des différents organes un jeu qui s'accroît de plus en plus. Un bon entretien, si le graissage est assuré rationnellement, se réduit à peu de chose; il suffit d'apporter à la machine quelques soins élémentaires de propreté et de surveiller attentivement le fonctionnement et l'état de ses organes.

Le nettoyage périodique du vélomoteur est une opération aisée et assez rapide que tout possesseur de machine doit effectuer soigneusement de façon à conserver la souplesse et la nervosité du moteur ainsi que l'éclat de l'émail et des

un chiffon ordinaire, puis avec une peau de chamois qui leur rendra leur ancien brillant. Les parties nickelées ou chromées doivent simplement être essuyées avec la peau de chamois; il faut se garder de frotter ces parties métalliques avec des pâtes ou des poudres pour métaux qui enlèvent petit à petit la couche protectrice de nickel ou de chrome, mettant ainsi à nu l'acier qui ne tarde pas à se rouiller.

Les différentes parties extérieures du moteur toujours plus ou moins souillées par l'huile et le cambouis, doivent être nettoyées avec du pétrole ou de l'essence qui dissolvent ces corps gras et nettoient parfaitement les surfaces métalliques qui reprennent leur éclat de neuf. Il faut aussi veiller à ce que l'extérieur du cylindre soit toujours propre et enlever de temps en temps la couche de crasse formée d'huile et de poussières qui repose fréquemment sur les ailettes et paralyse d'une façon sensible le refroidissement. Bien que les roues soient assez difficiles à tenir propres, il faut les nettoyer périodiquement et les débarrasser de la poussière qui se dépose sur les rayons et masque parfois des taches de rouille qui, en augmentant rapidement, peuvent occasionner la rupture de l'un de ces rayons. Lorsque par suite d'un mauvais nickelage des jantes, la couche protectrice de nickel se soulève, il faut, pour empêcher que la rouille n'envahisse toute la roue et ne lui donne un aspect désagréable, procéder à son vernissage en employant l'émail noir vitrifié que l'on trouve dans le commerce et qui est plus résistant que les émaux de couleur.

La chaîne motrice qui travaille dans des conditions particulièrement dures, a besoin d'un entretien soigné. Périodiquement, il faut la démonter et la laver dans un bain de pétrole où elle se débar-

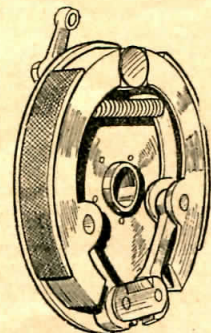


La chaîne d'un vélomoteur travaille généralement dans d'assez mauvaises conditions au point de vue de la protection. Graissez-la souvent au moyen d'une brosse enduite de graisse consistante si vous ne voulez pas la voir s'user prématurément. Et périodiquement démontez-la, nettoyez-la au pétrole et faites-la bouillir dans un bain de suif, qui s'imprégnera entre les rouleaux.

Le travail de propulsion d'un moteur se substitue au pénible effort musculaire nécessité par le vélo. Aussi un grand nombre de petits ouvriers, de modestes artisans ne disposant que de quelques centaines de francs n'ont pas hésité à abandonner leur ancienne bicyclette pour la remplacer par un excellent vélomoteur qui leur facilitera le travail et leur procurera des joies saines et agréables.

L'acquisition d'un vélomoteur de très bonne marque n'est pas suffisante, on doit encore si l'on veut prolonger d'une façon sensible la vie de son moteur et rouler avec le maximum de tranquillité et de sécurité, lui assurer un bon entre-

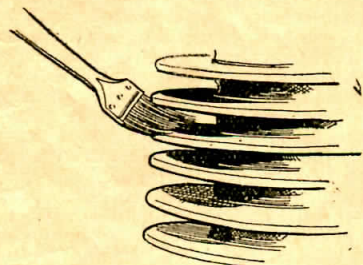
diverses parties nickelées ou chromées. La boue et l'eau étant de sérieuses ennemies de la peinture et des pièces métalliques qu'elles détériorent assez rapidement, il est indispensable, chaque fois que l'on rentre après une journée de pluie, de procéder le plus tôt possible au nettoyage du vélomoteur, aussi facile à réaliser que celui d'une simple bicyclette. Après avoir bien enveloppé avec une toile imperméable le carburateur et la magnéto pour les protéger contre les gouttes d'eau qui pourraient y pénétrer, on peut laver copieusement à grande eau de façon à entraîner la boue, toutes les parties émaillées qui, une fois bien propres, devront être essuyées d'abord avec



Tous les vélomoteurs actuels ont des freins à tambours. Attention à ce que l'huile des moyeux ne s'introduise pas dans les garnitures.

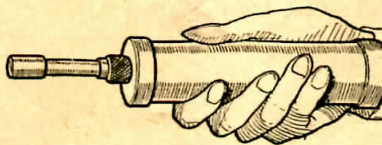
rassera de tout le cambouis et de toutes les saletés dont elle pourrait être recouverte ; ensuite, après l'avoir bien essuyée, on la trempe pendant une demi-heure environ dans un bain de suif fondu et assez chaud pour que tous les maillons puissent s'imprégner convenablement de ce lubrifiant qui réduira leur usure. En service, la chaîne doit de temps en temps être graissée avec une huile, graphitée de préférence. Tous les vélomoteurs comportent généralement deux chaînes : la chaîne motrice, qui va du moteur à la roue arrière, et la chaîne de mise en marche, qui va du pédalier au pignon de la roue libre. Il faut veiller à ce que ces deux chaînes, surtout la première, soient convenablement tendues. Pour tendre la chaîne motrice, il suffit de déplacer la roue arrière dans la patte du cadre, et pour celle de mise en marche, il faut, après avoir desserré le boulon qui le maintient fixe, faire tourner l'excentrique du pédalier jusqu'à ce qu'on obtienne une tension convenable.

Le graissage joue un rôle capital dans la bonne marche d'un vélomoteur, et c'est de lui que dépend presque exclusivement le parfait fonctionnement de cet engin mécanique. Le graissage du moteur lui-même, qui se fait généralement par mélange d'huile avec l'essence dans la proportion de 8 à 10 %, ne donne guère de soucis puisqu'il est automatique, mais il y a, en dehors de lui, certains autres



Avec un pinceau imbibé de benzol nettoyez de temps en temps les ailettes du cylindre.

points qui exigent un graissage convenable et régulier. Les moyeux et les articulations de la fourche élastique doivent, en particulier, être graissés assez fréquemment, soit avec de la graisse, soit avec de l'huile de vaseline, suivant le type de graisseur monté sur la machine. De temps en temps, un bon nettoyage à l'essence des roulements des roues suivi d'un abondant graissage qui rendra les



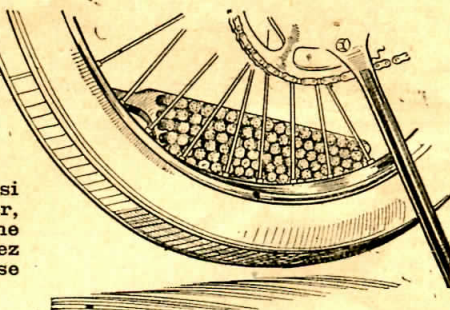
**Graissez les moyeux et les articulations de fourche chaque fois que le besoin s'en fera sentir, mais l'exagération, surtout pour les moyeux, est inutile et même nuisible (à cause des freins).**



Avant de vernir vos roues et rayons, si le nickel a tendance à s'en aller, brossez-les soigneusement avec une brosse sèche à poils durs. N'oubliez pas que la moindre trace de graisse empêchera le vernis d'adhérer.

être toujours convenablement réglés, de façon que le freinage soit énergique mais progressif. Actuellement, la plupart des vélomoteurs sont équipés avec des freins à tambour beaucoup plus efficaces que les freins sur jante, mais il faut veiller à ce que les garnitures de ferodo rivées sur les mâchoires en fonte ne soient envahies par l'excès d'huile venant des moyeux qui diminuerait le coefficient de frottement et réduirait l'efficacité du freinage. Et enfin, il faut avoir soin, chaque fois que l'on part, et surtout au début lorsque le vélomoteur est neuf, de vérifier que tous les écrous et toutes les vis sont convenablement serrés, car il peut arriver que sous l'effet des trépidations ils se desserrent et causent par la suite de désagréables et même de dangereux ennuis.

En résumé, tout possesseur de vélomoteur doit, s'il veut retirer de son engin le maximum de rendement, procéder périodiquement à une visite minutieuse de l'ensemble et lui apporter certains soins qui, malgré leur simplicité,



moyeux étanches à l'eau, est à recommander.

Les freins constituant une des parties les plus importantes de laquelle dépendent la sécurité et parfois même la vie de celui qui pilote le vélomoteur, doivent

ont une grosse influence sur le bon fonctionnement du moteur. Il ne doit pas oublier que c'est de la façon dont il entretient sa machine que dépendra presque exclusivement la sécurité de sa marche et la durée de son service.

I. TOLOU.

## UN MOTEUR D'AVIATION A DEUX-TEMPS

Le deux-temps de moto a été utilisé sur des aviettes. C'est ainsi que le « Pou du Ciel » a un moteur Harissard à deux cylindres. Nous savons, d'autre part, qu'Aubier et Dunne construisent un deux cylindres deux-temps de 500 cmc. Mais s'il y a eu des gros moteurs d'aviation à deux-temps, ils n'ont guère fait parler d'eux. Même les Diesel d'aviation sont presque uniquement des quatre-temps. Cela est assez curieux si l'on admet qu'à cylindrée égale et à régime égal un deux-temps devrait théoriquement développer une puissance double de celle d'un quatre-temps. En tous cas, soyons assurés que le moteur à deux-temps possède un bel avenir aussi bien pour l'avion que pour la voiture. Actuellement, M. Lawrence, un ingénieur américain qui a créé le célèbre moteur Wright Whirlwind, étudie un deux-temps à cylindres en étoile. Il procède à des essais avec divers systèmes de monocylindres, et sur les données qu'il se sera ainsi procurées, il pourra se baser pour l'établissement du polycylindre en étoile. Peut-

être les industries de l'automobile et de la motocyclette pourront-elles tirer profit de ces études.



Les « Ailes » annoncent également qu'en Angleterre, MM. Newmann et J. Fenner ont essayé un deux-temps polycylindrique en étoile. C'est un huit cylindres de 73 mm. d'alésage et de 63 mm. 5 de course. La cylindrée totale est de 2 l. 133. Le poids est de 90 kg. la puissance à 2.000 tours est de 110 CV. Le rendement volumétrique est remarquable si on con-

sidère le régime peu élevé auquel la puissance maxima est développée. Les tiges des pistons sont rigides et traversent une cloison qui obture le bas du cylindre. C'est la partie inférieure qui fait office de pompe d'alimentation et l'espace mort est réduit au minimum. C'est un système qu'on trouve utilisé sur les Benjamin et Duplex, sur le moteur anglais Stanger, et sur le moteur français Prado, mais dans ce dernier, la bielle est oscillante et la cloison fixe est remplacée par une plaque coulissante.

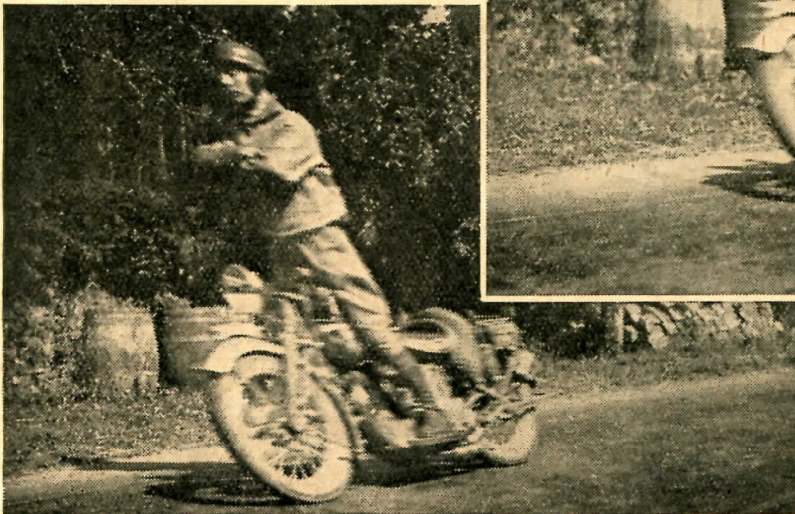


Sans doute le moteur d'avion convient fort bien à l'application du cycle à deux-temps à cause de sa marche à régime constant et du régime relativement lent auquel tourne l'hélice. Mais toutefois, nous subissons indirectement l'influence de l'aviation et si l'auto et la moto ont beaucoup donné au moteur d'avion, elles peuvent, à leur tour, bénéficier des progrès apportés aux moteurs d'aviation.

**MAIS... ASSUREZ VOUS BOND**

Nos tarifs sont les plus avantageux et vous avez la faculté de choisir la compagnie de votre choix, pas de cotisation à payer.

# LE SPORT



**BEAU SUCCES POUR LES COUPES DE PARIS DE MOTO-BALL**  
M. C. Dionysien bat M. C. Vitry par 6 à 0  
M. B. C. Paris bat M. B. C. de France par 1 à 0

La pluie qui ne cessa de tomber sur le stade de Saint-Germain, jusqu'au coup d'envoi contraria quelque peu l'ami Mauve, organisateur infatigable qui avait mis sur pied ces coupes de Paris de Moto-Ball. Malgré tout, c'est devant un public intéressé que se déroulèrent les matches.

Au cours de la première partie le M. C. Dionysien affirma une très nette supériorité sur le M. C. Vitry, le battant par 6 à 0. Partie fort agréable à suivre. Les avants du M.C.D. donnèrent pas mal de fil à retordre à la défense du M.C. Vitry, malgré l'excellente « barrière » que constituait le gardien de but de M. C. V. : Caduel.

Le second match constituait le clou de la réunion, car le M. B. C. de France comptait bien prendre sa revanche sur le M. B. C. de Paris. La partie fut menée très vivement entre deux équipes de valeur sensiblement égale ainsi qu'en témoigne le score de 1 à 0 à l'actif du M. B. C. de Paris.

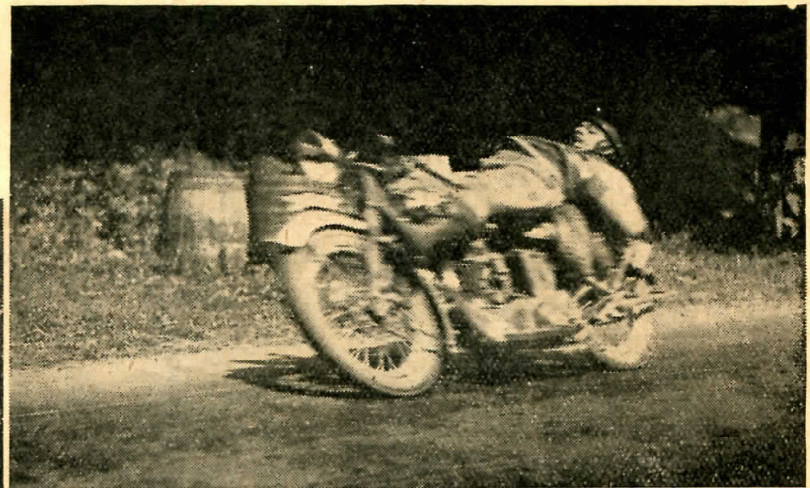
L'arbitrage assuré par Allain — qui se remet très vite de son accident des coupes de France — et Brisset ne donna lieu à aucune critique, et l'organisation parfaite de Guiller, Lebut et Charigny leur donne droit à toutes les félicitations.

**Le Circuit du Victoria Parc, à Nice**

Le M. C. de Nice, sous l'égide de son Comité sportif composé de MM. Rolly, Aune, Charpiat, Sartorio, Darason, Zola, a épinglé une nouvelle manifestation sportive.

Le cadre choisi est le splendide Victoria Parc, à Cimiez qui mesure environ 1 kilomètre au tour. Le parcours sera à couvrir 20 fois, mais sans être une épreuve de vitesse pure ; les concurrents auront à maintenir une moyenne imposée, comme dans les épreuves de tourisme et auront en outre à surmonter les quelques difficultés portées au règlement et dans lesquelles le non stop apportera la non moins facile réalisation.

A noter que cette journée intime ne manquera pas d'attirer un nombreux public toujours avide des manifestations de sports mécaniques. Ce ne sera donc pas une gymkhana, mais un concours de tourisme en circuit. Nous pensons que c'est vers la fin novembre qu'aura lieu et pour la première fois cette épreuve d'un nouveau genre.



**Au kilomètre lancé d'Angers, M. Sigrand, acrobate amateur, fit sur sa 350 Terrot de belles démonstrations de stabilité.**

du M. C. N. fut accepté en tous points par l'U. M. F. En résumé, la section du Motoball Cannois est formée et qui par un entraînement sévère sous les données des spécialistes niçois, nous vaudra sous peu une première exhibition suivie de bien d'autres, attendu que la municipalité offre son appui pour tous les sports, et ce grâce au dévouement de M. Weyngaard, directeur général du Comité des Fêtes.

## Appel aux Motocyclistes Picards !

DANS tous les départements existent des clubs motocyclistes.

Ces clubs, dont beaucoup comptent un nombre imposant de sociétaires, vivent, prospèrent et savent se rendre utiles et intéressants pour ceux qui en font partie ; sorties en groupe, excursions, rallies, etc...

Seul, le département de la Somme se trouve déshérité à ce point de vue.

Pourquoi ?

A quelques motocyclistes bien décidés, on peut faire du bon travail et former une association.

Ce sera une nouvelle-née, bien sûr, dont les premiers pas seront peut-être un peu chancelants mais, avec un peu de volonté, nous la verrons grandir rapidement.

Pourquoi n'en feriez-vous pas partie ?

Plus nombreux nous serons, plus intéressant ce sera pour tout le monde.

Ecrivez donc aujourd'hui sans faute (joindre timbre pour réponse, s. v. p.) à l'adresse ci-dessous :

R. D. 16, place René-Goble  
« Sports Bar » Amiens.

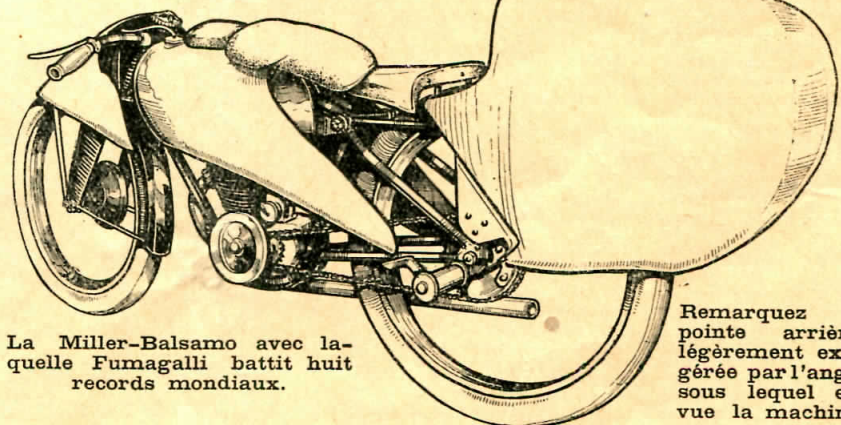
## Demain DIMANCHE 23 Octobre

Ne manquez pas d'aller voir à 25 kilomètres de Paris la course de côte de **GOMETZ-le-CHATEL** la dernière course de la région parisienne. Premier départ à 10 heures.

**Au Motor Sporting Club de Cannes**

DANS sa dernière séance présidée par M. Mativa, à laquelle fut convié M. Aune, président du M. C. de Nice, il a été mis au point la question qui occupe en ce moment de nombreux clubs : le Motoball. Le distingué président niçois retraça brièvement les débuts de ce sport et fit surtout remarquer que le règlement élaboré au siège

**UNE 175 PROFILÉE**



La Miller-Balsamo avec laquelle Fumagalli battit huit records mondiaux.

Remarquez la pointe arrière, légèrement exagérée par l'angle sous lequel est vue la machine.



Au cours de la fête de bienfaisance organisée par le parc du Casino de Charbonnières-les-Bains, deux motocyclistes sur la même machine passent à travers une glace à 80 à l'heure.

#### Vol à voile et aviation de tourisme

Vers la création d'une gare de locomotion aérienne.

Il n'est certainement pas indiscret d'appréhender qu'un projet est à l'étude dans un Club de vol à voile, pour la création d'une gare de locomotion aérienne spécialement réservée à l'aviation de tourisme.

Cet aéroport serait construit sur le territoire d'une commune de Seine-et-Oise. On pourrait, ainsi, arriver à décongestionner le Bourget et Orly.

La réalisation de ce projet, sera le couronnement des efforts du groupe aéronautique de l'arrondissement de Pontoise « Les Ailerons », jeune groupement de vol à voile, mais combien actif. Leurs Présidents et vice-président MM. Chalaux et Joly, véritables animateurs de ce club, méritent toutes les félicitations.

Mais nous sommes heureux de savoir que ce club ne sera pas seul pour l'accomplissement de sa tâche. Il sera soutenu par M. Patenôtre-Desnoyers, député, maire d'Enghien et M. Luca, sous-préfet de l'arrondissement de Pontoise.

Il faut que les Pouvoirs publics aident et facilitent l'élévation de cet aéroport, car il ne s'agit pas de la défense d'une cause locale mais nationale.

Nous apprenons d'autre part que, sur l'initiative de M. Luca, sous-préfet de Pontoise, le dimanche 30 octobre, sera réservée à une journée Nationale de l'Aviation au profit de la Maison des Ailes, Ailes Brisées, Vieilles tiges, etc., une partie des dons sera affectée au développement des groupements aéronautiques et à l'aménagement des terrains.



Journée Sportive du Club Motocycliste de Genève.

Le Club motocycliste de Genève organisait le 16 octobre une journée motocycliste au cours de laquelle eurent lieu une course au renard et un gymkhana comportant de nombreuses épreuves amusantes.

Toutes les épreuves remportèrent un très grand succès et la journée se déroula dans une atmosphère de cordialité et de franche gaieté.



Le Moto Club de Rabat organisait le 9 octobre le circuit des Villes du nord du Maroc. Epreuve de régularité disputée sur le parcours Rabat, Khenusset, Meknès et Fez ; arrêt d'une heure et demie, puis Fez, Col de Zégotta, Petitjean, Kénitra-Rabat. 420 kilomètres.

25 concurrents prirent le départ, favorisés par un temps splendide. Bûches, ennuis mécaniques réduisent les arrivants à 10.

Une partie du parcours, en très mauvais état, col Zégotta, Petitjean causa six abandons. Cette route offre une grande similitude avec certaines des environs de Paris, réputées pour leurs nids de poule, on y danse, on y danse...



L'équipe de Moto-Ball de l'A. M. Dijon qui rencontra dernièrement le M. C. Nice. De gauche à droite : Rigoletto, Proust, Dupont, Pouillaux, Desucher.

## - CLUBS -

Public nombreux et intéressé, dans les traversées de villes et à l'arrivée. Beau succès à l'actif du M.C.R.

1<sup>er</sup> ex aequo : Rivet (Casablanca), B. S. A., 350 cmc. et Bastide (Casablanca), Royal Enfield, 500 cmc. ; 3<sup>e</sup> ex aequo : Girod (Rabat), sidecar 500 cmc., Saroléa ; Pilati (Casablanca), P. N. ; Schmidt (Casablanca), B.S.A., 500 cmc. 6<sup>e</sup> : Moulay Ahmed (Meknès) ; 7<sup>e</sup> : Alvès (Rabat), sidecar 500 cmc., Saroléa ; 8<sup>e</sup> : Damico (Rabat), Ariel 350 cmc. ; 9<sup>e</sup> : Tranche (Rabat), Monet-Goyon 175 cmc. ; 10<sup>e</sup> : Desmare (Rabat), Ariel 350 cmc.

Epreuves à venir. — Casablanca, 6 novembre : Course de Côte d'Anfa-Mazagan ; 13 novembre : Les 3 heures de Mazagan.

### LES ASSURANCES EN COURSE

Un de nos confrères « L'Argus », spécialiste des Assurances, traite ainsi cette question qui nous paraît être du plus haut intérêt pour notre milieu.

Question posée : Un agent d'un constructeur de motocyclettes demande au dit constructeur de lui prêter une machine pour participer à une course. Il est spécifié que les organisateurs de la course souscrivent toutes polices d'assurances nécessaires.

D'autre part, l'agent dégage, par lettre le constructeur de toute responsabilité. Cette lettre est-elle valable ? En cas d'accident causé à un tiers, celui-ci n'aurait-il aucun recours contre le constructeur si l'agent se trouve défaillant ?

Ce même agent n'aurait-il pas de recours contre le constructeur malgré sa lettre de dégageement, s'il prouve qu'il y a eu vice de construction de la machine ?

Réponse : 1<sup>o</sup> Le coureur reste responsable vis-à-vis des tiers, des accidents qu'il peut, par sa faute, occasionner à ceux-ci ;

2<sup>o</sup> La lettre par laquelle l'agent dégage de toute responsabilité le constructeur de la machine, n'est valable qu'autant qu'il s'agit de fautes légères. Mais un vice de construction serait, à notre point de vue, une faute lourde aux conséquences de laquelle le constructeur ne saurait se soustraire. Il y aurait là une convention contraire à l'ordre public ;

3<sup>o</sup> Le tiers blessé peut avoir un recours :  
a) Contre le coureur pour faute personnelle ;  
b) Contre les organisateurs si leur responsabilité est en jeu ;

c) Il peut, en outre, s'il y a lieu, exercer contre le constructeur l'action oblique prévue par l'article 1.166 C. C. que pourrait avoir le coureur.



# CALENDRIER U. M. F.

240 manifestations automobiles et motocyclistes au calendrier. De nombreux rallies. Nous reverrons Paris-Madrid ?

Moto Revue organisera deux épreuves technique et pratique, ainsi que Paris-Les Pyrénées-Paris.

UNE première réunion, en vue de l'élaboration du calendrier des manifestations automobiles et motocyclistes pour 1933, a été tenue le jeudi 13 octobre, dans une des salles de l'Automobile Club de France, place de la Concorde, sous la présidence de M. Pérouse.

Si les présidents et délégués de clubs automobiles étaient nombreux, les représentants motocyclistes étaient bien peu.

On assista à de drôles de discussions qui firent naître de nombreuses difficultés, malgré toute l'autorité de M. Pérouse qui essaya de concilier les éternels réclamants.

Il y a, avant d'entrer dans le vif du sujet, quelque chose que nous n'avons pas bien compris ?

Le Comité de l'U. M. F. s'est réuni le 28 septembre et a procédé à un premier classement des demandes d'inscription des clubs motocyclistes pour le prochain calendrier sportif qui a été établi provisoirement à la réunion dont nous parlons aujourd'hui.

Une résolution a été adoptée, laquelle déclarait que les demandes de dates présentées par certains U. M. régionales qui n'étaient pas parvenues au secrétariat avant la réunion de septembre seraient intercalées au mieux des places disponibles. Il nous a été permis de constater que cette résolution n'avait servi à rien et que certaines épreuves, classées primitivement dans le calendrier provisoire, virent leurs dates modifiées du fait que le calendrier automobile n'avait pas été établi en même temps. Il y a là, à notre avis, un manque de mise au point... A quand les commissions que nous ne cessons de réclamer ?

Dans ce calendrier, qui vient d'être établi, on voit réapparaître certaines épreuves qui avaient disparu, d'autres qui n'avaient pas eu lieu cette année et enfin... de nouvelles épreuves.

La première grosse discussion porta sur les fêtes de la Pentecôte ou durant cette période deux grandes épreuves se trouveront en présence : le Bol d'or, cher à notre ami Mauve, et

le Grand Prix de Nîmes de l'A. C. du Gard. Il est certain — et sans aucun parti pris — que le Bol d'Or a un droit de priorité, sur le Grand Prix de Nîmes, qui est incontestable.

Les deux partis en présence : Mauve-Alex Lacroix ne purent s'entendre. On entendit parler de « course de toros », de fêtes locales, de racolage de pilotes, et... ce qui eut le don d'amener les protestations des représentants de Nîmes. Et tout ceci ne se termina pas par des chansons, mais par un aveu de M. Roche de Reims, qui avec la franchise que nous lui connaissons, mit les choses au point.

M. Roche déclara, alors qu'il discutait avec M. Marco (A. C. Lorrain) qu'il n'était pas opposé à une entente entre les dirigeants de clubs, tout d'abord pour ne pas se tirer dans les jambes et ensuite pour constituer une caisse permettant de donner des primes au départ. Voilà où nous en sommes. C'est le club qui aura le Comité d'organisation le plus riche qui aura la plus belle épreuve ! Nous allons donc arriver à une idée qui nous avait été soumise un jour, par un amateur automobiliste et qui consistait en une association de coureurs amateurs, possédant plusieurs véhicules de course et ne se déplaçant que suivant l'importance de la prime accordée par les organisateurs. C'est un peu ce qui se produit dans certains pays étrangers et c'est ce qui va se produire au cours de l'année 1933. Nous en reparlerons.

L'établissement provisoire du calendrier s'est clos sur le joli chiffre de 240 manifestations, soit 130 pour les automobiles et 110 pour les motocyclettes. Parmi tout ce lot d'épreuves, nous devons dire que les Rallies rentrent en ligne pour le coquet chiffre de 25, dont plusieurs sont nouveaux, tels que : le Rally Paris-Grenoble des Artistes, le Rally National du Centre, de Gastronomie de Normandie, le rally Européen, des vins de l'Ouest de la France. Ceux ayant comme terminus des plages ou des stations thermales

sont également très à la mode... En ce qui concerne ce genre de manifestations, nous estimons que l'idée soumise devant l'assemblée par M. Pérouse est à retenir. Plus d'inscription de ces épreuves dans le calendrier, établissement d'une réglementation spéciale.

Nous aurons l'an prochain 45 courses de côte. Il y en a très peu de nouvelles. Quant aux circuits de vitesse et de tourisme, ils sont en assez grand nombre. Dans les nouveaux nous relevons : course de vitesse à Conflans (A.C.I.F.); circuits de vitesse à Mazamet, des Capitales (M.C.F.), de Carcassonne, de Nice, de Granville, de Brignoles.

Nous retrouvons, dans les anciennes épreuves les Paris-Nice automobiles et motocyclistes et toute la gamme de leurs épreuves annexes ; Roubaix-Paris-Roubaix ; Bol d'Or, Tour de France ; 24 heures du Mans ; Grand Prix de la Marne, de Lorraine, de Dieppe, de la Baule, du Comminges ; Grands Prix de France, de Marseille, etc...

De nouvelles épreuves de grande envergure, organisées par l'A.C.I.F. et le M.C.F. se dérouleront en 1933. Du 25 au 28 mai, Paris-Madrid (A) ; Les Audax motocyclistes (M) ; du 2 au 9 juillet, circuit des Capitales (A.-M.).

\*\*

En ce qui concerne les épreuves organisées par Moto Revue si nous n'avons pas renouvelé l'inscription des Six Jours d'hiver, c'est uniquement en raison de certaines difficultés qui ont été déjà exposées dans ces colonnes. Par contre, nous ferons disputer, deux épreuves technique et pratique les 11 et 12 mars et les 13 et 14 mai. Quant à Paris-Les Pyrénées-Paris, elle se déroulera comme les années précédentes pendant les fêtes du 14 Juillet, c'est-à-dire, pour 1933, du 11 au 16 juillet. Il va sans dire que ces trois épreuves seront organisées avec nos amis de l'A. C. I. F. et de l'A. M. C. F.

( Voir le calendrier dans le prochain N.° )

## DE TOUT UN PEU

### LA NOUVELLE 350 SUNBEAM

DERNIÈREMENT nous annonçons à nos lecteurs une nouvelle production de la firme de Volverhampton, une 250 cmc. à culbuteurs atteignant le 125 à l'essence pure. Sunbeam qui avait abandonné depuis plusieurs années la fabrication des 350 rapides pour ne plus construire comme machine de course que le fameux modèle 90 de 500 cmc., vient de mettre sur le marché une 350 compétition qui va remplir d'aise les amateurs de machines belles et ultra-rapides. Le moteur de 70x90 est comme tous les Sunbeam 1933 lubrifié par carter sec. Les ressorts de soupapes sont des ressorts spirales. La culasse a été l'objet d'expériences très approfondies pour pouvoir obtenir un taux de compression de 7,5 à 1 sans détonation. La vitesse à l'essence pure dépasserait 130 à l'heure.

### NOTRE COUVERTURE

NOTRE cliché de couverture qui représente le monument commémoratif de Champaubert-la-Bataille nous vient, comme plusieurs autres couvertures déjà

passées, de notre abonné d'Epernay, M. Paulin.

Amateurs de photos, envoyez-nous de belles vues, des monuments, des paysages. Ils pourront passer en couverture de Moto-Revue !

Mon petit-  
doigt m'a dit.

... que le Grand Prix de l'U. M. F. serait disputé en juillet sur le circuit de Dieppe.

... que la boîte de vitesse de la Kœhler-Escoffier de Monneret était chez Jonghi et sous scellés.

... que c'est le comble de l'ironie sportive ?

... que Monneret est toujours nerveux et qu'il ne pourra pas attendre jusqu'au Printemps pour....

... que Mauve avait l'intention d'engager pour le Bol d'Or le ventriologue Polian.

... que Monneret, candidat au grand prix des Champions, pouvait se brosser...

... qu'il a vu passer les 10.000 francs... en rêve !

... que Lecot mettait sur pied un nouveau raid.

... que Géo Ham, retour des Amériques, a ramené une jolie petite panthère... des pampas.

... que les constructeurs motocyclistes ne sont pas très contents des journées de gala du Salon (entrée : 20 francs).

... qu'un acheteur éventuel demandait aux frères Bernardet si la moto était comprise dans le prix du sidecar.

... qu'un autre demandait s'ils donnaient les trois valises qui vont dans le coffre arrière.

... qu'un client demandait à Favor si son vélomoteur électrique marchait par ondes hertziennes.

... qu'en ce cas là, il supprimerait son poste de T. S. F.

... qu'un astucieux prétendait que Belgian-sidecars aurait dû peindre le Manneken-Piss sur ses carrosseries au lieu du chien qui saute.

... que Monneret avait eu son bachot à 12 ans.

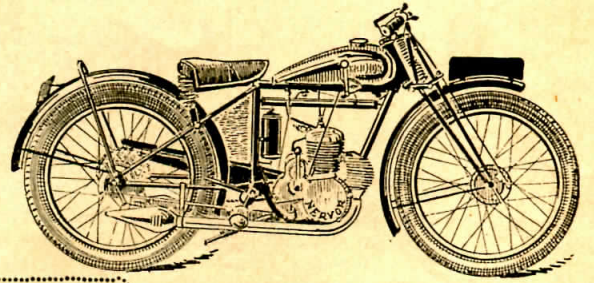
... que Monneret, au Salon, n'arrêtait pas de regarder les boîtes de vitesses étrangères.

... qu'à la fin de l'année, il sera constructeur de motocycles, qu'il aura pignon sur rue à Montrouge.

... que nous verrons bientôt la Monneret spéciale.

... que Jean de Latour en sera le pilote

# Vélocoteurs et Motos miniatures



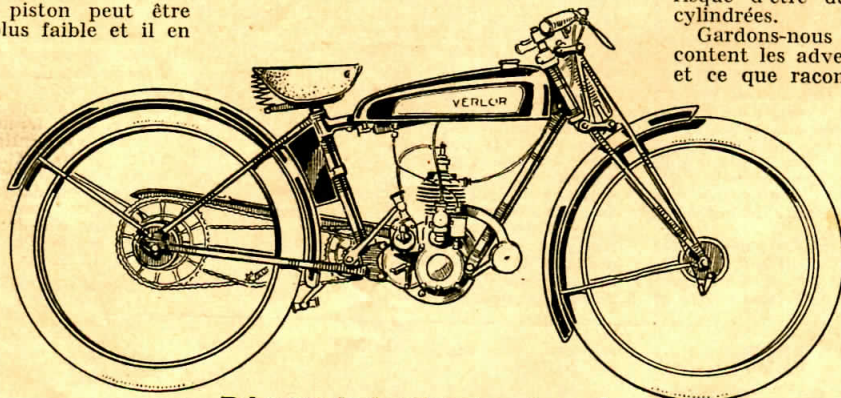
Une moto miniature française, la 150 cmc. Radior avec moteur deux temps deux vitesses Nervor

L'un et l'autre ont leur raison d'être, il y a place sur le marché pour chaque sorte.

Le vélocoteur a fait naître de merveilleux petits moteurs d'un rendement tel qu'il a fallu recourir à des artifices divers pour les empêcher de dépasser la vitesse réglementaire. On a par exemple réduit la section de passage du canal de transfert. La démultiplication varie entre 10 et 12 à 1, et cela avec des roues de 60. Cela représente un régime de 2.650 à 3.200 t.-m., c'est-à-dire un régime peu élevé pour des moteurs dont la course ne dépasse guère 60 mm. La preuve est faite que ces petits moteurs sont robustes, sûrs, et à peu près inusables. C'est en effet une erreur complète de croire qu'un petit moteur ne puisse durer. Il n'y a aucune raison pour que ses organes et les roulements ne soient aussi largement calculés que ceux d'un gros moteur, par rapport aux efforts qu'ils supportent, tout au contraire. Notons même qu'à régime égal un petit moteur dont la course est plus faible, a une vitesse linéaire de piston moins élevée et c'est là un facteur important d'usure. Le piston peut être monté avec un jeu plus faible et il en

résulte plusieurs avantages : le piston porte sur une plus grande surface, ce qui réduit la pression unitaire ; l'étanchéité est meilleure, ce qui est un facteur essentiel de la bonne marche d'un deux-temps. Quant au choix des matériaux, il n'y a aucune raison pour qu'il ne soit pas aussi sérieusement fait. Ne voyons-nous pas employer des chemises en acier

trempe ou des fontes très dures pour les cylindres, des aciers chrome nickel trempés, cémentés et rectifiés pour la bielle et les vilebrequins, des roulements à galets et à billes. Nos constructeurs ont établi ces petits moteurs avec un soin extrême, ils ont su résister à l'appât d'un bon marché excessif. Ils font très justement passer la qualité avant le prix et c'est en grande partie à la qualité exceptionnelle de ces petits moteurs que



Bel exemple de vélocoteur français : le Verlor à moteur Stainless, moyeu AYA starter à débrayage et guidon AVA 123 à poignées tournantes.

le vélocoteur doit son succès. Le bon marché a certainement joué un rôle important, mais il n'eût exercé qu'une influence éphémère si les vélocoteurs n'avaient pas répondu aux exigences du public. Quant au graissage il n'offre aucune difficulté particulière et le graissage par mélange est pour les deux temps le meilleur et le plus sûr. Nous avons également des huiles beaucoup meilleures que celles de jadis.

En Italie où le régime d'exonération d'impôts et de permis de conduire s'étend jusqu'aux 175, c'est cette cylindrée qui retient toute l'attention des constructeurs qui obtiennent d'incroyables résultats. Voici l'incomparable Benelli double arbre à cames en tête, gagnante des Grands Prix de France.

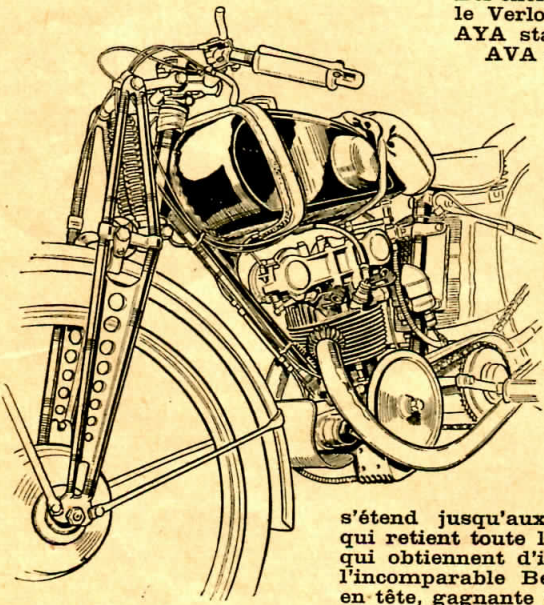
La popularité du deux-temps est par faitement justifiée et ce n'est pas une question de prix. Simplicité, couple régulier, puissance élevée aux faibles régimes constituent des avantages de premier ordre pour une machine destinée au grand public, peu curieux de mécanique, et pour un véhicule monovitesse. Cependant il n'est nullement impossible d'établir d'excellents quatre-temps de très petite cylindrée et l'on voit au Salon des monocylindres quatre-temps à soupapes latérales de 100 et 125 cmc., et il n'y a aucune raison pour qu'ils ne donnent pas entière satisfaction. Mais nous ne croyons pas que le deux-temps risque d'être détrôné dans les petites cylindrées.

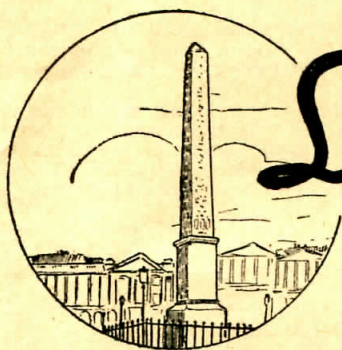
Gardons-nous de croire ce que racontent les adversaires des vélocoteurs et ce que raconteront ceux des motos

miniatures. Qui dit petite machine ne dit pas machine fragile et délicate. Certes, nous ne devons pas considérer ces petites machines comme l'idéal de tout le monde et personnellement, bien qu'en admirant les résultats atteints par ces moteurs pygmées, nous préférons des machines puissantes et rapides. Mais

nous savons fort bien que si nous voulons faire le tour de la France avec un vélocoteur nous y arriverons à condition de nous contenter d'une moyenne de vingt à l'heure. Il est des personnes à qui cela suffit, et qui apprécient la légèreté et la maniabilité d'une machine de trente kilos. Il en est d'autres qui ne s'en servent que pour des allées et venues et nous avons souvent recours au vélocoteur dans ce cas. Il en est d'autres enfin pour lesquelles le vélocoteur est par son prix et par son économie le seul véhicule possible. On peut sans doute, pour le prix d'un vélocoteur, trouver une moto d'occasion, mais le budget d'entretien sera certainement plus lourd, d'autant qu'on n'aura vraisemblablement qu'une machine assez fatiguée et dans certains cas l'impôt modéré et la dispense de permis de conduire sont un attrait certain.

Si le vélocoteur ne fait pas concurrence à la motocyclette proprement dite du moins il est assuré d'une clientèle étendue, et il peut compléter la moto comme machine non de « course » mais de « courses ». Ne méconnaissons pas un autre avantage sérieux : la facilité de garage qui résulte et de son faible encombrement et de son prix réduit.





# Le

# coin de l'U. M. F.

**Les Championnats de France vitesse de 1932. — Une modification aux règlements des Grands Prix de France de 1933. — Un Championnat de France tourisme pour amateurs. — Pourquoi l'U. M. F. n'est-elle pas agréée du Gouvernement ?**

LES Championnats de France vitesse, de 1932, sont courus !

Si nous n'avons pas attaqué plutôt la décision de la Commission Sportive de l'U. M. F. qui a fait dérouler ces épreuves à une heure beaucoup trop matinale, c'est pour ne pas être accusés d'en avoir gêné le développement. Nous étions sûrs du résultat !

En vérité de qui se moque-t-on : de nos constructeurs ou du public, acheteur éventuel de notre production ?

De même que pour le Grand Prix de l'U. M. F., ces épreuves ont servi de lever de rideau à une manifestation et on a « joué » devant des banquettes vides. Avouons que c'est une drôle de conception du développement du sport motocycliste en France.

Analysons maintenant la part des fautes qui reviennent à chacun.

Nous avons dit, dans ces colonnes, tout ce que nous pensions de la constitution fédérative française. Tant qu'on se bornera à ne pas vouloir entendre raison, place de la Concorde, nous n'arriverons à rien.

Si nous avons demandé que le Comité de l'U. M. F. se subdivise en de nombreuses commissions : commissions technique, sportive, touristique, de propagande, de chronométrage, de surveillance, d'étude des règlements de courses, etc. — c'est que le développement du motocyclisme en France, le réclamait. Il a besoin de directives, de conseils, d'aides et nous sommes persuadés que si M. Pérouse le veut, il peut faire aboutir ce que nous ne cessons de réclamer.

Actuellement que trouvons-nous pour guider le sport motocycliste sur notre territoire ? Une Commission sportive composée — avouons-le franchement et sans parti pris — d'un trop grand nombre de membres d'un même club ; un comité fantôme où quelques petits éléments... agressifs sont noyés et sans aucun espoir d'être écoutés ; de représentants des constructeurs français qui assistent de temps en temps, à ces réunions. Nous pouvons affirmer et quelques-uns de ces derniers l'ont déclaré, que tant que l'U. M. F., n'évoluera pas, ses réunions ne nous intéresseront pas ? Alors !

M. Pérouse, vous pouvez modifier tout cela. Vous pouvez rendre la vie à ce contrôle sportif que vous détenez en l'élargissant, en l'adaptant mieux aux besoins actuels et en lui enlevant le rôle de gendarme que l'on vous fait jouer actuellement. Nous sommes sûrs que vous trouverez toutes les bonnes volontés qui vous seront nécessaires, pour rendre à la fédération son vrai rôle et lui faire occuper la même place que de semblables associations occupent dans les pays étrangers. Voilà pour l'élément sportif !

Du côté des constructeurs, il est regrettable d'avouer que ce sont toujours les

mêmes qui répondent à un appel fédératif. On met beaucoup trop en avant le mot « crise ». Cependant si nous en croyons les statistiques, 50.000 machines ont été enregistrées en 1931. Certes l'organisation d'un service de course pèse sur le budget des constructeurs, mais nous avons remarqué que lorsqu'on leur demande de participer à des épreuves de vitesse, il y a beaucoup trop de « lâchages ». La crise est aussi pour les Italiens, les Belges, les Anglais, les Allemands ? et si nous regardons les résultats, tous donnent à fond dans leurs épreuves nationales.

Or, le Championnat de France vitesse, l'épreuve qui devrait être la plus belle de notre calendrier puisqu'elle n'est ouverte qu'aux machines françaises, pilotées par des Français n'avait réuni que quelques engagés.

Si c'est le fait de l'avoir fait disputer à 7 heures du matin qui en est une des causes, que nos constructeurs le disent et nous sommes certains que la fédération se rangera à une demande aussi bien fondée.

Enfin, du côté du public, la perspective d'être sur place avant 7 heures du matin n'était pas faite pour l'encourager et le programme de la journée était beaucoup plus alléchant par suite de la présence de certaines vedettes internationales. Cependant, avouons que ce fut un drôle de spectacle de voir le lot des pilotes professionnels « galoper » par-dessus un lot de concurrents dont les premiers savaient pertinemment que les seconds n'étaient pas à craindre. Il nous semble que le M. C. F. qui est passé maître en organisation pourrait envisager les Grands Prix de France 1933 sous une autre formule, tout en lui conservant — bien entendu — son caractère d'amateurisme... et nous lui disons, comme à la fédération, s'il le veut, il le peut !

Et pour conclure, nous dirons ceci : Si nous avons été battus aux Grands Prix de France ce n'est pas sur notre valeur propre, mais sur un manque d'entraînement qui s'est fait rudement sentir. Les colonnes de *Moto Revue* ont dit, avec un développement suffisant, que notre construction ne pouvait être donnée comme inférieure à celle de nos voisins anglais, allemands ou italiens. Seulement les nôtres devraient penser que faire de la belle mécanique et en démontrer la supériorité sont une seule et même

chose qui fait partie de l'offensive commerciale nationale et internationale. Espérons que l'année 1933 verra une nouvelle orientation de nos constructeurs sur le marché sportif, tourisme et vitesse.

Profitant également de l'occasion qui nous est donnée de parler des Championnats de France, demandons à l'U. M. F. d'envisager — on a suffisamment de temps — pour 1933 un Championnat de France tourisme pour les « amateurs ». Cette idée qui nous est personnelle, a cependant rencontré auprès de certains amateurs à qui nous en avons fait part, les encouragements qui en permettent la réussite. Nous en reparlerons... Il y a également une autre question qui nous occupe et sur laquelle nous entretiendrons nos lecteurs : Pourquoi l'Union Motocycliste de France n'est-elle pas une société agréée du Gouvernement ? C'est une idée qui nous a été soumise et que nous voudrions voir résoudre au moment où, tout autour de nous — c'est-à-dire à l'étranger — on utilise les ressources que peut procurer la jeunesse sportive bien dirigée, en les éduquant, en les surveillant et en créant des épreuves pour eux. Cela n'existe pas encore en France. Souhaitons qu'on n'en déplore pas trop tôt les conséquences.

E. R.

## DERNIERE HEURE

**Auto Moto Club Aiglon**  
Réunion de clôture

L'ACTIF Auto Moto Club Aiglon, de Laigle, va clôturer dignement une saison particulièrement bien remplie en organisant le 30 octobre à 14 heures, une réunion de clôture qui sera bien dotée au point de vue prix, puisque 2.000 francs viendront récompenser les efforts des concurrents. En ce qui concerne les motos, il y aura une épreuve de vitesse départ et arrivée arrêtés ; une épreuve de roulement et une épreuve de ralenti.

Les engagements (gratuits) sont reçus au secrétariat de l'A.M.C.A., 13, rue Saint-Jean, à Laigle.

**Chemins de Fer de l'Etat**  
Voyagez confortablement en lits-toilette ou en couchettes

DES compartiments comportant deux lits avec draps et une toilette sont mis à la disposition des voyageurs de 1<sup>re</sup> classe entre Paris et Brest dans les trains N<sup>os</sup> 501 et 502 (départ de Paris-Montparnasse à 20 h.20 et de Brest à 20 h. 35), entre Paris et La Rochelle dans les trains 781 et 780 (départ de Paris-Montparnasse à 21 h. 50 et de La Rochelle à 21 h. 20).

Le prix de ces lits-toilette est peu élevé : 65 francs en hiver.

En outre, le porteur d'un billet de 1<sup>re</sup> classe peut louer le compartiment tout entier, s'il désire être seul, en acquittant en plus de son billet de 1<sup>re</sup> classe le supplément pour les deux lits-toilette.

Sur tous les parcours de nuit de grandes lignes des couchettes en toutes classes sont également mises à la disposition des voyageurs.

Profitez des prix réduits de la saison d'hiver :

1<sup>re</sup> classe : 34 francs. 2<sup>e</sup> classe : 27 fr. 25.

3<sup>e</sup> classe : 22 fr. 75.  
Renseignez-vous dans les gares du réseau de l'Etat.



### Les décisions du Conseil du R. M. C. d'Italie

176 clubs et 8.651 sociétaires affiliés. — 2.014 licences et 163 épreuves motocyclistes, tel est le bilan de la fédération italienne pour 1932.

Le Royal Moto Club d'Italie vient de tenir une réunion importante dans les locaux du M. C. de Milan, sous la présidence du baron Ricci del Riccio.

Le Conseil a adressé des félicitations à M. Ferrario pour la parfaite organisation des Six Jours Internationaux, ainsi qu'à MM. Magnani, Head et à l'excellent secrétaire du Conseil d'organisation, M. Purli.

La Commission passa ensuite à l'examen de la situation sportive et organisatrice qui s'est terminée le 1<sup>er</sup> octobre.

La situation est la suivante : Moto-Clubs affiliés : 176 ; sociétaires affiliés : 8.651 ; licenciés : 2.014 (124 en 1<sup>re</sup> catégorie, 666 en 2<sup>e</sup> catégorie et 1.224 en tourisme). Epreuves inscrites au calendrier : 174 ; épreuves disputées : 163.

On parla ensuite du succès obtenu cette année par le Championnat italien de 2<sup>e</sup> catégorie, lequel avait réuni 230 concurrents, ainsi que des épreuves organisées par la fédération : le Grand Prix d'Europe et le raid Milan-Rome-Naples.

La commission décida d'accepter l'affiliation des hôtels en vue d'une propagande de tourisme motocycliste. Des félicitations furent adressées à plusieurs grands clubs pour leurs organisations sportives.

Le Conseil pour ce qui regarde l'année 1933, confirme la nomination des anciens commissaires, des inspecteurs régionaux et la composition des commissions sportive, économique, industrielle et technico-permanente ; décide le maintien de la taxe d'affiliation imposée aux clubs et sociétaires, ainsi que la taxe des licences et des taxes pour l'inscription des épreuves au calendrier ; établit les avantages réservés aux sociétaires pour 1933 ; bulletin mensuel, guide de l'Italie, réduction dans certains postes d'essence, hôtels, mécaniciens, etc...

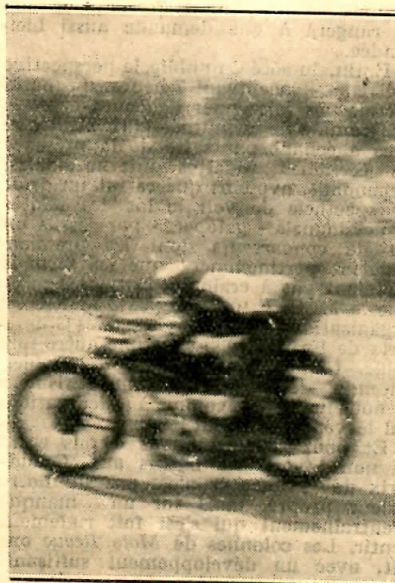
Le Conseil décide de faire inscrire au calendrier sportif international de 1933, qui sera établi lors du prochain Congrès de la F. F. C. M. qui va se tenir à Paris, les épreuves suivantes : Circuit de Lario, Grand Prix des Nations, Targa Florio, raid Milan-Rome-Naples, Grand Prix du R. M. C. I et Coupe de la Mare.

Le Conseil enfin, après une longue discussion met sur pied son programme de

### Fumagalli. sur une Miller-Balsamo bat à Monza huit records du monde en 175 cmc.

propagande qui comprendra les six manifestations désignées plus haut. Il s'occupa également de réaliser le récent accord qui vient d'être signé avec le nouveau groupement « les jeunes Fascistes » et délibéra sur la constitution de la commission qui sera chargée de l'école d'instruction théorique et pratique des jeunes motocyclistes militaires.

La réunion se termina sur des félicitations que le Conseil adressa à la firme Miller-Balsamo et au pilote Fumagalli pour les huit records du monde qui viennent d'être battus, par la dite firme, sur l'autodrome de Monza.



La position en course de Brusi (Guzzi) qui a été proclamé Champion d'Italie 250 cmc,

### Les Champions Italiens (1932)

Voici le classement du Championnat national italien (1<sup>re</sup> catégorie) pour la saison 1932.

Ont été proclamés champions motocyclistes les pilotes ci-après qui ont participé aux épreuves suivantes : Grand Prix de la F. I. C. M., Targa Florio, Circuits de Bologne, Lugo, Arona, Forli et Radipuglia.

Motos 175 cmc. (15 classés). — Bascieri (M. C. Modame) avec 52 points.

Motos 250 cmc. (14 classés). — Brusi (M. C. Pesaro), avec 50 points.

Motos 350 cmc. (21 classés). — Susini (M. C. Livourne), avec 33 points.

Motos 500 cmc. (27 classés). — Bandini (M. C. Forli), avec 48 points.

Parmi ceux qui avaient pris part au Championnat, nous relevons les noms de : Ghersi Mario et Pietro, Taruffi, Colombo, Nazzaro, Moretti, Tabacco, Sandri, etc.

### Huit records du monde battus à Monza par une Miller-Balsamo (175 cmc.)

UNE motocyclette Miller-Balsamo, de la catégorie 175 cmc., pilotée par Fumagalli vient de s'adjuger sur la piste de Monza, 8 records du monde dans cette catégorie.

La petite Miller-Balsamo 175 cmc, a été préparée par les frères Balsamo et étudiée au point de vue aérodynamique par l'ingénieur Marchetti de la S. I. A. I. qui avait adapté un système de profilage de la machine qui s'est révélé très intéressant.

Evidemment les frères Balsamo se sont préoccupés d'assurer le maximum de résistance à leur machine pour sacrifier quelques kilomètres à la vitesse pure. Durant sa tentative, Fumagalli manqua de peu le record de l'heure. Il fut ralenti dans sa vitesse par une obstruction dans le tube d'arrivée d'essence qui l'obligea à piloter avec une seule main ; malgré cela le valeureux pilote réussit à enlever le record des 100 milles à une moyenne de 122 km. 391, moyenne nettement inférieure aux 131 km. 109 soutenue sur les 100 kilomètres.

Rappelons que les records des 5 km. et 5 milles, des 10 km. et 10 milles, appartenaient à la maison de Rovin depuis septembre 1929 et mars 1930. Les autres records étaient détenus par l'industrie anglaise depuis octobre et novembre 1930.

### Les records battus

5 km. (départ lancé) en 2'06", moyenne 142 km. 857, ancien record : De Latour (Rovin) 142 km. 050.

5 milles (départ lancé) en 3' 24", moyenne 141 km. 948, ancien record : De Latour (Rovin), 129 km. 450.

10 km. (départ arrêté) en 4' 35", moyenne 130 km. 909, ancien record : De Latour (Rovin), 130 km. 530.

10 milles (départ arrêté) en 7' 15" 2/5, moyenne 133 km. 061, ancien record : De Latour (Rovin), 126 km.

50 km. (départ arrêté) en 22' 45" 4/5, moyenne 131 km. 790 (ancien record Fernhough (Excelsior), 126 km. 210.

50 milles (départ arrêté) en 36' 51" 2/5, moyenne 130 km. 991, ancien record : Fernhough (Excelsior) 125 km. 010.

100 km. (départ arrêté) en 45' 45" 4/5, moyenne 131 km. 109, ancien record : Fernhough (Excelsior) 122 km. 970.

100 milles (départ arrêté) en 1 h. 18' 53" 3/5, moyenne 122 km. 391, ancien record : W. J. Hervit (Excelsior) 120 km. 680.

MARCELLI.

# FABRICANTS - AGENTS

## Vous pourrez désormais louer une moto

Nous avons été si souvent interrogés au sujet de location de motocyclettes qu'il nous a semblé utile d'annoncer aux intéressés que désormais ils ont la possibilité de louer des motos.

Il appartenait au garage Renouvier de mettre au point une organisation de ce genre, organisation du reste assez complexe dans ses rouages, si l'on envisage tous les aléas de cette sorte d'opération : bon état de la machine, assurances, impôts, risques, etc.

Le Garage Renouvier, après avoir aplani toutes ces difficultés, a inauguré le 1<sup>er</sup> octobre son service de location. Ce ne sont pas des clous qu'il met à la disposition de la clientèle, mais uniquement des machines récentes à réservoir en selle et équipement électrique complet. Le locataire pourra choisir parmi des 250, 350 ou 500 cmc. ; la machine lui sera confiée pour kilométrage illimité et sans frais annexes, impôts et assurances étant couverts par le loueur.

Cette initiative du Garage Renouvier méritait d'être signalée ; une fois de plus il se met à la portée du motocycliste.

## La Batterie pour toutes les motos Grâce à Autox

Nous avons déjà eu l'occasion de parler des Accumulateurs U. S. L. qui sont fabriqués par la Compagnie Française d'Accumulateurs Electriques Autox dans ses usines de Gennevilliers.

La réputation de batteries U. S. L. pour automobiles n'étant plus à faire, nous avons voulu de nous renseigner sur les batteries de motos dont la compagnie Autox a entrepris la fabrication depuis quelque temps déjà.

Mêmes méthodes de fabrication que pour les batteries pour automobiles ; on en conclut tout de suite : mêmes qualités de grande capacité et de longue durée. Le souci principal des ingénieurs qui les ont conçues a été de faire des batteries ayant une étanchéité parfaite et une résistance absolue aux vibrations et aux chocs répétés.

De plus, la Compagnie Française d'Accumulateurs Electriques « Autox » a mis au point un support orientable qui permet la fixation de la batterie sur toutes les motocyclettes de quelque modèle qu'elles soient et à un endroit quelconque du cadre. Ce support se compose d'une pièce principale en tôle emboutie et nervurée formant siège et dossier supportant la batterie. Le système de serrage orientable est logé au centre de cette pièce ; il se compose de deux parties en V entre lesquelles est serré le tube du cadre au moyen de boulons centrés dans une rondelle qui peut tourner dans le dossier du support. Une sangle en acier à ressort rivée qu'à la base du support permet de serrer la batterie au moyen d'une vis à tête carrée. C'est un ensemble robuste et élastique qui assure une fixation parfaite de la batterie malgré les trépidations auxquelles elle est soumise.

## A propos de pièces détachées

Les trois conditions à remplir pour prétendre donner satisfaction à la clientèle, en ce qui concerne la fourniture de pièces détachées, sont : l'outillage, l'expérience, l'organisation. C'est pourquoi la Maison Pertuisot, fondée en 1904, vous donnera toute satisfaction.

L'organisation consiste à fournir dans le plus bref délai, les pièces dont le client a besoin, et ce, dans les meilleures condi-

tions. Pour cela, il faut un outillage de premier ordre, un personnel éprouvé, ayant toujours les mêmes cadres, car on ne s'improvise pas du jour au lendemain fabricant de pièces détachées, et c'est justement là qu'intervient l'expérience qui consiste à connaître tous les tours de main et la façon de procéder pour faire un travail devant donner toute satisfaction comme qualité et prix.

Exemple : refaire un embiellage n'est pas à la portée de tous. Egalement les réalésages avec fourniture de pistons, surtout en ce qui concerne les 2 temps ; il ne faut pas seulement un bon ouvrier, mais il faut aussi un technicien pour guider ce dernier.

C'est pourquoi la Maison Pertuisot, possédant tous ces éléments depuis de nombreuses années, doit vous donner satisfaction. D'ailleurs, la progression constante de cette Maison en est la meilleure preuve.

Il y a certains cas où il faut prévoir la fourniture de pièces d'origine de Maisons très répandues ou de spécialités qui ne sont pas fabriquées par les soins de cette Maison et qui pourraient être fournies au même prix que le client pourrait les payer lui-même : ceci, dans le but d'éviter aux clients de s'adresser à plusieurs Maisons.

En un mot, groupez vos achats et vous gagnerez du temps et de l'argent.

Il est inutile d'indiquer que la Maison Pertuisot fait directement dans ses ateliers tout ce qui concerne les pièces détachées, la soudure autogène, la soudure aluminium par procédé spécial, redressage de cadres et fourches, réfection d'embiellage, à galets, à aiguilles ou en bronzes spéciaux, réalésages avec fourniture de pistons en métal Y Aviation complets, avec segments et axes, réglage, rectification, etc...

**Comment on devient ajusteur et moteur mécanicien.** — Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le traçage et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage de machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly, ingénieur-mécanicien, 1 vol. in-8 br. de 266 pages avec 295 figures 1930 : 27 fr. (franco 28 fr.).

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

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

## NOTRE BIBLIOTHÈQUE

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

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

**Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions.** — Moteurs à quatre temps et à deux temps. Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 2<sup>e</sup> édition revue et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br. de 153 pages avec 94 fig. 1931..... 27 fr. (franco 28 fr. 50).

**Le moteur. Etude dynamique du moteur. Organes du moteur. Distribution. Carburant. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echapement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs.**

**Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.**

**Les petits trucs du chauffeur en panne**, par R. Champly, 4<sup>e</sup> édition, revue et augmentée, 1 vol. in-16 br. de 143 pages avec 80 fig. 1927.. 10 fr.

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

**La magnéto à la portée de tout le monde.** — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin,

ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 10<sup>e</sup> édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Voltex, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br. 95 pages, 53 fig. 1930..... 9 fr. (franco 10 fr.).

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

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

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

**Comment j'ai construit mon avionnette.** — Cette nouvelle édition a été réalisée au prix de 25 francs : c'est donc à ce prix que nous pourrions la céder à nos bureaux : pour envoi par poste ajouter 3 francs, soit 28 francs.

# ÉCOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES  
(Ouvret le Dimanche, fermé le Mardi)

ATELIER DE RÉPARATIONS  
37 bis, rue de Montreuil (face rue Roubo)

G. AUGOYAT

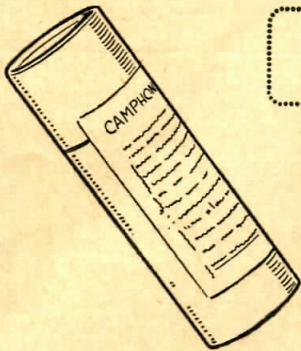
8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)

(Face métro Nation)

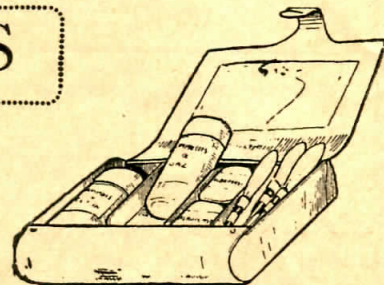
## NOS PRIMES

Camphoni-  
ne : Déca-  
laminant  
énergique  
se mélan-  
geant à l'es-  
sence pour  
décalaminer  
le moteur ou  
à dose pré-  
ventive d'en-  
retien.

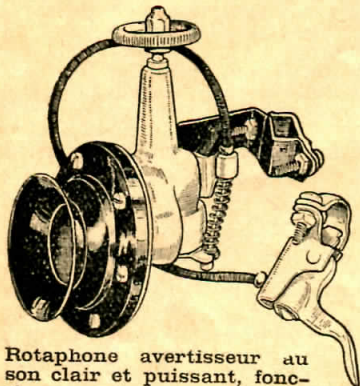
Valeur : 20  
frs. Abonnés : 12 frs.  
Lecteurs : 15 frs. Port : 2 frs.



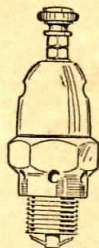
La Blague « Springrip », appuyez elle s'ouvre, lâchez elle se ferme. Deux manœuvres automatiques, solidité et étanchéité absolues. Présentation luxueuse. Valeur 40 fr. Abonnés : 28 fr. Lecteurs : 32 fr. Port : 2 fr.



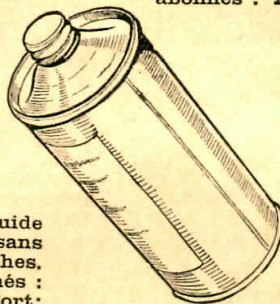
La Troussidéale, indispensable sur la route contient des compresses salolées, des tampons d'ouate, des bandes d'albuplast de 7 à 10 cmc., le tout en étui métallique. 6 ampouilles brevetées. La trousse en métal, élégante n'encombre pas plus qu'un portefeuille : Valeur 50 fr.; abonnés : 20 fr.; lecteurs : 35 fr. Port : 2 fr.



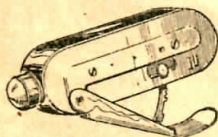
Rotaphone avertisseur au son clair et puissant, fonctionnement par friction sur le pneu. Valeur : 80 fr. Abonnés : 50 fr.; lecteur : 70 fr. Port 5 fr. 50,



S. D. A. savon liquide enlevant rapidement sans eau, toutes les taches. Valeur : 6 fr. Abonnés : 3 fr. Lecteurs : 5 fr. Port : 2 fr.



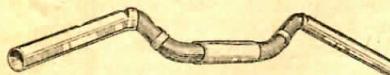
L'« Entomos ». Un carburant pur, sans incongruités désastreuses que l'on peut rencontrer au fond des bidons, voire dans les tuyauteries des distributeurs, est un garant de bonne marche et un gain assuré de vitesse. En nos bureaux : Abonnés : 10 fr. Non Abonnés : 15 fr. Franco domicile : Port en sus 2 fr.



Lampe électrique de poche sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique. Valeur : 55 fr. Abonnés : 35 fr. Porteurs : 50 fr. Port : 2 fr. 50.

La bougie Energie pour les moteurs qui chauffent avec son système d'aération assurant le refroidissement. Valeur : 20 fr. Aux abonnés : 14 fr. Aux lecteurs : 16 fr. Frais d'envoi : 2 fr.

### LE GUIDON MASSON



Le guidon souple R. Masson, constitué par un faisceau de fils d'acier, est d'une solidité à toute épreuve, incassable, indéformable, inusable, flexibilité dans tous les plans, absorbe toutes les vibrations ressenties dans les avant-bras, permet une maîtrise absolue de la direction et les grandes randonnées sans fatigue des poignets; se monte comme un guidon ordinaire. Il est l'accessoire qui s'impose à tout motocycliste soucieux du confort et de la sécurité. Abonnés : 70 frs. Lecteurs : 80 francs. Expédition par colis postal : 5 fr. 75.

LE VADE MECUM  
DU MOTOCYCLISTE  
Prix : 10 francs

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

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIES 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE

OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN  
— PERMIS GRATUIT —

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

TOUS ACCESSOIRES ET EQUIPEMENTS : VÊTEMENTS CUIR - TOUT POUR L'ÉCLAIRAGE  
PNEUS - ACCUS. ETC. RÉPARATIONS

LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS-13<sup>e</sup> - Tél.: GLACIÈRE 10-20

# THE MOTORIST

41, Avenue de Ternes - PARIS - 28, Rue des Acacias  
ÉTOILE 22-37 17° ÉTOILE 12-20



## UN CADEAU..!

1 CASQUE PROTECTEUR "MOTORIST"

Renforcé tout cuir, triple calotte liège

1 PAIRE SACOCHES DOUBLES  
entièrement en cuir -- neuves

1 PAIRE LUNETTES  
incassables

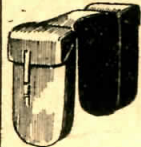
FRANCO CONTRE

**100** fr.

2.000 SACOCHES  
A LIQUIDER

SACOCHES  
ANGLAISES  
neuves, tout cuir,  
double à soufflets

**35** fr.



SERRE-TÊTE

de cuir  
tourié **15** fr.



RAGLAN CUIR

HAVANE  
doublé laine  
depuis :

**200** fr.



IMPERMÉABLES

ANGLAIS, doublés dos,  
double toile.

**75** fr.

GILETS  
de cuir  
depuis **59** fr.



CANADIENNE  
FOURRURE

**150** fr.

BOTTES  
AVIATEUR

**125** fr.



GUÊTRES DAMES  
CUISSARDS MOTO

BOTTILLONS  
de  
aoutcho uc **25** fr.



GANTS  
fourrés Anglais  
**20** fr.



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

**BON** pour plaque d'identité moto avec médaille Saint-Christophe, accompagné du catalogue général contre 1 frs en timbres-poste. Remboursables à la commande.

OUVERT LE DIMANCHE



La nouvelle K.L.G.  
Type K.1



pour toute voiture normale, résiste à la chaleur et à l'encrassement. Elle fait un usage 8 à 10 fois plus long que toute autre bougie.

Il est de votre intérêt de monter des

BOUGIES

# K.L.G.

MONTEZ-LES - OUBLIEZ-LES!

Vente en Gros - S<sup>te</sup> A<sup>me</sup> KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier - PARIS

## DEPREZ MOTOS et VÉLOMOTEURS

Agence des Plus Grandes Marques :

Peugeot - FN - Terrot - New Map  
René Gillet - Monet et Goyon - Motoconfort - etc..

OCCASIONS révisées garanties 6 mois  
ACHAT - ÉCHANGE - VENTE  
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT

CRÉDIT  $\frac{1}{4}$  à la commande

ATELIER DE RÉPARATIONS  
DÉPANNAGE - RÉALESAGE depuis 125 fr.  
STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES

Apprend à conduire dans endroit clos et donne instructions mécaniques GRATUITES - Permis de conduire assuré.

Garage gratuit

Nos Magasins :

A Paris : 7, rue Meslay (près pl. République) Tél. Arch. 04-28  
A Asnières : 34, av. de la Marne, à la descente du train, et 187 bis, r. Armand Sylvestre (près gare d'Asnières) Tél. Déf. 07-02

Ouverts dimanches et fêtes toute la journée

FN visible à Paris

## E. MAUVE

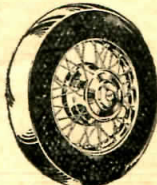
87, Boul. de Reims  
PARIS-17<sup>e</sup>

RÉPARE  
TRANSFORME  
CONSTRUIT

Toutes ROUES métalliques à rayons  
pour

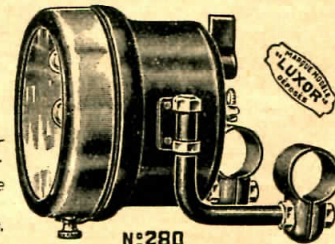
### MOTOS - AUTOS - AVIONS

Qualité irréprochable - Travail ultra-soigné  
Livraisons rapides  
Prix les meilleurs



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

"LUXOR"



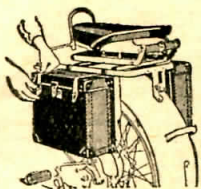
Trois modèles différents  
110% et 130% avec pile intérieure,  
130% sans pile intérieure.

N°280

EXIGEZ-LES DE VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL  
TRAIZET et C<sup>ie</sup>, Fabricants, 32, Rue de Cambrai - PARIS (XIX<sup>e</sup>)

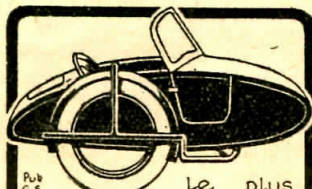






**POUR LE TOURISME**  
les valises amovibles "FRAMO"  
sont indispensables  
Pose facile. Démontage instantané, complète-  
ment éanches. Peuvent être utilisées comme  
malles à main. La valise  
avec son support ... Frs **125**

DEMANDEZ-LE A VOTRE  
FOURNISSEUR HABITUEL  
Catalogue accessoires franco  
**BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris**



Pub  
G.S.  
le plus  
grand choix  
de modèles  
aux meilleurs prix.  
Envoi du catalogue contre 0<sup>fr</sup>50  
**FERNAND RICHARD**  
139, Av d'Italie Paris 13<sup>e</sup> Tel. Gob. 25.00

## ÉCHANGE-RÉPARATION

IMMEDIATE AVEC GARANTIE

ACCUS  
MOTOS et  
AUTOS depuis  
90 Frs

DYNAMOS - MAGNÉTOS  
DELCOS - plaques  
lumineuses - accessoires, etc.

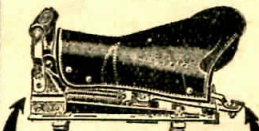


ELECTRO-ENTRETIEN  
23, Rue Cousin - CLICHY - Seine  
Téléphone : Péreire 18-46

**SUN BEAM**  
ETS NOEL-YDRAT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES  
TRANSFORMATIONS  
TYPE ARMÉE en DERNIER MODÈLE  
**MONTREUIL-sous-BOIS (Seine)**  
9, Rue Messiers, 9

VOULEZ-VOUS MARTYRISER  
VOTRE PASSAGER ?  
n'achetez pas un **RECRÉO**



réglable immédiatement de 25 à 135 kilos  
C'est le plus souple, le plus mécani-  
que le mieux préservé et le plus sira-  
ble à nos besoins  
Il n'a pas d'équivalent - Frs. 270  
DEMANDEZ-LE à votre FOURNISSEUR HABITUEL  
Catalogue accessoires franco  
**BASTIDE 56, Bd de Clichy PARIS**

5.000 fr. Reprends moto solo plus faible  
ou simple échange si valeur cor. Ciréra,  
35, r. Ste-Eugénie, Bompard (Marseille).  
Motoconfort 4 CV 1/2, 4 vit., side r.  
susp., b. pne., écl. élec., 1.500 fr. Minot,  
31, rue Guersant (17<sup>e</sup>).  
Sidecar sport, surb. à droite, châssis,  
600 fr., carrosserie mono, 200 fr. Havet,  
82, boulevard Port-Royal.  
Équipage 500 cmc. New Map avec sid-  
carrot 1 pl. 1/2, état neuf, belle occasion,  
Frotey, 12, rue Jean Nicot, Paris.

## CYCLECARS ET VOITURETTES

Citroën B. 14 G., etc int. 4 places, état  
parfait, essais toutes distances, 7.800 fr.  
Morgan à air, très bon état, 4.500 fr., ou  
reprends en compte toute moto F.N.  
Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>).  
Affaire unique Peugeot P. 111, 4 CV.  
neuve, à enlever, cause départ, 1.900 fr.  
Boucherie, Asile Beauregard, Villeneuve-  
Saint-Georges (Seine-et-Oise).

Vend pour cause force majeure, 5 CV.  
Peugeot 190 S, 1930, cond. int. 4 places,  
parfait état, freins sur 4 roues, outillage,  
6.500 fr. Aubouin, 11, av. Jean-Jaurès,  
Suresnes (Seine).  
Peugeot 5 CV., joli cabrio. 172. R.  
entier, revisé, bon occas., 4.200 fr. Du-  
guioit 2, rue de l'Industrie, Colombes (Sne).  
Rosengart L. R., 2 cond. int., ét. nf,  
6.500 fr., prendrais en compte moto 2 ou  
3 CV., robuste. E. Goulesque, 96, av. Dem-  
bourg, Albi (Tarn).

Occas. rare, Darmont-Morgan de tte  
beauté, Duco beige à air, fr. AV., écl. Mar-  
chal, tél., auge, cap. beige, housse, compt.  
mont., ch. nve, rech. 3.000 fr. Sam., dim. m.  
Bonnin, 163, rue de Charonne, Paris.  
Renault 6 CV. 1929, C. I. luxe, tr. bon  
état, garantie, roulée 16.000 km. Jacob,  
85, rue Lafayette.

Le meilleur marché des voiturerettes  
5 CV., de grande race, c'est Amilcar torpé-  
do sport..... 11.900  
Cabriolet luxe..... 11.900  
Reprise moto side, etc., échange, crédit à  
son comptoir, 36, rue Anatole-France,  
Levallois-Perret. Demandez catalogue.

## ON DESIRE ACHETER

F. N., suis acheteur au prix fort 350 cmc.  
ou 500 cmc. surbaissée. Briquet, 28, rue  
Henri-Poincaré, Paris (20<sup>e</sup>).

Suis amateur Sandford ou Darmont  
spécial, bon état mécan. Ecr. Bastien,  
René, 25, rue Champ-Reton, Epernay  
(Marne).  
J'achète toutes motos de 4 à 9 CV.  
La Moto pour Tous, 3, rue Aumont,  
Paris-13<sup>e</sup>.

Je suis acheteur d'un Sandford. Ecr.  
ou prés. Gasquet, 333, av. G.-Clemenceau,  
Nanterre (Seine).

Achète comptant, motos reconnaissance  
Mont de Piété, occ. Saroléa 500 culb.  
Gnome 500, Motosacoche 350 culb.  
Leclercq, av. de la République, Paris.  
Achat compt. a: maxim., motos et voit.  
mod. Verchère, 21, r. Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.  
J'achète au mieux motos mod. Moto  
Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

## ECHANGES

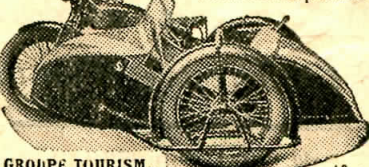
Motocyclistes, qui désirez échanger  
votre moto contre une 5 CV. Rosengart  
d'occasion 2, 3 ou 4 places, avec garantie.  
Comptant ou crédit, adressez-vous à:  
Blitz, 50, boul. des Batignolles, Paris.  
Poste T. S. F., sect. 8 I., coûté 6.600 fr.  
contre moto, cyclecar. Bompard, 68, boul-  
Beaumarchais (11<sup>e</sup>). Tél.: Roq. 03-98.  
Echange 500 cmc. F. N. cultivateurs.

Faites vérifier et réparer votre  
Équipement Électrique chez  
**UN SPECIALISTE.**  
Dynamos - Magnétos - Alternos  
G. DAGONET 5, passage Dumesnil  
Tél. Invalides 16-68 PARIS-13<sup>e</sup>

**FN** Spécialiste  
**BRIQUET**  
28, rue Henri-Poincaré  
PARIS (Métro Pelleport) Tél. Maub., 49-43

**N'OUBLIEZ PAS** que les ingénieurs spécialistes de **FAURNE**

ont travaillé et étudié et construit des sidecars, de la qualité, la solidi-  
té et le confort les plaçant au tout 1<sup>er</sup> rang de la construction française.



**GROUPE SPORT** } 1190  
Carrosserie avec pare-brise }  
Châssis avec pneu } complet  
**GROUPE TOURISME** } 1400  
Carrosserie avec pare-brise }  
Châssis avec pneu } complet  
- etc. -

Demandez son catalogue  
à l'établissement **FAURNE**  
18, r. Bayard, VALENCE - sur-Rhône (Drôme)

Etabl. **DAVID Frères**28 et 32, Route de Chatillon  
**MALAKOFF**Cyclecars **DARMONT****MONET et GOYON****TERROT****PEUGEOT**

Le Coureur

**JEANNIN**, vainqueur du  
Grand Prix d'Eu. ope1<sup>er</sup> du **BOL d'OR 1932**Toutes Catégories - Record du Circuit battu  
se mettra es samedis après-  
midi et dimanches matin à la  
disposition de nos clients pour  
essais et renseignements.UNE... **PUCH**vous enchantera  
Voyez Briquet, AGENT

28, r. Henri-Poincaré, PARIS

**B.S.A.**25, Rue Duret - PARIS-16<sup>e</sup>**LES MEILLEURES**... **MOTOS** ...**LES MEILLEURS****- ACCESSOIRES -**

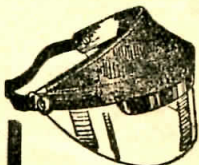
dans

le plus joli magasin

**HARLEY-DAVIDSON**MODÈLES 1932 et d'OCCASION  
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
Agence officielle 22, rue Picpus  
PARIS (12<sup>e</sup>)Si vous n'êtes  
pas abonnés!**Moto Revue**

peut vous

manquer!

**ABONNEZ-VOUS**FRANCE &  
COLONIES26 Numéros.. 23 fr.  
52 Numéros.. 45 fr.SUCCURSALE  
**SOUBITEZ**Équipement électrique motos, pose et réparations  
stock complet - Pièces détachées  
100, Avenue des Ternes - Paris**JEFCO**LE  
PARE-  
FIGUREest éblouissant  
et protège tout le visage**EDMOND KAHN**

9, rue Béliador, PARIS

**ROUES MÉTALLIQUES**

Artisans Spécialistes  
NAVILLE et Fil's

MOTOS et CYCLECARS

Jantes rayons renforcés spéciaux

FAÇONNEURS POUR DE  
NOMBREUSES MAISONS

Expéditions en Province

3, Rue Sarrette - PARIS-14°  
Tél. : Gobellins 10-36

**1.000 Rupteurs Neufs**

Magnétos tous types montés  
avec grosses Vis platinées  
irradié 25 % Garantie

Par unité... Frs 27.50

500 Magnétos Motos neuves  
BOSCH, MARELLI, SAGA, MEA, etc  
de 50 Frs à 150 Frs.

Atelier réparation, Echange Standard facultatif,  
Ét JAIME, 61, rue de Villiers,  
NEUILLY-sur-SEINE

dernier modèle, contre 350 latérales F. N.  
Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20°).  
500 F. N., bon ét., échange contre 350.

Agys, 7, rue de Belfort, Courbevoie (Seine).

La meilleur marché des voiturettes  
5 CV., de grande race, c'est Amilcar torpédo sport..... 11.900

Cabriolet luxe..... 11.900

Reprise, échange contre motos, etc. Crédit

à gré, à son comptoir 36, rue Anatole-  
France, Levallois-Perret. Dem. catalogue.

**DIVERS**

Garage gratuit pour motos à vendre.

Jeanjean, 133, av. Argenteuil, Asnières.

2 Magnétos 4 cylindres Saga et Ducellier

en parfait état de marche, valeur 650 fr.,

cédées à 300 fr. S'adresser à *Moto Revue*.

Monsieur convalescent, disposant de

5 heures par jour, demande travaux

d'écriture ou copie d'adresses à faire chez

lui. Ecrire Imbert, av. de Bourg, Haute-

ville (Ain).

Moto Revue 400 numéros de 1920 à

1930 à céder 30 fr. le cent ou 100 fr. le tout.

**BRIDIER & CHARON**

S&S BOITES POUR MOTOS

7, Rue du Bac, 7

SURESNES

**PIÈCES pour HARLEY**

Catalogue gratis - Prix sans concurrence

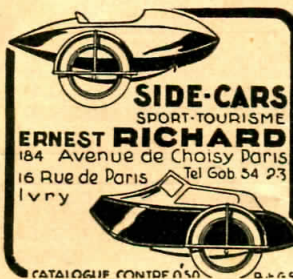
Bougie spéciale "SPLITDORP" Prix: 25 fr.

Établissements Pierre PSALTY

271 Boulevard Perretre - PARIS

Tél. Etoile 55-52, Mét. Maillot

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

**Huitric**

**SIDE-CARS**  
SPORT-TOURISME  
**ERNEST RICHARD**  
184 Avenue de Choisy Paris  
16 Rue de Paris Tel Gob 34 23  
Ivry

CATALOGUE CONTRE 400 F. N. 26-66

Adressez-vous..

**Au Spécialiste du Pneu**

TOUTES MARQUES ET DIMENSIONS

Actuellement Pneus

27x4,00, 2<sup>me</sup> Choix... 90 »

27x4,00, Soidé..... 70 »

26x3,50, 2<sup>me</sup> Choix... 65 »

25x3,00, 2<sup>me</sup> Choix... 58 »

DEMANDEZ TARIFS

pour pneus, équipements

pour motor et accessoires

**DOCKS DU PNEU**

387, Rue de Vaugirard, 387

Tél. Vaugirard 41-42

Achetez votre moto chez un spécialiste

**60 Motos diverses en Solde**

Tous les accessoires à des prix avantageux

Moteurs 2 cyl. 350 cmc., 2 temps avec magnéto et carb. 650 fr.

Moteurs 350 cmc. 2 temps., double échap., complets 500 fr.

Boîtes 3 vitesses, kick et débrayage ..... 350 fr.

Carburateurs neufs, double manette ..... 75 fr.

Cadres neufs pour B.M.A., avec pédalier ..... 40 fr.

Silencieux neufs, très efficaces pour moto ..... 25 fr.

Garde-boue neufs, toutes largeurs, la paire depuis, . 10 fr.

Side cars neufs sport, tout posés . 1.350 fr.

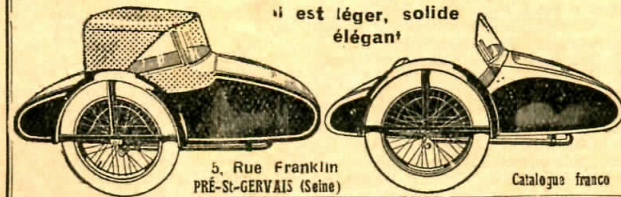
Ets **BEAUSOLEIL**, 9, rue St-Sabin - Paris (Bastille)

Maison Fondée en 1909

Achat comptant de toutes motos modernes

**EXIGEZ UN SIDECAR DE MARQUE**  
**LE V. ET W.** vous donnera SATISFACTION

Il est léger, solide  
élégant



5, Rue Franklin  
PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

Catalogue franco

**BORGO** LES PISTONS DES RECORDS  
RECTIFICATION CYLINDRE

Tous Modèles

32 et 34, avenue du Roule - NEUILLY-UR-SEINE

**DRESCH - MOTOS**

PIECES détachées

Expédition par retour

Vente Echange, Occasions Garanties

6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)

Ouvert jusqu'à 20 heures

**GILLET D'HERSTAL**

Conditions Exceptionnelles

Comptant ou Crédit

28, rue Henri-Poincaré, PARIS-20°

POUR VOUS INITIER  
VOUS PERFECTIONNER  
ACHETEZ LE

**VADE MECUM**  
DU  
**MOTOCYCLISTE**

TRAITÉ PRATIQUE  
DIX FRANCS A  
MOTO-REVUE  
1 fr. 50 pour envoi par  
la poste

Ecr. Dufas, 7, rue Bertin-Poirée, Paris (1<sup>er</sup>).

A vendre magnéto Marelli, type M. C.

A. I., pour moto monocylindrique jusqu'à

500 cmc., Maglum Jumo neuf pouvant

fonctionner avec ou sans accu Baudouin,

bd des Trollettes, Thonon (Hte-Savoie).

Garage pour motos, 30 fr., sidecars

55 fr., hiver 15 et 30 fr. Poinaré, 3, rue

Larochelle (14°).

Place libre pour moto dans remise

part., 27, avenue Trudaine (9°). S'adresser

à la concierge d'urgence.

Accus motos, neufs, échange, standard

120 fr., expédit. province. Rive Gauche

Motos, 3, rue Larochelle (14°).

**MOTO-HALL**

10, Av. des Ternes, PARIS

Etoile 13-70

**TERROT**

Gillet d'Herstal

Saroléa - Soyer - Aicyon

Autobécane - Motoconfort

Iagnat - Debon - Koehler

**BERNARDET V. N.**

Eclairage NOVI - Silencieux WILMANN

Réparations. Dépannages

Crédit, Echanges

**MOTO-AGENCY**

24, Bd de Charon

PARIS (20°)

Achète, Vend, Répare, Echange

F.N. Terront, Peugeot, Motoconfort, Soyer, etc.

Stocks en neu et occasion

École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au  
numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des  
numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0.50

Bon à découper et à joindre à la demande  
de renseignements  
**BON N°**  
**502**

Tiré sur rotative à l'imprimerie spéciale de *Moto-Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18°)

Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, PARIS

Le Gérant : G. LAGOMÉ



POUR VOUS  
INITIER

POUR VOUS  
PERFECTIONNER

# LE VADE MECUM

DU

MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS  
TRAITÉ  
PRATIQUE

ENTIÈREMENT  
REMANIÉ

Edition 1932

G. LACOME  
de  
H.P. BORESTROKE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

EDITE  
Par  
MOTO  
REVUE  
51, RUE  
VIVIENNE  
PARIS

PRIX : 10 FRs

# VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE



MOTO  
REVUE

51, rue Vivienne, PARIS

En vente à MOTO-REVUE

Par poste : ajouter 1 fr. 75 pour la France  
et 4 fr. 50 pour l'Étranger.