

22<sup>e</sup> ANNEE — N° 596

11 AOUT 1934

Numéro spécial sur les moteurs...

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

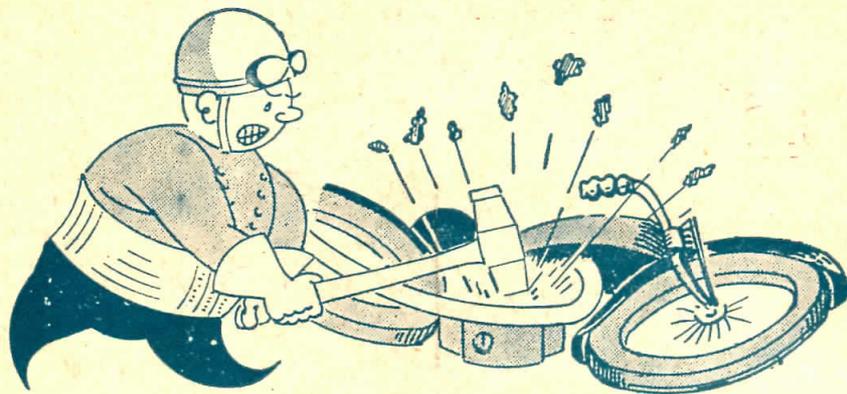


TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
— 08-24  
c/c Postal 29.737

MOTO-REVUE  
BUREAUX  
12, Rue de Cléry, PARIS  
c/c Postal 29.737

Aux manœuvres britanniques l'emploi de la motocyclette comme moyen de liaison  
a été généralisé.

**Un moyen infailible  
de démolir votre moteur**



**Un autre moyen certain  
et sans fatigue pour vous:**

*Employer une huile  
soi-disant bon marché.*



**Si au contraire vous désirez  
conserver votre moteur, alors  
employez l'huile**

**Castrol**  
MARQUE DÉPOSÉE

---

# NEW-MAP

Deux nouveaux modèles

La Motocyclette de Grand Luxe

Uniques en qualité  
Incomparables en Éléance

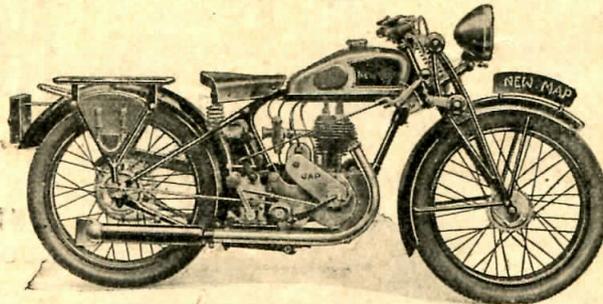
## Sa nouvelle 200<sup>cm<sup>3</sup></sup> 4 temps - Moteur JAP d'origine Type JTS 2

(Exclusivité pour la France)

ÉCONOMIQUE - Son moteur 4 temps, de cylindrée moyenne - consommant moins de 2 litres aux 100 kms

En 4 vitesses

2.980 fr.



En 3 vitesses

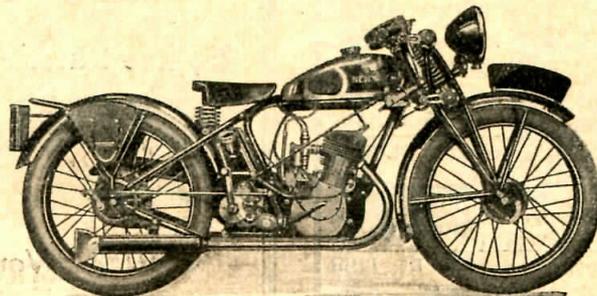
2.780 fr.

DESCRIPTION : Cadre semi berceau, Armature centrale, Raccord de direction monobloc, Fourche 4 amort. avec ressort à compression, Freins à tambour A.V. et A.R., Pneus ballon 25x3; Réservoir en laiton chromé, Selle TERROT, Moteur 4 temps JAP d'origine, Boîte à vitesses type inversé, Emaillage et présentation de luxe, Nickel chromé, etc., Tringle A.R. sport avec porte-bagages amovible, Sacoques triang. cuir et tôle de grande capacité.

Supplément pour Éclairage Electrique ALTERNO avec plaque A R lumineuse 360 fr.

## Sa nouvelle 250<sup>cm<sup>3</sup></sup>, Moteur NEW-MAP Type B 25

2.980 fr.



2.980 fr.

Boîte 3 vitesses - Mêmes caractéristiques que la JTS 2

Supplément pour Eclairage électrique ALTERNO avec plaque A R lumineuse 360 fr.

VENTE à CRÉDIT, 1/3 à la commande, solde en 10 mois

Usines et Administration : 122-124, Avenue Lacassagne. LYON — Téléphone : VILLEURBANNE 98-38  
R. C. Lyon A. 37.241

Catalogues et Renseignements sur demande :

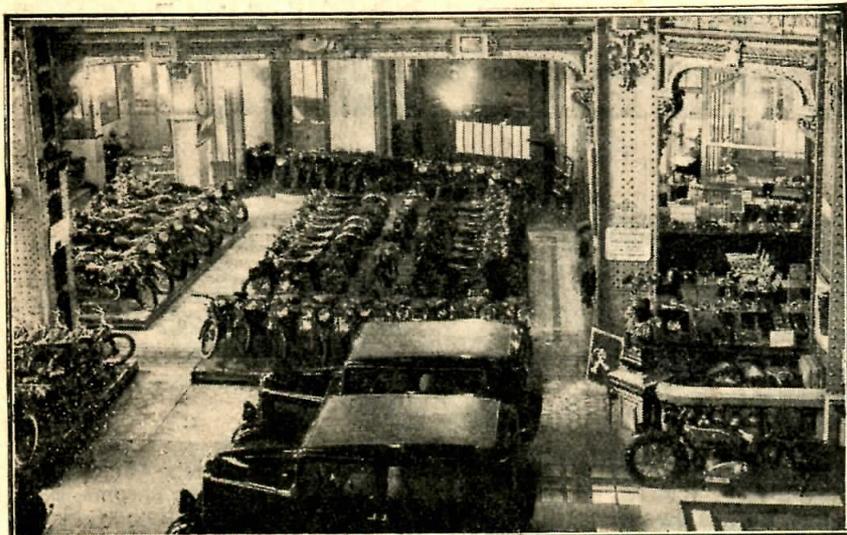
Motos **NEW-MAP**, 122-124, av. Lacassagne  
LYON

STOCK PARIS et NORD  
**E. FROTEY**  
12, rue Jean-Nicot, Paris  
Séгур 20-09

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

**LES STANDS DU**

**PALAIS**  
de la  
**NOUVEAUTÉ**



**VENTE DES GRANDES MARQUES  
NEUVES OU D'OCCASION**

**à CREDIT**  
au même prix  
**qu'au comptant**

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

<p><b>THE MOTORIST</b> <b>THE MOTORIST</b></p>	<p>41, AVENUE des TERNES 28, rue des Acacias PARIS - 17°</p>	<p><b>THE MOTORIST</b> <b>THE MOTORIST</b></p>
<p>TENTE Guinée depuis 99 fr. POPOTE 24 fr. MATELAS PNEU- MATIC 105 fr.</p>		<p>TOUT pour CAMPING Réchauds JUWEL SAC A DOS 15 fr. LITS DE CAMPS 75 fr.</p>
<p>CANOËS PLIANTS <b>PIRAT</b></p>		<p>CANOËS PLIANTS <b>PIRAT</b></p>
<p><b>CUIR 3/4 150 fr.</b> Vêtement de cuir, long, 0m. 90, Arti- cle soigné, double mol- leton. Serre-Tête Toile et <b>CUIR</b> 12 et 15 fr.</p>	<p><b>LE CASQUE</b> "MOTORIST" 2 pour 110 fr. CASQUES PROTEC- TEURS MOTO 3 calottes liège 59 fr.</p>	<p><b>BOTTES DE CUIR</b> article solide 99 fr. 1<sup>er</sup> choix renforcé 125 fr.</p>
<p><b>SEATLESS : 59 fr.</b> Pantalon de moto, sans fond en twill solide Se fait en grani- cuir. 79 fr.</p>	<p><b>GUISSARD TISSUS SIMPLE 20 fr.</b> Article cuir, gra- nicuir grainé : 39 fr. Article à ferme- ture Eclair 59 fr.</p>	<p><b>BLOUSON DE CUIR</b> 105 fr. <b>BLOUSON TOILE</b> 59 fr. <b>SACOCHE de CUIR</b> 35 fr.</p>
<p><b>CADEAU.</b> Il est offert aux lecteurs UN CANIF expédié franco avec les catalogues complets : 300 grammes, 50 pages, contre 5 Fr. en timbres-poste remboursable par UN BOR DE REMISE</p>		

**B. S. A.**

25, Rue Duret et 2, Avenue Alphand  
PARIS - 16°

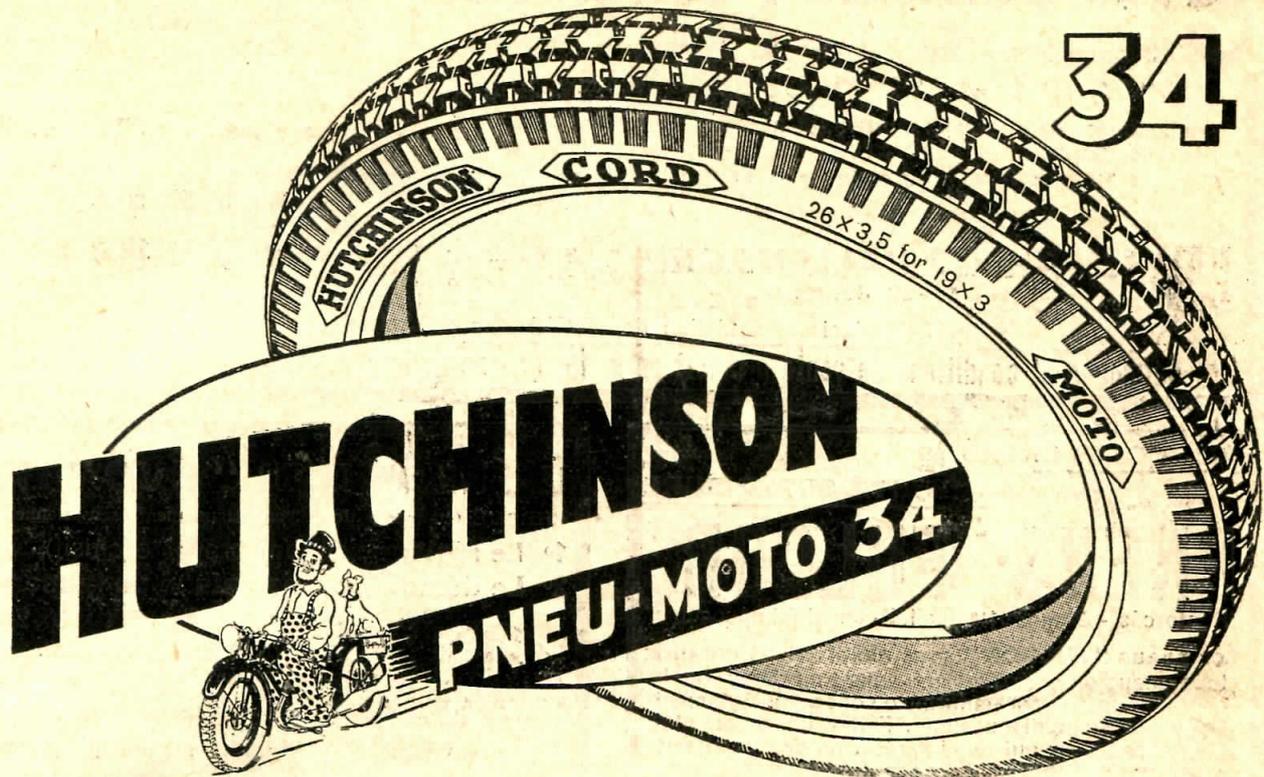


Vous offre :

- 1° Quelques machines neuves, fin de série,
  - 2° Un choix incomparable de machines d'occasion révisées,
- à des prix très intéressants.**

*N.B. - Le Service après vente offert par les Établissements B.S.A. est tel que tout acheteur d'une B.S.A. reste définitivement attaché à la marque.*

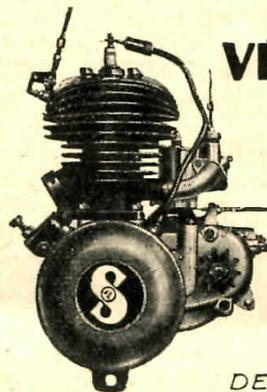
# 34



**BLOC MOTEUR**  
74 et 98 cm<sup>3</sup>

**WACHS**

FABRIQUÉ PAR LES USINES  
DU RÉPUTÉ MOYEU **TORPÉDO**



**EXIGEZ DU  
VÉLOMOTEUR**

*les mêmes avantages  
que ceux d'une moto*

**Débrayage,  
point mort,  
2 vitesses,  
Éclairage  
électrique**

NOTICE  
ET  
LISTE

DES CONSTRUCTEURS

Renseignements et **WILLIAM DUMONT**  
Pièces détachées : 12, Av. Claude Vellefaux, PARIS-10<sup>e</sup>

POUR LE VÉLO  
LE VÉLOMOTEUR  
LA MOTO

LES ÉQUIPEMENTS  
ÉLECTRIQUES **NOVI**  
S'IMPOSENT...

Équipements complets à partir de :

**80 FR.** pour vélos

**115 FR.** pour VéloMOTEURS

**280 FR.** pour Motos

Chez tous les bons Agents et à

**NOVI** 12 à 16, Chemin des Vignes  
PANTIN (Seine)

# GILLET HERSTAL gagnant de la COUPE de FRANCE 1934. Cat. 750 cmc.

devant la suppression des 2 plus grandes épreuves françaises de Tourisme 1934  
**PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS et TOUR DE FRANCE**.....

va conquérir de nouveaux lauriers, et non des moindres,  
dans les épreuves Internationales.....

## LIÈGE-CHAMONIX-LIÈGE

2290 Kilomètres en UNE seule étape,  
comprenant tous les principaux cols alpins

## 2000 Kms. d'ALLEMAGNE

21-22 Juillet

## 1<sup>er</sup> du Classement Général

M. GILTAY, sur Racing 500 cmc.

3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> des Soli sur TOUR du MONDE 350 cmc., 2 temps, 4 vitesses:

3 Motos au départ - 3 Motos à l'arrivée

3 MÉDAILLES D'OR

(les plus hautes récompenses)

justifiant ainsi sa réputation de **MOTO des GRANDS RAIDS**

Catalogue et conditions de vente à crédit en 9, 13, 19 mensualités - 38, Rue des Bas-Rogers  
PUTEAUX (Seine)

50% MOINS CHERS

QUALITÉ SUPÉRIEURE

## PNEUS "FULGOR"

Renforcés - Gomme 1<sup>re</sup> qualité - Qualité impeccable

Les pneus "FULGOR" sont absolument garantis tous pneus ou chambres présentant un défaut quelconque ou une usure anormale sont immédiatement échangés sans discussions. Faites un essai, n'écoutez pas ceux qui ont intérêt à ne pas vendre le pneu "FULGOR". Exigez le rigoureusement. Nos pneus sont aussi résistants et durent beaucoup plus longtemps que n'importe quelle autre fabrication.

Vous réaliserez une économie d'au moins 50% en utilisant le pneu "FULGOR".

Aperçu de quelques prix :

26x3.50 pneu.. ..	60. »	27x4.00 pneu.. ..	69. »
26x3.50 chambre	11.50	27x4.00 chambre	12. »
25x3.00 pneu.. ..	47.50	24x2 1/4 pneu.. ..	34. »
25x3.00 chambre	10.75	24x2 1/4 chambre	6.75

DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR TOUTE LA FRANCE

**TOUT POUR MOTO** 9, Quai J.-Courmont  
LYON

Franco d'emballage - Port dû - C. C. Postaux 162-96

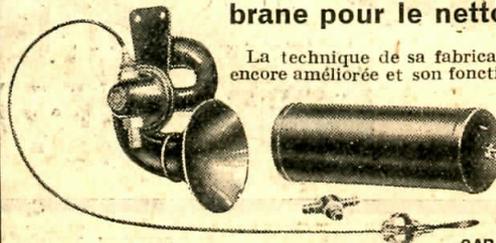
EN VENTE chez tous les bons MOTORISTES

ATTENTION. — Nous sommes débordés par les commandes considérables que nous avons reçues. Commandez dès maintenant si vous voulez être livrés.

## LE NOUVEL AVERTISSEUR "évé" MOTO

CHROMÉ: comporte deux perfectionnements sensationnels :

- 1<sup>o</sup> Le réglage du son (brevet exclusif)
- 2<sup>o</sup> Le démontage instantané de la membrane pour le nettoyage.



La technique de sa fabrication a été encore améliorée et son fonctionnement est impeccable

89 fr.

Val. réelle : 185 fr.

GARANTI 2 ANS

Marchant sur la dépression du moteur. Ne fatigue pas vos accus. **PUISSANCE STUPÉFIANTE**: porte à 3 Kilomètres Fonctionnement constant à toutes les allures grâce au pot de dépression, qui atténue également les variations de dépression existant dans la tuyauterie d'admission d'un moteur monocylindrique. Livré complet prêt à poser, avec pot. Se monte en une 1/2 heure. Ne fonctionne que sur 4 temps comme tous les avertisseurs à dépression. Méfiez-vous des imitations que l'on veut vous vendre à la place.

EXIGER RIGOREUSEMENT LA MARQUE "évé"

LE PLUS PUISSANT DES  
AVERTISSEURS A DÉPRESSION  
ABSOLUMENT INDÉRÉGLABLE

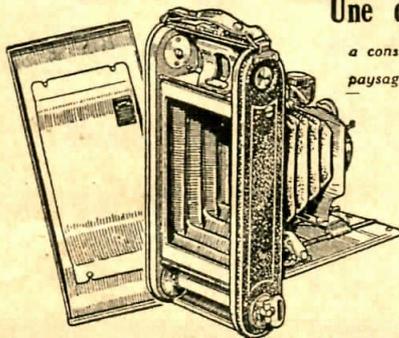
EN VENTE CHEZ TOUS LES BONS MOTORISTES

**TOUT POUR MOTO** 55, Place de la République - LYON

Emballage gratuit - Port dû - Compte de Chèque Postaux 162-96

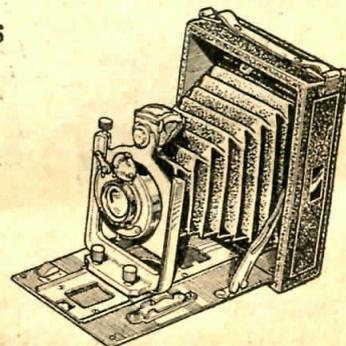
## Une des plus anciennes Maisons Françaises

a construit pour les vrais amateurs, le type Caleb permettant le paysage, les marines, le sous-bois, l'intérieur, les vues sportives, etc...

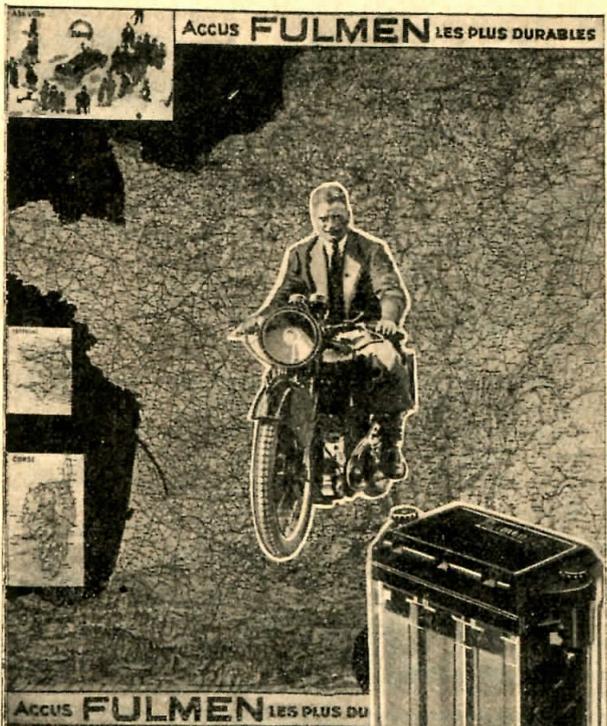


Types à films, pellicules et plaques  
formats 6x9 - 6 1/2 x 11 - 6 1/2 x 9 et 9x12

**GROS RABAIS A NOS ABONNES**  
qui profiteront du prix de gros  
(soit TRENTE pour CENT sur tarif)



Renseignements à nos bureaux



## Quelle que soit la route!

Trépidations, cahots, heurts, seront sans effets sur votre batterie FULMEN-MOTO, en bac verre.

A cette **sécurité de résistance**, vous ajouterez l'agrément d'un **contrôle facile** du niveau de l'électrolyte et la certitude d'une **étanchéité absolue** grâce au système spécial d'obturation breveté S. G. D. G.

Partout en France, dans tous les bons garages vous trouverez la batterie en bac verre FULMEN-MOTO.

# Fulmen-moto

la plus durable

18, Quai de Clichy

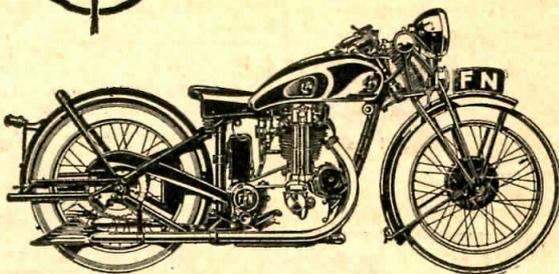
CLICHY (Seine)



## FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE



La 500 cmc. - Supersport

### UN JOLI DÉBUT DE SAISON :

PARIS-NICE 1934 - RICHARD sur FN 500 cc 1<sup>er</sup> ex-æquo

#### GRAND PRIX DE FLAMENNE (Belgique)

Catég. 500 cc internat.	MILHOUX	1 <sup>er</sup>
Catég. 600 cc side-car	EDISON	1 <sup>er</sup>

#### GRAND PRIX d'entre SAMBRE-et-MEUSE (Belgique)

Catég. 500 cc internat.	DEMEUTER	1 <sup>er</sup>
-	NOIR	2 <sup>e</sup>
Catég. 500 cc seniors	COLLETTE	1 <sup>er</sup>
Catég. 600 cc side-car	EDISON	1 <sup>er</sup>

#### GRAND PRIX DU SUD (MAROC)

800 km à 60 de moy. GIEURE 1<sup>er</sup> ex-æquo

#### GRAND PRIX INTERNATIONAL des FRONTIÈRES (Belgique)

Catég. 500 cc internat.	DEMEUTER	1 <sup>er</sup>
-	NOIR	2 <sup>e</sup>
Catég. 500 cc seniors	TACHENY	1 <sup>er</sup>
Catég. 600 cc side-car	EDISON	1 <sup>er</sup>

#### GRAND PRIX INTERNATIONAL DE FLOREFFE (Belgique)

Catég. 500 cc internat.	DEMEUTER	1 <sup>er</sup>
-	NOIR	2 <sup>e</sup>
Catég. 600 cc side-car	EDISON	1 <sup>er</sup>

#### CHAMPIONNAT DE BELGIQUE (Vitesse)

Catég. 500 cc internat.	DEMEUTER	1 <sup>er</sup>
-	MILHOUX	2 <sup>e</sup>
-	NOIR	3 <sup>e</sup>
Catég. 500 cc seniors	TACHENY	1 <sup>er</sup>

#### GRAND PRIX D'EUROPE 1934 (Assen - Hollande)

Catég. 500 cc	DEMEUTER	1 <sup>er</sup>
-	NOIR	2 <sup>e</sup>

et enfin

### RECORD DU MONDE du kilomètre lancé

en 500 cc

battu de près de 10 km par **MILHOUX**

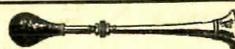
A **224 KMS 019** A L'HEURE

**TOUS SUR FN**

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# TOUT POUR LE MOTOCYCLISTE

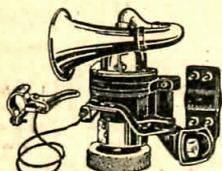
**NOUVEAUTÉ - Avertisseur électrique**  
pour Vélocoteurs ou petites motos, fonctionne avec une pile de poche. **30 fr.**  
Prix.....



**Cornet - Torpédo**  
nickelé 15. chromé 17.75



Tous outils  
p<sup>r</sup> réparations

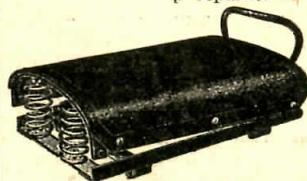


**TÉNOR "CICCA" pour motos, le plus puissant des avertisseurs** **220 fr.**

**SERRE-TÊTE** en popeline mercerisée champagne ..... 18. Le même en gabardine coton blanc ..... 18.

Tous modèles de casques en cuir.

Grand choix de culottes, blousons, etc...

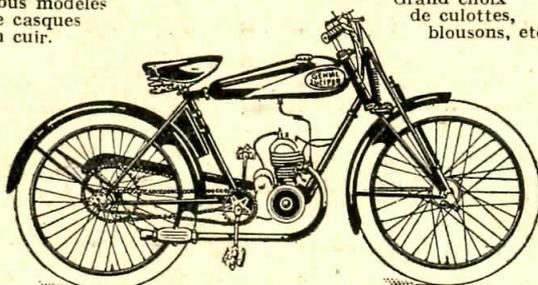


**SIÈGE ARRIÈRE.** Élasticité parfaite. Amortisseurs à l'arrière ..... **53 fr.**



**Réchaud à essence** pour pique-nique en boîte de 18x11 c/m. **48 fr.**

bouteilles isolantes tous modèles, 1/2 lit. de **17.50 à 90 fr.**

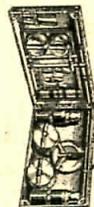


**"LA MOTOREINETTE"** bicyclette à moteur, 2 temps à débrayage, freins sur tambours, fourches élastiques à parallélogramme, transmission par chaîne, pneus de 600x55. Pièces blanches chromées ..... 1.495 fr. Autres modèles depuis ..... 1.200 fr.

**Table 2 couverts** spéciale pour motocyclistes, seule: **140 fr.**

La même avec 2 chaises : **184 fr.**

Modèle garni : **270 fr.**



**LE MEILLEUR EST TOUJOURS LE MOINS CHER**

**MESTRE & BLATGÉ**

46.48. Avenue de la Grande-Armée. PARIS

CATALOGUES :  
CYCLES — VÉLOMOTEURS — MOTOS  
"GÉNIAL - LUCIFER"  
ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES  
pour vélos et motos  
ENVOI FRANCO SUR DEMANDE

UNE BELLE VICTOIRE FRANÇAISE au  
**GRAND PRIX DE CARCASSONNE**  
(5 Août 1934)

**Magnat Debon**  
la marque de qualité

**TRIOMPHE BRILLAMMENT**

Catégorie 250 cc. : **1<sup>er</sup> BARTHE**

battant le record du tour, sur 250 cc. **MAGNAT-DEBON** type M.O.C.P.

Cette victoire, remportée devant un lot international de premier ordre, met en valeur les qualités de la construction "**MAGNAT-DEBON**", strictement française.

Envoi franco du catalogue sur demande adressée à :

**ÉTABLISSEMENTS MAGNAT-DEBON - 69, Cours Jean-Jaurès - GRENOBLE**

Agents dans toute la France et à PARIS : **M. ROUGES - 21, Boulevard Sault**  
**M. DAVIS & MILLIEN - 1, rue Marius-Aufan - LEVALLOIS-PERRET**

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ :  
12, Rue de Cléry  
PARIS (2<sup>e</sup> arr<sup>t</sup>)

# MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :  
CENTRAL 03.81  
08.24  
C. C. POSTAL 29.737  
RENSEIGNEMENTS  
ET ABONNEMENTS  
A LA DERNIÈRE PAGE

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

## IL FAUT COURIR

LES autres pays européens producteurs de motocyclettes ont compris l'intérêt des courses, aussi indispensable aux progrès techniques qu'aux succès commerciaux. Si l'Angleterre a pu développer ses exportations après la guerre, c'est que les machines de course anglaises alors imbattables, avaient fondé le dogme de la supériorité britannique. Ce dogme, on y croit encore, mais on commence toutefois, à se rendre compte que cette suprématie anglaise peut être menacée. Les quelques marques qui défendent le prestige britannique peuvent après de nombreuses années de succès trouver sur le continent des rivales. Nous voyons l'Italie, la Belgique, la Suède et l'Allemagne, se lancer dans les luttes internationales et avec quel cœur. Certes, gardons-nous bien de croire que les Anglais vont se laisser dominer. Ils ont une énorme expérience (nous parlons des marques qui courent) et si certaines machines continentales sont plus rapides que les meilleures machines anglaises, elles semblent légèrement inférieures comme tenue de route. Reconnaissons également que les coureurs continentaux, bien qu'en progrès constants, n'ont pas atteint tout à fait la classe des grands champions anglais. Entraînement moins complet tout simplement et non infériorité intrinsèque. Enfin l'industrie anglaise a connu la défaite. Elle ne s'y résignera pas et nous devons attendre pour l'an prochain une réaction énergique. Que sera-t-elle ? Nous ne pouvons le dire. Il ne serait pas impossible qu'on s'oriente vers le polycylindre.

Peut-être aussi les récents succès de D. K. W. avec deux cylindres deux temps à compresseur attireront-ils à nouveau l'attention sur le deux temps.

Croire que l'on triomphera aisément des constructeurs et des coureurs anglais serait une illusion. Ils restent d'admirables mécaniciens et beaucoup plus hardis que le prétendent certains. Et encore une fois les marques qui courent ont acquis une précieuse expérience. Quant aux marques qui ne courent pas, et qui un beau jour s'avisent de rentrer en course, il est rare qu'elles fassent une figure brillante. Elles établissent de bonnes machines de série, peuvent tirer parti des leçons de la course, mais à moins d'une chance exceptionnelle, elles ne peuvent menacer les spécialistes de la course. La part du hasard n'est pas aussi grande qu'on le dit parfois. Il faut pour mettre au point une machine de course non seulement une grande habileté technique mais

de la patience, de la persévérance. On accumule au début les déceptions. On se heurte sans cesse à des problèmes bien compliqués. Ainsi dans les épreuves de cette année, une marque aligne deux bicylindres, un de 350, l'autre de 500 cmc. A part la cylindrée, les deux moteurs étaient identiques : l'un encrassait ses bougies, l'autre les grillait ! La course nous signale donc des points obscurs, des détails d'une grande importance qui, sans elle, passeraient inaperçus. Elle permet à créer entre toutes les parties d'un moteur, et même d'une machine, cette harmonie qui fait la machine de grande classe. Il faut donc courir et il ne suffit pas de copier des machines de course. Et seule la course peut permettre d'éprouver et de mettre au point des dessins nouveaux. Ni essais au banc, ni essais individuels ne valent la course.

Intérêt commercial, intérêt technique justifient la course. C'est sur elle que s'établit le prestige d'un pays. Et certains gouvernements étrangers le comprennent et viennent matériellement en aide aux marques qui les représentent dans les compétitions internationales. Chez nous personne ne s'intéresse à la motocyclette. Vous représentez-vous un de nos hommes d'Etat à motocyclette ? Il croirait déchoir. Il n'en est pas de même à l'étranger. Les pouvoirs sportifs eux-mêmes traitent la moto en parente pauvre. L'U.M.F. est traitée avec dédain par les très hauts et puissants seigneurs de l'A.C.F. Et l'U.M.F. à son tour se soucie bien peu

de la motocyclette, pour se consacrer uniquement à ses petites combinaisons.

Nos constructeurs sont donc livrés à eux-mêmes et doivent lutter tout seuls. Toutefois, nous devons regretter que l'effort français soit inférieur à l'effort étranger. Evidemment, les courses coûtent cher. Peut-être leur intérêt commercial n'est-il pas considérable, si on ne considère que l'intérêt individuel des marques concurrentes, mais il en est tout autrement si on tient compte de l'intérêt général. Une industrie doit maintenir son prestige et manifester sa vitalité et son amour de la lutte. Nous avons les éléments nécessaires pour faire bonne figure dans les compétitions internationales. Affrontons donc la compétition avec confiance et énergie. Il faut réagir et lutter si nous voulons être appréciés à l'étranger. Nous pourrions ainsi augmenter nos exportations et donner un nouvel essor à notre industrie.

### SOMMAIRE

N° 596  
11 Août 1934

A propos de.....	594
Informations.....	595
Le cyclecar, De la coupe aux lèvres par P. ESTIVAL.....	596
Moteurs de l'avenir par H. P. BORESTROKE.....	597
La page du débutant.....	601
Moteurs français Page d'album.....	602
Constructeurs et fabricants.....	604
La valeur n'attend point... par P. HEBARD.....	605
Moteurs originaux, Le moteur Duris, par MELLIER.....	607
Clubs.....	609
Sport.....	610

# A PROPOS DE...

## SURALIMENTATION

NOTRE confrère Nitor, dans *Motorcycle* publie l'opinion de M. Pomeroy un des spécialistes de la suralimentation.

M. Pomeroy estime qu'on ne peut suralimenter un monocylindre pour une course comme le T.T. parce que si la tubulure d'admission convient pour un régime elle ne convient pas pour les autres. On doit donc donner son attention aux polycylindres. Le flat-twin (c'est, l'opinion de M. Pomeroy) est difficile à loger dans un cadre convenant à la course sur route. Avec le bicylindre en V il n'est pas aisé de trouver la place du compresseur. Aussi, il semble à M. Pomeroy que le moteur qui, sur une moto, convient le mieux au compresseur, c'est le deux cylindres côte à côte (la Triumph bicylindrique à compresseur Zoller donne, paraît-il, d'excellents résultats). Quant au quatre cylindres, M. Pomeroy redoute les difficultés de refroidissement (c'est, à notre avis la cause des ennuis de joints de culasse d'une quatre cylindres, équipée d'un compresseur. Ces ennuis sont inconnus avec les moteurs de série non suralimentés ; mais avec la suralimen-

ration nécessaire pour reprendre l'allure normale représentent au moins trente secondes. Mais cela n'est pas ce qu'il y a de plus grave. Simpson estime qu'avec les 50 CV qu'on peut tirer d'un 500 cmc. suralimenté, on pourrait effectuer le tour du circuit du T.T. à une allure moyenne de 86 milles (138 km. 374), mais il se demande si le pneu arrière pourrait résister à un tel effort. Dans une voiture, il y a deux pneus pour transmettre une centaine de chevaux et ces pneus sont d'une section beaucoup plus grande. Avec de gros pneus, on peut craindre que la tenue de route de la machine laisse à désirer. Dans les courses continentales où les circuits en général triangulaires comportent des lignes droites assez longues, une machine suralimentée doit être à son avantage.

## BRONZE AU PLOMB

LE bronze au plomb devient à la mode sur les moteurs d'aviation pour les paliers et coussinets. Ce n'est pas une nouveauté puisqu'il y a un certain nombre d'années Citroën et Bugatti ont essayé cet alliage. Mais, comme toujours.

Le bronze au plomb supporte une charge double de celle acceptée par le régule. L'échauffement du palier est moindre par suite de la bonne conductibilité thermique du bronze. Aucun risque d'arrachement. Alors que le régule devient sec et cassant à 230°, le cuivre au plomb tient jusqu'à 500°. Il n'y a pas de grip-page soudain.

L'usure est moins rapide qu'avec le régule. Mais le graissage doit être effectué avec de l'huile très propre. Le régule est un peu poreux et les impuretés se logent dans les pores alors qu'elles ne peuvent le faire dans le bronze au plomb.

Bien que le bronze au plomb n'ait pas le même coefficient de dilatation que l'acier, cela n'a pas une grande importance par suite de la très faible épaisseur de la couche de bronze et de sa liaison intime avec l'acier.

Verrons-nous employer sur les motos des têtes de bielles garnies de bronze au plomb ? Nous ne le pensons pas, tant que nous resterons fidèles au monocylindre ou au bicylindre en V. La seule condition qui interviendrait serait de réduire le poids de la tête de bielle. Avec des polycylindres autres que le bicylindre en V il peut en être autrement, surtout si on emploie un graissage par circulation sous pression analogue à celui des moteurs de voiture.

## ANALYSE

### DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

IL ne nous est guère possible de savoir exactement ce qui se passe pendant l'explosion. Nous devons apprécier le fonctionnement du moteur d'après des indications extérieures, cliquetis, échauffement, etc. Mais c'est l'analyse des gaz d'échappement qui peut nous donner pour la mise au point de notre moteur les indications les plus utiles.

L'essence est une combinaison de carbone et d'hydrogène. Un gramme d'essence nécessite théoriquement pour sa combustion 15 grammes d'air. Si on cherche le maximum de puissance la proportion sera de 13 grammes d'air pour 1 gramme d'essence. Il semble très simple à première vue de régler un carburateur pour obtenir cette proportion. Mais en réalité rien n'est plus délicat. Il est très difficile de mesurer le débit de l'air, et même si on y parvient, il faut de nouveaux calculs pour déterminer la densité de cet air. Aussi est-il préférable d'analyser les gaz à leur sortie du cylindre. Mais cela n'est possible qu'au laboratoire.

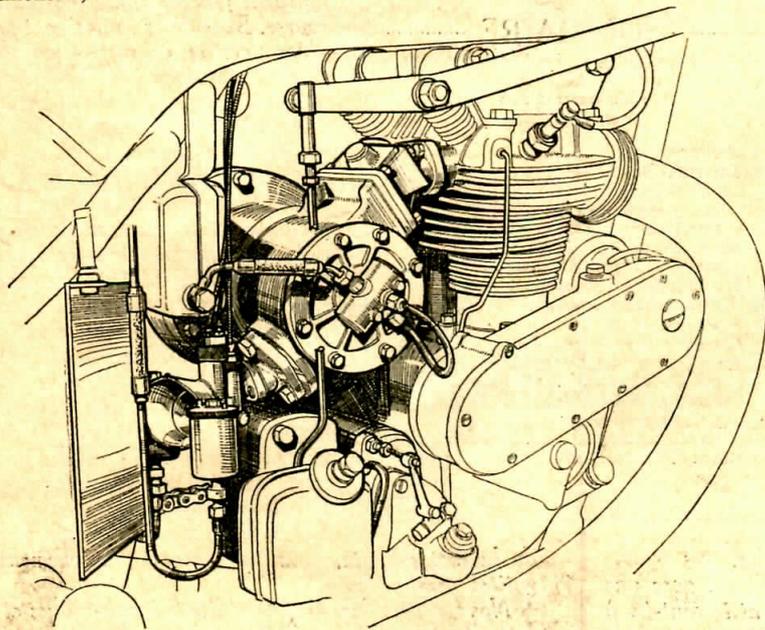
Un nouvel instrument, le Cambridge Exhaust Gas Tester vient de faire son apparition. Il est relié par un simple tube à la tubulure d'échappement. Peu encombrant il peut fort bien être monté sur la machine sous les yeux du conducteur, pendant la durée de l'essai.

La partie essentielle est un Katharomètre. Le Katharomètre comporte 4 spirales de fil de platine. Elles sont chauffées par une pile sèche. Deux de ces spirales sont exposées aux gaz d'échappement, deux sont enfermées dans des chambres étanches. La température et par conséquent la résistance électrique des deux spirales exposées aux gaz dépend de la composition des gaz qui les entourent. Un galvanomètre porte une flèche qui se déplace sur un cadran gradué en lecture directe.

Si le chiffre indiqué est de 13 nous aurons le meilleur compromis.

Est-il utile d'insister sur la commodité et l'utilité de cet ingénieux appareil ?

MELLIER



Montage d'un compresseur Zoller sur une Triumph bicylindre côte à côte. L'entraînement se fait par pignon fixé sur le carter du moteur. Une tôle, que l'on voit à gauche, empêche les projections de la roue d'entrer dans le carburateur.

tation, la température de fonctionnement est plus élevée et la distorsion déforme la culasse). Si on veut employer un quatre cylindres suralimenté, il faut recourir à un refroidissement par eau.

D'autre part, M. Pomeroy eut l'occasion d'étudier la question avec Jimmy Simpson, au point de vue de la course. L'emploi du compresseur se traduit par une augmentation de la consommation, ce qui, dans le T.T. se traduirait par un arrêt de ravitaillement supplémentaire. Il faut compter pour le ravitaillement lui-même 18 à 20 secondes. Le ralentissement avant l'arrêt et l'accélé-

ration, la température de fonctionnement est plus élevée et la distorsion déforme la culasse). Si on veut employer un quatre cylindres suralimenté, il faut recourir à un refroidissement par eau.

Il a fallu qu'il allât faire un tour en Amérique avant d'être apprécié chez nous. Il est d'un emploi courant et pour ainsi dire classique sur les moteurs d'aviation.

Il y a toute une variété de bronzes au plomb (par exemple 18 % de plomb, 8 % d'étain, le reste de cuivre — 24 % de plomb, 8 % d'étain, le reste de cuivre). La grosse difficulté c'est de faire adhérer le bronze au plomb sur les pièces. Sur les pièces en alliage léger, c'est actuellement impossible parce qu'il faut faire pénétrer le bronze au plomb dans le métal support et que cela nécessite une température assez élevée.

# INFORMATIONS

Le Code de la route est modifié à nouveau

HEUREUSEMENT ce n'est pas pour nous! Mais par décret-loi, en date du 30 juin 1934, les gabarits, poids et modalités de croisement des poids lourds ont été modifiés.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1939 aucun poids lourds ne pourra dépasser 2 m. 35 de large, 10 mètres de long (12 mètres s'il y a une remorque) et 15 tonnes de poids.

Par contre, et dès maintenant, pour les croisements et dépassements sur les voies de moins de 5 mètres de largeur de chaussée, les véhicules dont le gabarit ou le chargement dépasse 2 mètres de largeur ou 8 mètres de longueur, remorques comprises, doivent ralentir leur vitesse et, au besoin, s'arrêter pour se garer et laisser le passage aux véhicules de dimensions inférieures.

Mesure heureuse et qui ne peut manquer d'être approuvée par tous les usagers de la route.

## ASSUREZ-VOUS

à la Compagnie de votre choix, les plus fortes réductions vous seront consenties par la :

**Ligue Nationale Motoriste**  
déclarée à la Préfecture de Police  
Siège social

**La Maison de la Moto**  
12, rue de Cléry, 12.  
Immeuble Métro Sentier

VOICI quelques exemples de tarifs obtenus à des compagnies reconnues comme sérieuses :

Assurance *voiture* promenade pour une garantie de 100.000 francs par sinistre contre les accidents corporels et dégâts matériels, causés aux tiers :

5 CV : 300 fr. ; 8 CV : 490 fr. ; 10 CV : 565 fr., etc.

Pour les  *motos*  et garantie de 100.000 francs pour Paris, promenade, les tarifs sont :

2 CV : 146 fr. ; 3 CV : 175 fr. ; 4 CV : 203 francs.

Pour la  *province* , ces primes sont encore réduites.

N'hésitez plus : Assurez-vous !

### Pas d'équipe française aux Six Jours Internationaux

LA précipitation soudaine de l'U. M. F. s'apercevant, deux jours avant la clôture des engagements à droits simples, qu'il fallait peut-être faire quelque chose pour les Six Jours Internationaux, met une fois de plus, à l'ordre du jour, le vers du bon Lafontaine :

Rien ne sert de courir, il faut partir à point.

Personne n'a voulu s'engager  *in-extremis*  d'autant que les crédits alloués par l'U. M. F. étaient insuffisants.

Lors de la fête motocycliste de Nuremberg, on admirait particulièrement cette acrobatie présentée par des membres des Sections d'Assaut.

Dans notre page sportive, nous revenons sur cette situation vraiment déplorable, qui finira par persuader intimement tous les sportifs de notre infériorité.

Il faut courir, dit notre Editorial. Pour courir, il faut des hommes, des machines et des organisateurs. Nous avons les premiers, nous pouvons facilement avoir les seconds. Les troisièmes, hélas! se signalent surtout à notre attention par une carence constante. La preuve en est fournie par la sévère appréciation portée à ce sujet dans notre confrère l'Auto :

On regrettera une décision semblable qui laisse entendre que la construction française pourrait ne pas être à hauteur de la tâche imposée. Evidemment, nous sommes bien convaincus que tel n'est pas le cas, mais on eût aimé que la preuve fût faite publiquement.

Quand donc l'U. M. F. comprendra-t-elle ? La crise du motocyclisme français, commencée avec l'abracadabrante interdiction de Paris-Les Pyrénées-Paris, continue...

### Quelques précisions sur le parcours des Six Jours Internationaux

NOUS avons recueilli de différentes voix autorisées quelques précisions sur le parcours des Six Jours Internationaux et elles ne sont pas particulièrement réjouissantes.

Il faut dire que, l'an dernier, les concurrents étrangers crièrent au guet-apens lorsqu'ils furent mis en présence des difficultés amoncelées par les Britanniques aux environs de Llandrindod Wells. Aussi les Allemands, détenteurs de la victoire et par suite de l'organisation des Six Jours 1934, décidèrent-ils de se venger. Et ils ont bien préparé leur revanche.

Certaines portions de routes sont telles que les pavés de Belin, chers (?) aux coureurs de



Paris-les Pyrénées-Paris, ressemblent à une autostrade à côté d'elles. D'autres, sentines montagneuses ont des pentes extra-dange-reuses avec atterrissage dans des ruisseaux glaiseux où l'embourbement est de rigueur.

De l'avis de tous, des machines assez spéciales sont nécessaires. Moteurs hauts dans le cadre, roue arrière munie de pneus à profils spéciaux, cadres et fourches à très haute résistance, boîtes et embrayages particulièrement étudiés pour un tel usage.

### Nécrologie

NOUS apprenons avec tristesse le décès du bon acrobate motocycliste André Bougault, plus connu dans les milieux sportifs sous le nom de Celmar.

Ancien élève d'Abbins, Celmar, dont la froide audace émerveillait les spectateurs, s'est tué accidentellement au vélodrome de la Roche-sur-Yon. Les obsèques ont eu lieu mercredi dernier à l'église Saint-Séverin.

A la famille d'André Bougault,  *Moto Revue*  présente l'expression de ses condoléances émues.



Il y a plus de 35 ans! Le départ d'une course d'amateurs sur tricyles à pétrole, à Cosne en 1897. Tout à fait à gauche M. Petit qui, avec le même véhicule, obtint il n'y a guère le deuxième Prix au Rallye des Vieux du Volant, défilant dans la Capitale comme le montre notre cliché de droite.

# Le cyclecar



AINSI que le démontre la lettre publiée par *Moto Revue* dans son numéro 594 p. 562, tous ses lecteurs ne sont pas essentiellement « Motocyclistes », et dans beaucoup de motocyclistes il y a souvent un cyclecariste qui sommeille, la distance qui les sépare n'ayant pour limite que le budget de chacun.

La question du cyclecar n'est pas nouvelle, elle est presque aussi vieille que l'automobile elle-même, à ce point que j'ai encore dans mes archives une critique de Lavigne à la « Vie Automobile » vers 1905, et intitulée *Le Problème de la petite voiture à bon marché*.

En 1920, *Moto Revue* organisa (tout en son honneur) une véritable polémique de réalisation. Quantité de lettres où la question y était traitée en tous sens, furent publiées.

L'an dernier M. Violet traita ici le sujet d'une façon magistrale. Aujourd'hui avec l'impôt sur l'essence la question redevient pendante et M. Cycar s'est réhabilité à l'endroit des cyclecaristes, reconnaissant enfin dans ses récents articles que le cyclecar gagnerait à être vulgarisé.

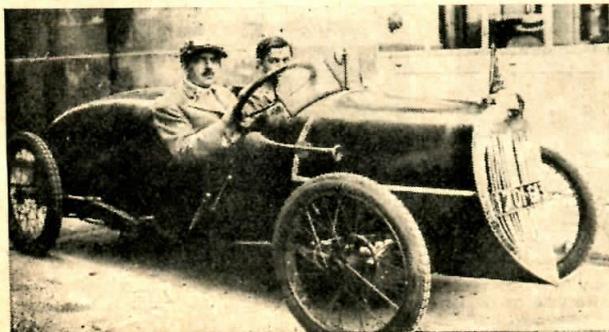
On retrouve donc encore comme par le passé cette clientèle (les 100.000 clients du docteur D. dans *Moto Revue* du 15 novembre 1920) dont le budget peut dépasser la motocyclette mais ne peut atteindre celui de la voiture même d'occasion, qui, quelques temps après achat revient d'autant plus chère qu'elle a été achetée bon marché.

## Le Cyclecar utilitaire est-il réalisable ? ?...

A cette question posée en 1920, quinze ans après je réponds oui.

Copier la voiture, au compas réducteur fut la première idée. Depuis, l'expérience s'est avérée indiscutable, la majeure partie de ceux qui l'ont essayée ont abandonné, d'autres revenus au compas intégral ont adopté la voiture plus ou moins importante. Conclusions : Nécessité d'avoir recours à de nouvelles conceptions.

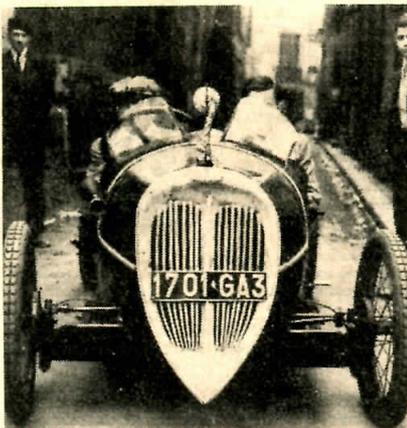
En automobile, comme ailleurs, la fonction doit créer l'organe, et ce... véhicule ne peut être qu'un « Mulet » engin hybride issu du Motocycle et de la voiture car il doit avoir la sobriété,



le prix, et le nerf de l'un, le confort et l'allure de l'autre.

Rien ou presque du classique ne peut être utilisé, les sentiers sont trop battus pour espérer encore y glaner quelque chose, d'où nécessité de tout pondre, et, là commencent les rudes étapes...

Avant d'avoir conçu, calculé, dessiné tous les organes d'un tel spécimen bien des nuits se seront écoulées sans sommeil ; en supposant qu'on ait la bonne fortune d'avoir trouvé la solution il n'en reste pas moins la réalisation et c'est ici que se place ce vieil adage : « Celui qui peut ne sait... et celui qui sait ne peut pas... »



La machine réalisée par le signataire de ces lignes, vue de l'avant.

Si l'on veut se mettre à l'œuvre il faut être un « Ancien », avoir science, patience et volonte qui ne sont pas monnaie courante aujourd'hui. Comme le plus souvent il faudra tout faire à la main, de nouveau, bien des mois se seront écoulés si nous n'avons pas tout « laissé tomber » avant d'avoir atteint le but.

Pour celui que le résultat des efforts aura conduit sur la route tout n'est pas encore fini ; à ce vrai banc d'essai il serait miracle que quelques solutions, malgré les calculs les plus serrés, ne se révèlent insuffisants.

Reprendre les dessins, corriger et refaire ne serait qu'un contre-temps si au moment de l'adaptation de la nouvelle pièce celle-ci n'étant pas venue à l'origine,

Cette vue de 3/4 donne une idée de l'allure générale de la Voiture-Elle. Il s'agit, bien entendu, d'un prototype fait entièrement à la main, sans souci de finition.

## ...DE LA COUPE AUX LÈVRES...

(OPINIONS D'UN AMATEUR)

ne compromette toute l'harmonie et procure des tracas sans nombre, voire même une impasse.

De ce véritable calvaire c'est à cette station que naît parfois une impulsion égale au carré de la somme de patience développée, et pour peu qu'on s'oublie elle vous conduirait à prendre un de ces gros marteaux qu'au début on maniait avec tant de prudence, pour, avec la rapidité de l'éclair, envoyer... tout ce que des années d'un labeur opiniâtre ont pu créer ; j'en appelle à tous ceux qui ont fait quelque chose qui sort de l'ordinaire.

Donc en tenant compte du présent exposé et du nombre de deniers nécessaires, on comprendra aisément pourquoi le cyclecar est si long à naître. Si quelqu'un doutait encore, les chiffres qui suivent sont assez éloquentes pour en établir la preuve.

Qu'il suffise de savoir que deux ans de dessins, trois ans de construction, cinq ans d'épreuves sur routes ont été nécessaires pour établir un exemplaire se rapprochant du prototype formule « Moto-Voiture » baptisée « Voiture-Elle ».

Tracer ici quelques-unes de ces formules complètera ce modeste exposé et évitera de laisser le lecteur sceptique. J'hésite à le faire car elles auront par leur sens paradoxal le don de déchaîner les foudres des incrédules, d'où polémique qui ne sera pas sans empiéter sur mes courtes heures de sommeil.

Comme j'ai pour règle de fournir la preuve de ce que j'avance, je dirais simplement, qu'il s'agit d'un quatre roues, deux places avant très confortables et une place arrière, ou des bagages, dimensions (50 x 50 x 70 cm.) Pas de transmission entre les passagers et cependant le dessus des coussins est à 0 m. 50 du sol d'où centre de gravité très bas.

Châssis souple faisant amortisseur malgré son faible poids 300 kilos à vide, avec un vieux moteur 4 cylindres de quadricycle Peugeot pesant 20 kilos de plus que le moteur désiré et que je ne trouve pas. (Deux cylindres en ligne à eau, 4 temps, 360 degrés, 600 à 700 cmc.)

Direction directe tout en étant démultipliée et irréversible ; deux ou trois vitesses avant avec possibilité de marche arrière tout en prises directes y compris la marche arrière et sans friction.

L'essieu arrière tout en n'ayant que deux roulements à billes traverse les deux roues et chacune de ses extrémités est fileté et porte un écrou qui assujettit sa roue respective. Mais, où le principe se corse quelque peu, c'est que cet essieu n'est pas coupé, qu'il entraîne les deux roues en marche avant comme en marche arrière et leur laisse la faculté de faire différentiel aussi mathématiquement que n'importe quel différentiel classique.

Enfin n'ayant pas un engrenage, pas une boîte à graisse, pas un joint de cardan, tout usinage délicat ou onéreux éliminé, il en résulte un prix de revient et d'entretien très bas.

Je crois en avoir assez dit pour prouver à la fois les difficultés à vaincre, les efforts fournis et les résultats obtenus et procuré en même temps aux chercheurs l'occasion d'exercer leur sagacité.

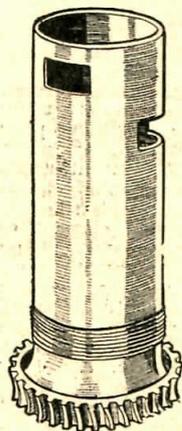
Philippe ESTIVAL.

# Moteurs de l'avenir

**M**ÉFIEZ-VOUS des utopies, ou de ce qui peut longtemps encore, ne pas prendre une forme pratique. Que de fois on a annoncé l'apparition de l'accumulateur léger qui rendrait possible l'emploi de la traction électrique pour le grand tourisme rapide ! Nous avons vu apparaître un certain nombre de nouveaux systèmes d'accumulateurs mais tous, à capacité égale, sont plus lourds que les accumulateurs aux sels de plomb, et leur avantage a consisté surtout en une résistance meilleure à toutes les causes de détérioration. La traction électrique ne convient donc actuellement qu'à des applications spéciales. Quant à la transmission de l'énergie dans l'espace elle n'est encore qu'un rêve d'avenir. Nous aurons encore longtemps sans doute à recourir à des moteurs thermiques pour la propulsion de nos machines.

Les moteurs à huile lourde fonctionnant sur le cycle Diesel (qui serait appelé plus justement le cycle capitaine) peuvent fort bien être réalisés dans de petites cylindrées. Le Coventry Victor à huile lourde, déjà utilisé avec succès sur des véhicules de livraison démontre que cela est possible. Le poids, considéré longtemps comme un obstacle insurmontable a pu être suffisamment réduit pour qu'on réalise des Diesel d'aviation. Mais le Diesel doit-il être, dès maintenant, considéré, sur nos motocyclettes comme un rival redoutable pour nos moteurs ? Il faut tout d'abord que le Diesel à régime rapide fonctionne selon un cycle assez différent des gros Diesel en usage dans l'industrie et dans la marine et que

Le Diesel demande beaucoup de soins et d'entretien. Le gazoil est un des produits les plus désagréables à manipuler et les plus sales qu'on puisse imaginer. Les réparations sont très délicates. Les organes sont soumis à des pressions considérables et doivent être établis en conséquence, c'est ainsi que des pistons doivent avoir une grande hauteur pour être bien guidés et ne pas exercer une pression unitaire trop forte sur les parois du cylindre. Le Diesel est encombrant et à moins de recourir à des solutions très



Les chemises louvoyantes ou rotatives ont l'avantage de découvrir des espaces relativement grands et non obstrués par la coupelle d'une soupape. Par contre, le graissage peut présenter quelques difficultés.

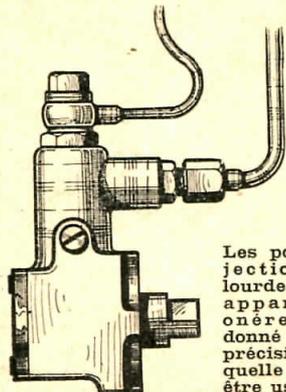
onéreuses, il est lourd. Son rendement volumétrique par suite de son régime relativement peu élevé, est assez faible (son rendement thermique est, par contre, excellent).

En somme, il ne semble pas que le Diesel puisse actuellement concurrencer dans des conditions semblables de poids, d'encombrement, de prix et de puissance spécifique le moteur de motocyclette à explosion. Cela peut changer plus tard et il ne faut pas oublier que le Diesel rapide a singulièrement évolué depuis dix ans et qu'il connaît sans cesse des perfectionnements importants. Les pompes à injection deviennent de plus en plus robustes et l'extrême précision avec laquelle elles sont établies peut être obtenue par l'amélioration des procédés d'usinage à un prix abordable. Le propre de l'industrie moderne est d'associer la précision et les faibles prix de revient. La précision est, nous l'avons signalé bien des fois, la condition essentielle de la construction économique en grande série. On cherche à réduire les prix par la simplification, l'épuration des dessins, la réduction du nombre des opérations d'usinage, non par un sacrifice de la précision qui coûterait, en fait, très cher. Il ne faut donc pas affirmer que le prix du Diesel est un obstacle. Il peut l'être actuellement, mais rien ne nous permet de dire qu'il ne sera de même dans quelques années. Le Diesel de motocyclette est une possibilité de demain et dont il serait imprudent de ne pas tenir compte. Si on en jugeait par les Diesel actuels il y aurait quelque chose à



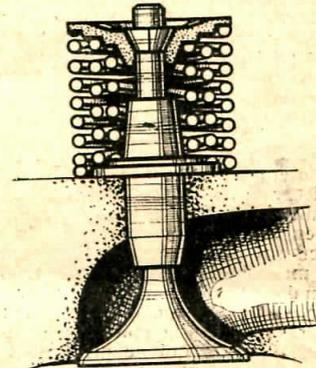
craindre, c'est que les routes par suite de l'émission de fumées acres et fuligineuses, fussent rendues impraticables. Mais cela n'est pas absolument évitable. Trop de Diesels sont mal réglés ou réglés avec une alimentation trop riche dans le but d'obtenir une plus grande puissance en employant plus de combustible. La quantité d'air étant insuffisante pour la combustion du gazoil injecté, il reste de la suie et des fumées, résultat d'une combustion incomplète. Peut-être aussi certaines déficiences de dessin peuvent-elles provoquer des combustions incomplètes. Mais rien de cela n'est irrémédiable.

Occupons-nous toutefois du moteur à explosion dont la carrière n'est pas achevée. Malgré trois quarts de siècle d'existence (et même un siècle si on tient compte du moteur des frères Niepce et des moteurs à gaz de Hugon et autres inventeurs de la première heure), le moteur à explosion est encore susceptible de perfectionnement. Et on peut affirmer que son souvenir reste brillant même si d'autres moteurs viennent le concurrencer. N'avons-nous pas dans d'autres domaines des locomotives à vapeur alors que la traction électrique est si séduisante. N'est-il pas troublant de constater que l'avion de 1934 est, dans ses dispositions générales, le frère de celui de 1910, etc... Le cycle Beau de Rochas sera longtemps utilisé, aussi longtemps que nous aurons à notre disposition des carburants volatils, essences ou alcools, naturels ou synthétiques. Le cycle Beau de Rochas permet une détente occupant tout une course du piston (au moins, en pratique, jusqu'à l'ouverture anticipée de la soupape d'échappement). C'est donc un cycle très avantageux au point de vue thermique.



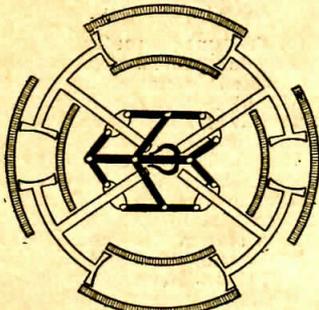
Les pompes d'injection d'huile lourde sont des appareils assez onéreux étant donné la grande précision avec laquelle ils doivent être usinés qui est de l'ordre de quelques microns (millièmes de millimètre).

la combustion s'effectue avec une rapidité extrême dans des conditions très voisines de l'explosion. La réalisation d'un Diesel de petite cylindrée présente toutefois de grosses difficultés. La légèreté ne peut être obtenue qu'aux prix d'artifices extrêmement coûteux (par exemple la fixation des cylindres sur un bâti d'acier dans le moteur Packard). Une pompe d'alimentation de Diesel est un appareil d'une extrême précision.



Il existe des moteurs où les soupapes sont rappelées par trois ressorts concentriques qui leur infligent un traitement assez violent.

On peut se demander toutefois si le moteur à explosion ne se modifiera pas. Là encore soyons très prudents. Ouvrons des collections de journaux techniques. Il n'y a pas une solution révolutionnaire que nous n'y trouvions et la plupart de ces solutions n'ont pas été seulement brevetées, mais réalisées, expérimentées, éprouvées. Si nous prenons des solutions courantes comme les soupapes en têtes avec commande par culbuteurs et par tiges, nous les trouvons dès l'origine, l'arbre à cames en tête n'est pas tout jeune lui non plus et les soupapes latérales ne font nullement figure d'ancêtres par rapport aux soupapes en tête. Mais combien d'autres solutions sur les-



Les cylindres toriques sont en quelque sorte des cylindres cintrés, ce qui permet d'en disposer plusieurs sur une même circonférence.

quelles on fondait les plus grands espoirs n'ont pas abouti, en particulier les systèmes à tiroir, par suite des difficultés d'assurer le graissage et l'étanchéité, et pourtant un des premiers moteurs à explosion le Lenoir, qui fut très populaire sous le Second Empire, avait une distribution à tiroir. Il est vrai que ce moteur empruntait les organes de la machine à vapeur, était à double effet et que son cycle de fonctionnement ne comportait pas de temps de compression. On réussit cependant à le faire marcher à l'essence. Il était d'ailleurs d'une incroyable voracité et pompait le gaz d'éclairage à un débit inquiétant. Disons en passant qu'il possédait un allumage électrique par pile et bobine. Mais les moteurs modernes à tiroirs rotatifs ou alternatifs logés dans la culasse n'ont eu jusqu'à présent aucun succès. Nous verrons plus loin que cette situation pourrait changer. Une variété de tiroirs qui a maintenu son succès initial, c'est la distribution Knight à double fourreau. On peut croire que si des marques aussi glorieuses, aussi sûres d'elles-mêmes, aussi prudentes dans leurs conceptions que Panhard-Levassor, Voisin, Minerva, Mercedes, Willys, sont depuis de longues années restées fidèles au moteur sans soupapes, ce n'est pas à la légère. Et pourtant ce moteur s'est installé d'une manière très solide à côté du moteur à soupapes mais sans se substituer à lui. Plus délicat et plus coûteux à construire c'est possible et cela explique qu'on ne peut le rencontrer sur des voitures bon marché. Mais malgré les qualités que tous lui reconnaissent et en particulier son silence, sa souplesse et son rendement, il n'a pas supplanté le moteur à soupapes sur des marques qui ne pratiquent certainement pas une politique de bon marché, comme Hispano et Rolls-Royce par exemple.

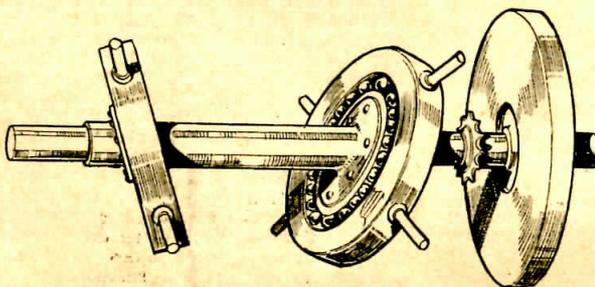
Une autre distribution est fort intéressante et éprouvée par plusieurs années

d'expérience, elle a justifié tous les espoirs qu'ont fondés sur elle ses inventeurs. Nous voulons parler des tiroirs encastrés de l'Imperia. Et pourtant seule la grande marque belge en fait usage sur des voitures extrêmement appréciées. Le principe est excellent et cependant il n'a pas séduit d'autres marques. L'achat de licences de construction ne constitue pourtant pas un obstacle insurmontable. Nous assistons fréquemment à ces cessions de licence en ce qui concerne la traction avant ou les suspensions. C'est ainsi, pour ne prendre qu'un exemple récent, qu'une grande marque américaine a acheté les brevets Dubonnet dont la suspension arrière avait en 1932 retenu l'attention de tous les techniciens. De nombreux changements de vitesses sont également construits sous licence. Par conséquent, nous ne pouvons croire que la nécessité d'acquérir des licences de construction constitue un obstacle insurmontable. Un autre type de distribution fort intéressant c'est le fourreau louvoyant Mac Collum et qui mérite de retenir particulièrement l'attention des motocyclistes puisqu'il a été employé sur les moteurs Barr et Stroud. Encore un système qui a donné toute satisfaction et qui a été abandonné pour des raisons complètement indépendantes de sa valeur. Il y a, c'est incontestable chez les constructeurs, et plus encore chez le public un attachement à la tradition. C'est une attitude qui peut se justifier car le succès commercial ne peut être négligé, et il est rarement fonction de la valeur technique des inventions. Toute nouveauté nécessite une longue mise au point ce qui coûte fort cher, et l'accueil du public ne répond pas toujours à l'effort fourni.

#### Que peut-on reprocher aux soupapes?

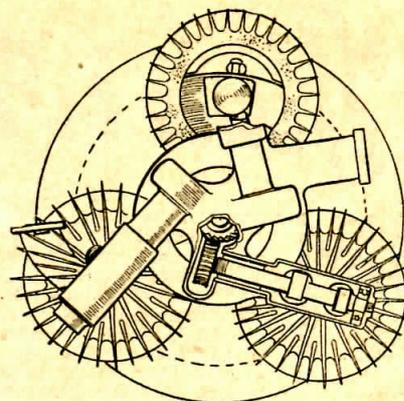
Ce n'est pas d'hier que l'on critique nos distributions par soupapes. Il semble tout d'abord que les rappeler sur leur siège par un ressort constitue un procédé un peu barbare.

A cause de l'inertie de la soupape et de la distribution, il faut un ressort très puissant qui la plaque violemment sur son siège, qui exerce sur la coupelle, le clavetage et la tige de la soupape un effort énorme. Quant à la fermeture, elle s'effectue, aux régimes élevés, d'une manière très imprécise. Aussi avons-nous vu il y a quelques années, une véritable floraison de commandes de distribution desmodromiques mais dont les avan-



Un slant est constitué par un plateau ne tournant pas mais oscillant, et ce sont ses oscillations qui impriment un mouvement de rotation à l'axe par l'intermédiaire d'un roulement.

tages ne sont pas apparus assez nettement pour qu'on continuât à les employer. Un autre inconvénient des soupapes c'est de laminer le gaz, de n'offrir qu'une section de passage assez réduite, de provoquer par leur présence des perturba-



Dans tous les moteurs à slant, les cylindres sont très voisins, l'ensemble est plus compact, et la distribution est de ce fait simplifiée.

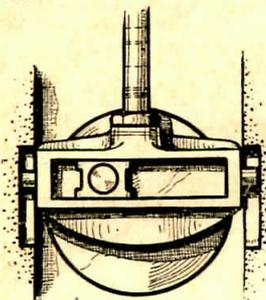
tions dans la marche des gaz. Certes, tous ces inconvénients quels qu'ils soient, ont été atténués, mais on peut penser que d'autres distributions pourraient offrir des avantages. Nous avons signalé une distribution à tiroir rotatif, la distribution Cross qui pourrait bien faire parler d'elle et qui intéresserait, à ce qu'on dit, un des plus gros constructeurs anglais. La distribution Cross, en effet, a surmonté, grâce à une chemise de bronze à lèvres minces et élastiques, la principale difficulté qui avait jusqu'à présent arrêté les inventeurs : nous voulons parler de l'étanchéité. Les résultats obtenus sont remarquables et, en particulier, on a pu avec l'essence-benzol atteindre un taux de compression de 11 à 1, ce qui se traduit à la fois par une augmentation du rendement et une économie de carburant. Une moto équipée de cette distribution a réalisé des performances stupéfiantes. Nous pensons que l'avantage est si net que la distribution Cross n'ira pas à l'armoire aux oublis et qu'elle prendra une place importante. Le moteur peut tourner aussi vite que le permettent les efforts auquel est soumis l'équipage alternatif. Ce peut être une véritable révolution et nous espérons que ce système recevra l'accueil qu'il mérite incontestablement. C'est peut-être la distribution de l'avenir.

#### Transformation du mouvement

C'est à la transformation du mouvement alternatif en mouvement rotatif que nous devons une bonne partie de nos difficultés, équilibrage, efforts anormaux supportés par les organes, etc... La turbine serait plus séduisante si on était parvenu à construire une turbine qui remplit les conditions voulues. Nous en sommes bien loin à l'heure actuelle. Il y a bien quelques turbines à gaz de grande puissance, mais il ne semble pas qu'elles aient été un succès. Quant aux turbines de faible puissance, elles ont pu tourner mais il ne semble pas que l'on soit parvenu à les mettre au point. Il serait téméraire d'affirmer l'avenir de turbines qui ne constituent que des appareils d'expérience et dont la réalisation pratique n'a pas été jusqu'à présent pos-

sible. Nous devons donc nous en tenir aux moteurs à pistons. On a dans certains moteurs utilisés des cylindres toriques et certains poursuivent leurs essais. Mais là encore une très longue expérience sera nécessaire pour se prononcer sur leur valeur et nous ne pouvons présumer de l'avenir. En admettant que les résultats répondent aux espoirs de leurs inventeurs, il s'écoulera un nombre important d'années avant que nous les trouvions sur les autos et les motos. On commencera certainement par les moteurs industriels pour lesquels on n'est pas limité par le poids et par les moteurs d'avions pour lesquels on n'est pas limité par le prix.

Nous assistons également à l'apparition périodique de moteurs à transmission par plateau. Un plateau incliné sur l'arbre est attaqué par les tiges de pistons. C'est le système qui fut utilisé par Salmons sur les moteurs Canton-Unné. Ces moteurs avec leurs cylindres disposés comme les cartouches dans un barillet de revolver ont l'avantage de constituer des polycylindres de faible encombrement.



La bielle du moteur Premier est fixe et actionne le vilebrequin par l'intermédiaire d'un chemin horizontal.

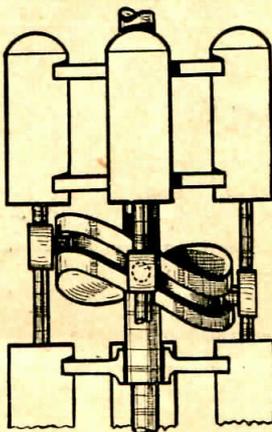
Autre mode de transformation de mouvement. La tige du piston rigide porte une glissière horizontale dans laquelle se déplace le manchon du vilebrequin. Ce système a été employé sur quelques machines de marine et aussi sur une moto, la Premier, une deux cylindres deux temps. La tige du piston traversait un presse-étoupe et la partie inférieure du cylindre, isolée du carter, servait de pompe d'alimentation. La glissière était guidée à ses extrémités dans des chemins obliques et avait ainsi un mouvement louvoyant. Le piston en tournant faisait office de distributeur. Cette machine qui avait un bloc-moteur (avec une transmission finale par courroie) a possédé un des premiers cadres à double berceau. Le moteur était un bicylindre deux temps.

Dans le moteur Laage destiné à l'aviation le va-et-vient des pistons était provoqué par un chemin de roulement de profil voulu. Les cylindres disposés en deux barillets se trouvaient de part et d'autre du chemin de roulement. Celui-ci était établi de telle sorte que la course de détente fut plus longue que les autres. Divers moteurs ont également permis d'obtenir une course de détente prolongée par des combinaisons soit de bielle, soit d'engrenages. Ce sont là des tentatives très intéressantes mais qui, dans des moteurs à régime très élevé, peuvent provoquer des difficultés d'équilibrage. Il n'en reste pas moins qu'au point de vue du rendement thermique, le prolongement de la course de détente est souhaitable au plus haut point. Remarquons qu'à l'heure actuelle, au moment où la taxe à la cylindrée (où la puissance fiscale en fait est fonction de la cylindrée) est remplacée par une sur-

super-hypertaxe sur l'essence, une autre solution plus simple est possible : celle de moteurs sous-alimentés et à taux de compression très élevé dont nous allons dire. Il est, en effet, un artifice pour accroître la course de détente sans aucune complication mécanique. C'est, d'une part, de réduire la charge admise, et, d'autre part, d'adopter un taux volumétrique de compression très élevé. En effet, si nous voulons que le taux réel de compression soit suffisant pour obtenir une marche économique, il faut tenir compte de ce qu'en fin d'admission la dépression n'est pas comblée et que, par conséquent, une certaine partie du temps de compression sera utilisée pour ramener la charge à la pression atmosphérique. La partie de la course servant à comprimer la charge à une pression supérieure à la pression atmosphérique se trouvera donc réduite. Pour obtenir une compression suffisante nous devons donc prévoir un taux volumétrique très élevé. Tout se passe comme si nous avions une course d'admission et une course de compression plus faibles. Par contre, nous aurons pour la détente et pour l'échappement les courses complètes. Il faut reconnaître toutefois que cette solution présente des inconvénients. Il nous faudra pour brûler une même charge de mélange, carburé, une cylindrée plus forte ce qui entraîne indirectement une augmentation du poids, des organes et de l'encombrement du moteur. De plus, un tel moteur ne peut être suffisamment alimenté aux régimes rapides. Ce sera donc un moteur à régime relativement lent, ce qui nous conduit encore à une forte cylindrée. Le régime lent a également comme résultat d'accroître les pertes par les parois. Mais tout compte fait, ce système peut donner des résultats intéressants si on l'applique avec quelque discrétion.

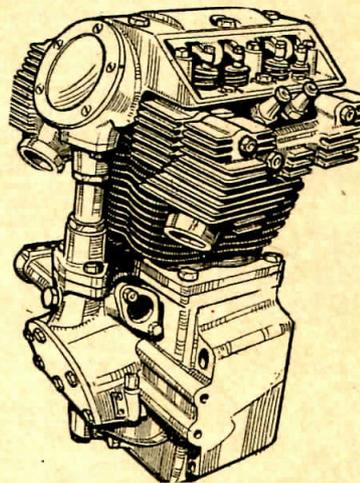
#### Les polycylindres

Le moteur de l'avenir est-il le polycylindre ? C'est loin d'être sûr. Nous ne mettons pas en doute les avantages du polycylindre, plus souple et plus silencieux que le monocylindre, mais il ne faut pas nous bercer de chimères. Le polycylindre a un grave défaut et c'est tout simplement son prix, et il est peu vraisemblable qu'on puisse établir un polycylindre au même prix qu'un monocylindre de même classe. Les voitures



Dans le moteur Laage, les pistons, accouplés deux à deux par des bielles fixes, entraînent l'arbre moteur au moyen d'un chemin de roulement qui permet d'obtenir une explosion par tour et par cylindre.

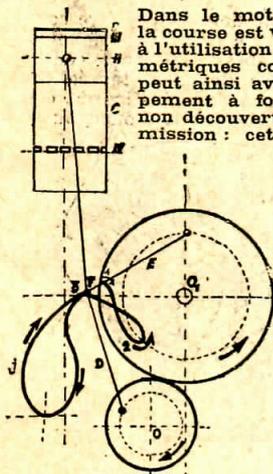
ont toutes des polycylindres, mais voitures et motos ne doivent pas être comparées. Une voiture monocylindrique est difficilement réalisable, quand ce ne serait qu'à cause de sa cylindrée, des organes de transmission plus lourds, etc. Ne comparons donc pas le monocylindre



Les quatre cylindres sont d'une souplesse merveilleuse, leur disposition en quinconce donne un encombrement très réduit et un refroidissement que l'expérience a montré très satisfaisant.

de moto aux quatre cylindres de la voiture populaire. Le polycylindre de moto est un luxe, le polycylindre de voiture une nécessité. On pourrait dire que dans la construction motocycliste, le monocylindre est au polycylindre ce que, dans la construction automobile, les quatre cylindres est aux 6, 8 et 12 cylindres, des types de luxe. Méfions-nous des jugements téméraires. On nous laissait entendre que sur les automobiles les jours du quatre cylindres étaient comptés. Les reproches qu'on lui adressait ressemblaient fort à ceux dont on veut accabler chez nous le monocylindre. On lui reprochait son équilibre imparfait (et nous qui sommes tentés de considérer le quatre cylindres comme une merveille d'équilibrage !), son manque de souplesse, son fonctionnement bruyant, ses accélérations un peu molles, etc... Le quatre cylindres a bien pris sa revanche. On s'est aperçu que les défauts qu'on imputait au quatre cylindres résultaient de sa réalisation défectueuse, que le souplesse dépendait plus du rapport de poids à puissance que du nombre des cylindres, etc. On a aussi constaté que le six ou le huit cylindres ont un moins bon rendement thermique, bref que, sans contester la supériorité des six et des huit cylindres, le quatre cylindres faisait fort bien l'affaire de l'automobiliste moyen. Nous pouvons dire la même chose de nos monocylindres qui, sans avoir une marche aussi douce ni aussi silencieuse que les polycylindres, ne sont ni trop brutaux, ni trop bruyants et sont simples, rustiques, robustes, économiques. Le monocylindre n'est pas près de disparaître.

Nous ne prévoyons pas non plus que de grands changements se produisent dans les types de polycylindres. Sur le papier, il est évident que le flat-twin, par sa perfection d'équilibrage, par l'espace-ment régulier de ses temps moteurs est le bicylindre le plus séduisant pour le cycle quatre temps, mais il est assez



Dans le moteur Andreau, la course est variable grâce à l'utilisation de lieux géométriques complexes; on peut ainsi avoir un échappement à fond de course non découvert lors de l'admission: cette disposition nécessite trois bielles en trèfle déformable. Un nouveau type a été réalisé d'une façon beaucoup plus simple avec une seule bielle montée sur un excentrique à position variable.

encombrant. Le montage transversal comme sur la B. M. W., la Gnome et Rhône, la Zundapp a l'avantage de réduire l'encombrement en longueur et de permettre le refroidissement égal des deux-cylindres. Nous avons souvent entendu exprimer la crainte que les cylindres ainsi exposés soient vulnérables (cette crainte n'est pas fondée). Examinez une des machines équipées de ces moteurs et vous verrez que le moteur ne peut toucher le sol au cours d'une chute.

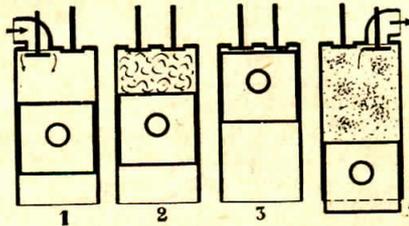
Le moteur le plus facile à loger, c'est le deux cylindres en V (angle 45° à 60°). Il est extrêmement compact. Les inégalités de graissage ou de refroidissement n'existent plus. L'équilibrage est excellent. Les difficultés de carburation ne sont pas à craindre. Si on cherche une alimentation parfaite pour obtenir le maximum de rendement, il faudra recourir à un carburateur à double corps ou à deux carburateurs, mais pour des utilisations courantes cela n'est pas nécessaire. Avec un angle assez ouvert, par contre la magnéto unique n'assure pas un allumage très égal et il sera préférable d'employer une magnéto par cylindre ou de recourir à l'allumage par batterie.

Si quelque chose doit nous engager à nous méfier des spéculations théoriques, c'est l'adoption par une grande marque anglaise d'un type de moteur, qu'on serait tenté d'écarter a priori, le deux-cylindres côte à côte qui, avec les manetons à 180,

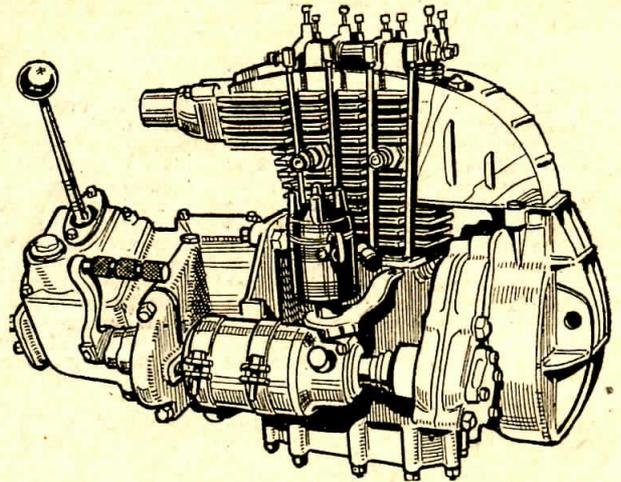
un rythme boiteux, et avec les manetons à 360 n'est pas mieux équilibré qu'un monocylindre. Ce type de moteur n'est pas apparu avec la dernière lune puisque nous en avons vu sur les tricycles à pétroles et qu'au cours de l'histoire du motocyclisme nous l'avons vu chez Werner, Peugeot, Blériot, Viratelle et combien d'autres. Le Triumph a les manetons calés à 360°. Tous ceux qui ont essayé cette machine sont unanimes à en reconnaître non seulement sa douceur de marche, mais l'absence complète de vibration. Un tel moteur est très compact et le refroidissement est parfait.

Nous ne croyons pas beaucoup à l'avenir du trois cylindres quatre temps malgré son parfait équilibrage. Un quatre cylindres est plus aisément réalisable.

Ce ne sont pas les quatre cylindres qui font défaut sur le marché mondial, mais le fait qu'ils n'ont conquis qu'une place assez réduite doit nous incliner à une certaine prudence, et dans cet article où nous essayons de nous faire une idée non théorique, mais pratique des possi-



Avec un embiellage normal, on peut réaliser un moteur à longue détente avec des cames étudiées spécialement: au temps d'admission, la soupape s'ouvre un court instant et le cylindre ne se remplit qu'à demi, la compression est plus grande pour compresser suffisamment le peu de gaz, la détente est alors plus longue par rapport à la quantité de gaz admis; l'échappement est normal.



L'un des représentants du quatre cylindres en France dispose ceux-ci en quinconce et les monte à volonté avec une turbine qui assure le refroidissement pour la marche en ville et le ralenti à l'arrêt.

bilités des divers types de moteurs dans l'avenir, nous ne devons pas oublier les leçons du passé. Ce n'est pas d'ailleurs que nous méconnaissions un seul instant les qualités des quatre cylindres, mais nous devons reconnaître que le quatre cylindres ne convient qu'à des cylindrées assez fortes dépassant 600 cmc., alors que la grande majorité des motocyclettes en service n'atteint pas cette cylindrée et c'est une des raisons du pourcentage assez faible de quatre cylindres. Et d'autre part, sans atteindre un prix prohibitif, le quatre cylindres coûte plus cher que le mono. Dans le domaine limité du quatre cylindres quel type de moteur peut s'imposer? Il y en a quatre principaux: le quatre cylindres en ligne suivant d'assez près la technique automobile (Motobécane, Train, Nimbus, Henderson, Indian etc...); le quatre cylindres en V (Matchless, Chaise); le quatre cylindres en diagonale à deux vilebrequins accouplés par engrenages (Ariel); le flat-four (Zundapp). Nous examinerons ces moteurs dans la suite de cet article.

(à suivre)

H. P. BORESTROKE.

Etant donné cette nouvelle formule originale, la Commission Sportive de l'U.M.F. compte fermement sur une grande affluence d'engagés et sur une lutte sévère.

ON frémit en pensant à la façon dont l'U.M.F. pourra employer sa bouillante activité le jour où il ne restera plus d'épreuves à supprimer. Que faire? A quoi M. Pérouse emploiera-t-il ses loisirs? A moins que l'U.M.F. ne se supprime elle-même...

ON parle en attendant de supprimer les arbres.

Quand il s'agit de suppressions, on pense immédiatement que ça vient de M. Pérouse.

Les arbres, paraît-il, sont des obstacles (si l'on peut dire!) malencontreux pour les automobilistes et les motocyclistes.

Mais soyons justes, cette idée n'est certainement pas de M. Pérouse. Car M. Pérouse, lui, serait plutôt pour la suppression des motocyclistes...

SIL.



DÉSIRANT se mettre absolument à la page et suivre de très près le progrès dans tous les domaines, des maisons spécialisées, sont maintenant à même de fournir des chemises de couleurs variées pour cylindres, suivant la demande et l'opinion politique de chaque motocycliste.

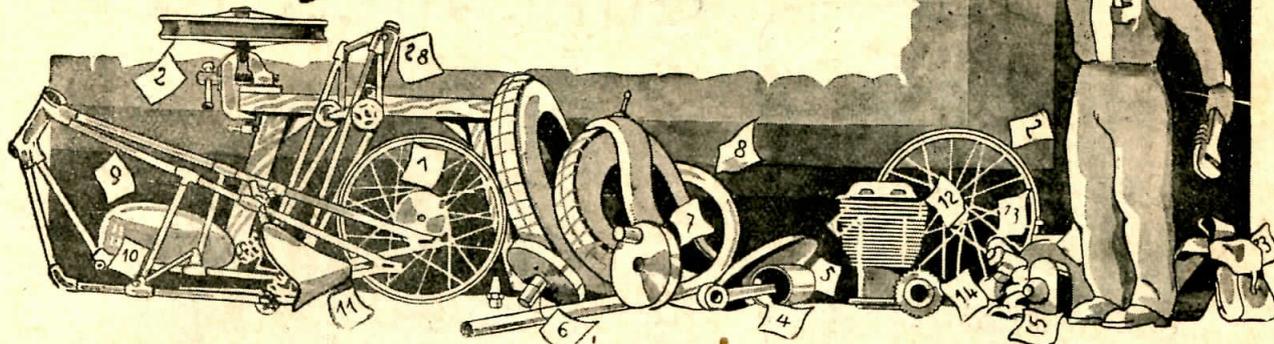
AFIN de bien démontrer son autorité, sa perspicacité, son opportunité et l'esprit d'à-propos dont il a toujours fait preuve, nous croyons savoir que M. Pérouse va prendre la ferme et héroïque résolution d'interdire le Grand Prix de l'U. M. F., déjà supprimé.

Chacun appréciera comme il convient cette détermination qui, une fois de plus, met en relief toute l'indomptable activité de nos pouvoirs dirigeants.

Toutesfois, pour l'année prochaine, le Grand Prix de l'U.M.F. aurait lieu, mais son règlement serait quelque peu modifié. L'épreuve se disputerait dans les salons de l'A.C.F., place de la Concorde, suivant les conventions internationales de la manière coïncée. Tenue de soirée de rigueur. Le port du casque est facultatif.

Déjà l'entraînement se poursuit activement dans les bars des environs de la Madeleine.

## la page du débutant



## NOTIONS ÉLÉMENTAIRES SUR LA MOTO

## I. Motocyclette

Cycle (voiture à 2 roues) mu par un moteur à essence.

## II. Différentes parties d'une moto

**Moteur.** — Ensemble mécanique destiné à transformer en effort moteur l'énergie contenue dans le carburant employé.

**Carburateur :** pulvérise l'essence le plus finement possible, dose l'air et l'essence pulvérisée pour constituer un mélange explosif.

**Magnéto :** fournit le courant électrique qui provoquera l'étincelle à la bougie.

**Bougie :** donne l'étincelle nécessaire pour enflammer le mélange air-essence.

**Soupapes :** permettent l'admission des gaz frais et l'échappement des gaz brûlés.

**Cylindre :** sorte de tube fermé à la partie supérieure par la culasse.

**Piston :** pièce métallique qui se déplace dans le cylindre sous l'action de la combustion du mélange gazeux.

**Vilebrequin :** constitue l'arbre moteur.

**Bielle :** transforme le mouvement rectiligne du piston en rotation continue.

**Volant :** régularise le mouvement rotatif.

**Transmission** comprend les organes chargés de transmettre à la roue motrice la puissance développée par le moteur.

**Moyens de transmission :** courroie, chaîne, engrenages.

**Embrayage :** permet de relier ou de séparer à volonté le moteur du mécanisme de transmission.

**Boîte à vitesses :** permet sans changer le régime du moteur (nombre de tours) de modifier la vitesse de rotation de la roue arrière, joue le rôle de changement de multiplication ; se commande à la main ou au pied.

**Kick-starter :** sorte de pédale permettant le lancement du moteur à l'aide du pied.

**Partie cycle :** à peu près semblable à celle d'un vélo ordinaire.

**Cadre :** charpente de la moto, généralement de forme tubulaire.

**Roues :** presque toujours à rayons, munies de freins.

**Freins :** généralement à tambour — un à l'avant — un à l'arrière.

**Pneus et chambres à air :** assurent le confort et la souplesse de la machine.

**Guidon :** organe directeur.

## III. Théorie du moteur à quatre temps.

**1<sup>er</sup> temps. Admission.** — Le piston descend, la soupape d'aspiration est ouverte, la soupape d'échappement fermée, aspiration des gaz frais.

**2<sup>e</sup> temps. Compression.** — Le piston monte, les 2 soupapes sont fermées, le mélange gazeux est comprimé.

En fin de compression : allumage et explosion.

**3<sup>e</sup> temps. Détente.** — Les soupapes sont fermées.

Chassé par les gaz qui se détendent le piston descend.

**4<sup>e</sup> temps. Echappement.** — Soupape d'admission fermée. Soupape d'échappement ouverte, les gaz brûlés s'échappent.

## IV. Théorie du moteur à deux temps.

**1<sup>er</sup> temps :** le piston monte, les gaz sont comprimés dans le cylindre en même temps des gaz frais sont aspirés dans le carter en fin de course ascendante du piston : allumage et explosion des gaz.

**2<sup>e</sup> temps :** détente dans le cylindre, le piston descend.

Expulsion des gaz brûlés par leur pression et celle des gaz frais, compression des gaz frais qui passent dans le cylindre par le canal de transfert.

**Graissage du deux temps :** huile mélangée à l'essence dans la proportion de 5 à 10 %. Dans les moteurs à deux temps, pas de soupapes.

## V. Classification des motos.

fondée sur leur puissance qui, elle-même, est fonction de la cylindrée du moteur.

**Cylindrée :** volume engendré par le déplacement du piston.

$(\text{rayon du piston})^2 \times 3,1416 \times \text{course du piston}$ .

$\text{Cylindrée} = \left(\frac{\text{Alésage}}{2}\right)^2 \times 3,1416 \times \text{course}$ .

## VI. Principaux accessoires de motos.

a) prévus par la loi : **appareil avertisseur** audible à 100 m. au moins, corne, klaxon, avertisseur à dépression.

**Appareil d'éclairage.** Classe A. Phare éclairant la route à 100 m. Classe B. Appareil non éblouissant éclairant à 25 m., feu arrière éclairant la plaque lisible à 25 m.

**Rétroviseur :** permet de voir la route derrière soi sans se retourner.

b) **facultatifs, compteur :** indique à tout instant la vitesse de la moto et le nombre de kilomètres faits.

**Montre,** fixée au tableau de bord donne l'heure à tout instant.

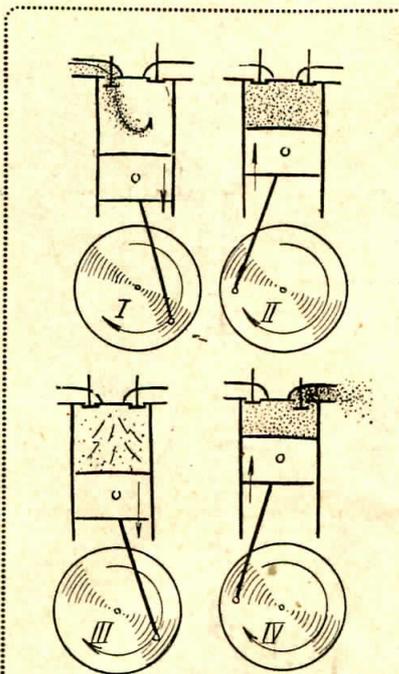
**Ampèremètre :** indique le débit de la dynamo et la consommation du phare.

**Trousse d'outillage :** clés diverses, tournevis, clé anglaise, dérive-chaîne, nécessaire de réparation.

**Boîte à chambre à air :** permet de transporter une chambre.

**Divers :** porte-bidon d'huile, porte-bougies, porte-carte, etc.

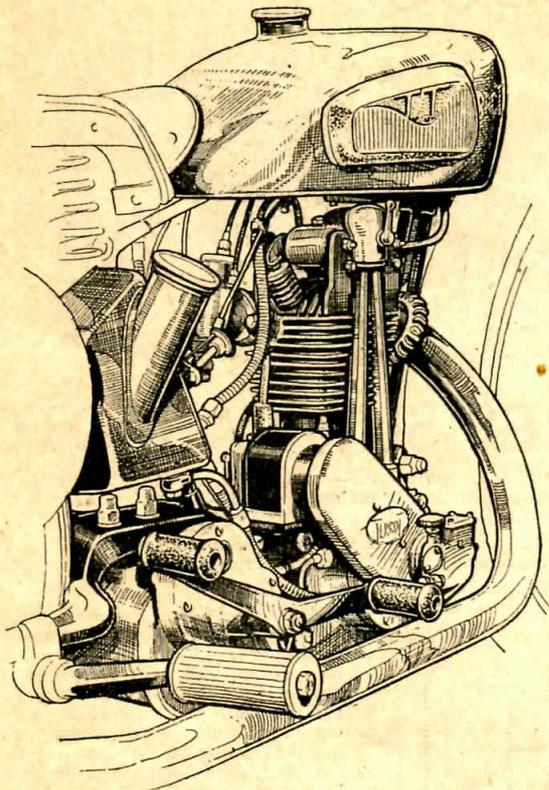
**Tan-sad :** permet de porter un passager sur le porte-bagages. TOULOU.



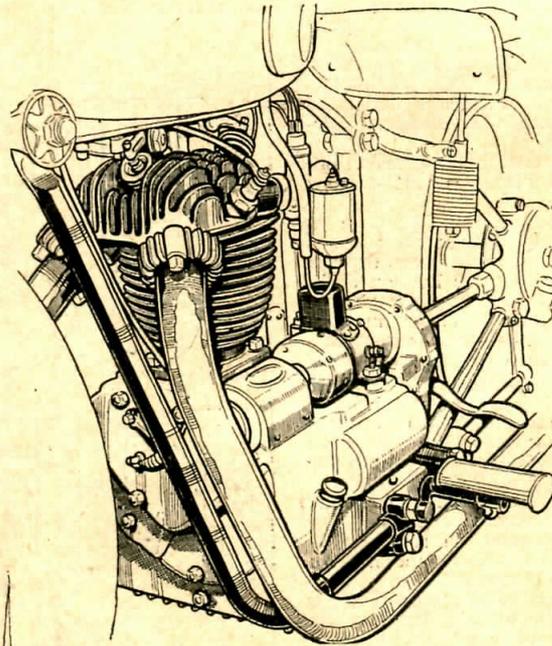
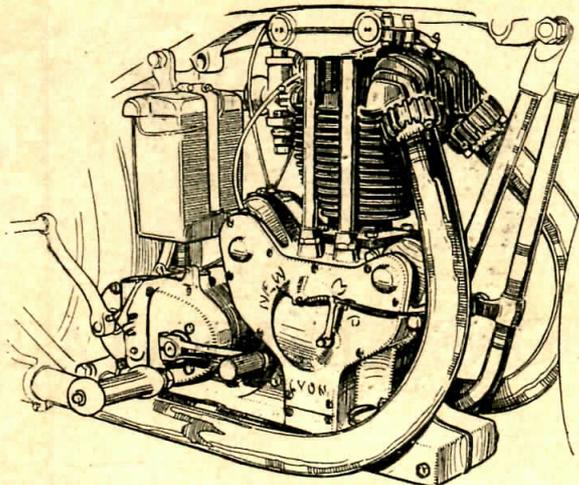
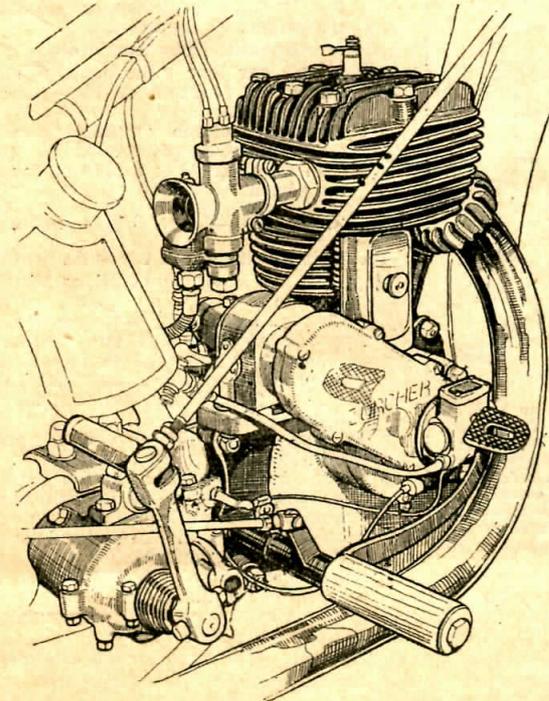
THÉORIE DU MOTEUR A QUATRE TEMPS

De gauche à droite et de bas en haut : 1<sup>er</sup> temps, le piston vient de terminer la course d'aspiration ; 2<sup>e</sup> temps, il va entamer la course montante de compression ; 3<sup>e</sup> temps, la compression terminée, l'explosion se poursuit et le piston entame la course de détente, c'est le temps moteur ; 4<sup>e</sup> temps, le piston vient de terminer la course montante d'échappement.

# QUELQUES BEAUX M



Ci-dessus le 250 Terrot à culbuteurs conçu sur les données les plus modernes. Queues de soupapes graissées par tubulures. Echappement monotube, ailettes de culasse plus hautes autour de l'échappement, carburateur incliné, tubulures souples... Montant très rapidement en régime, il est idéal avec la boîte à 4 vitesses à sélecteur.



En haut, le moteur New-Map double échappement ; la culbuterie est enfermée, magnéto et moteur sont entraînés par pignons, le réservoir d'huile en aluminium est aménagé dans le prolongement du carter et évite les tubulures et pompes extérieures. Echappement par double tube.

Ci-dessus le bloc-moteur Ultima, d'une conception et d'une netteté merveilleuses. La magnéto et la dynamo font partie intégrante de l'ensemble, la transmission acatène permet très facilement l'adjonction d'un relai qui double le nombre des vitesses et permet de rouler en solo ou en side sans changer de pignons.

A gauche, le 350 Alcyon dont la longue course et les soupapes latérales de très grand diamètre rappelés par double ressort assurent une grande puissance, beaucoup de régime et une large sécurité de marche. Le pignon-moteur est muni d'un amortisseur à encliquetage hélicoïdal.

Nous présentons d'album quelques-unes des productions de nos recherches toujours les plus grandes sécurités de rendement et à la disposition ingénieuse le piston à racleur, les culasses tout reliées par de l'aluminium. Complété par la suspension arrière, le moteur

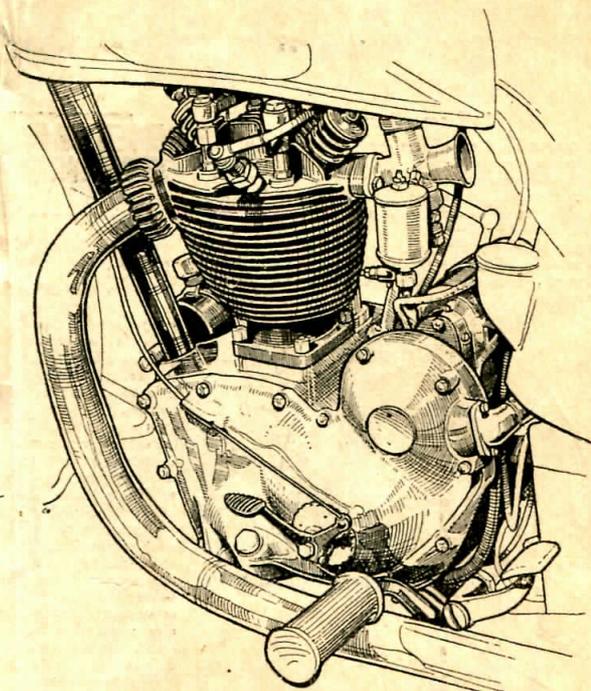
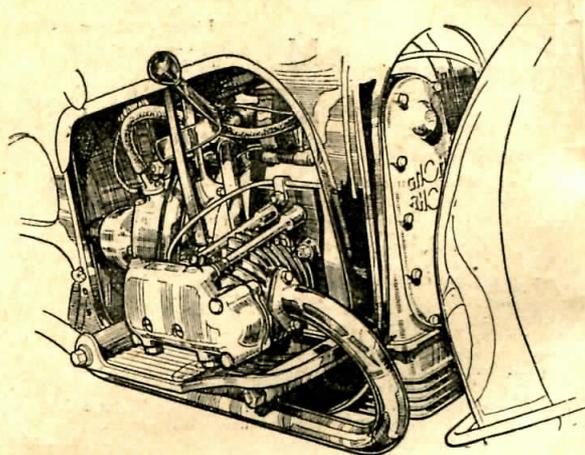


Ce crevé divulgue jusqu'aux détails mécaniques le fait que la doynne des recherches toujours les plus grandes sécurités de rendement et à la disposition ingénieuse le piston à racleur, les culasses tout reliées par de l'aluminium. Complété par la suspension arrière, le moteur

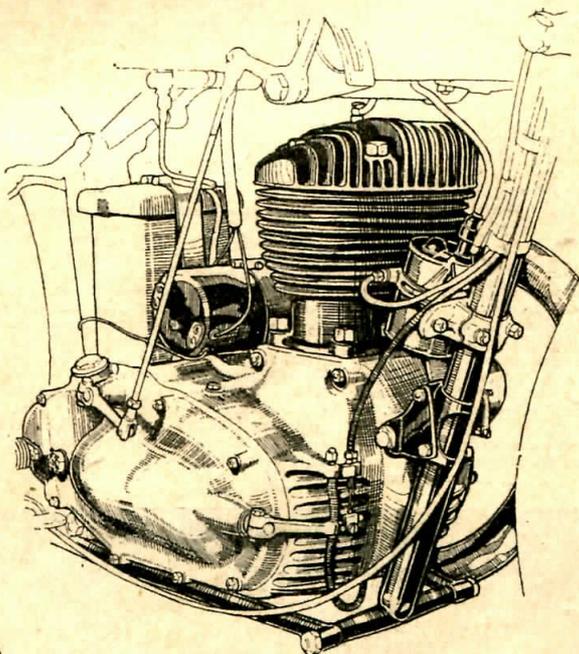


# MOTEURS FRANÇAIS

dans cette page  
des plus belles  
constructeurs. Elles  
industrie natio-  
tous les récents  
sont utilisés  
realisation.



Au-dessus, à gauche, le bloc-moteur de la CV 2 Gnome-Rhône, dont l'éloge n'est plus à faire, possède culbuteurs enfermés et graissés, carburateur à starter, magnétodynamo, transmission acatène. L'ensemble forme un tout imposant où règne l'aluminium. Le carter inférieur d'huile porte des ailettes de refroidissement.

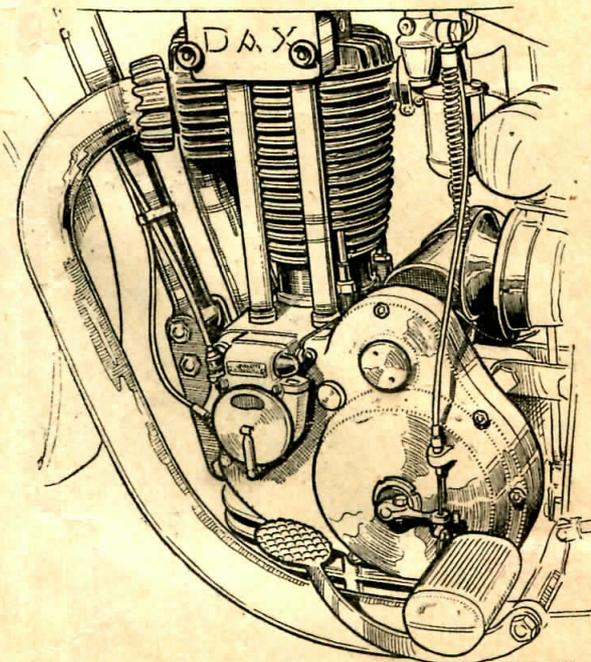


Ci-dessus, le nouveau bloc de la 500 Motobécane dont la netteté est absolue. Double échappement par larges tubes, débrayage mixte à la main ou à pied, allumage par magnéto, carburateur down-draught, condensateur de brouillards d'huile qui rend infime la consommation de lubrifiant.

Ci-dessus. Le bloc-moteur de la nouvelle « 517 » Peugeot. Son aspect imposant est dû à la disposition moteur-boîte-réservoir d'huile à la file. La grande surface du tout, et les ailettes qui le recouvrent assurent un très efficace refroidissement de l'huile. Dynamo et accus sont fixés sur le bloc et l'allumage se fait par bobine. Noter la générosité et le profil des ailettes de la culasse.

A gauche le moteur de la KLS 4 Koehler-Escoffier qui est légèrement incliné dans le cadre. Il y est fixé par des flasques communs au moteur et à la boîte, assurant ainsi le parfait alignement. La magnéto est fixée sur le carter, en arrière du moteur, et la dynamo en avant du cadre. Les axes de culbuteurs sont maintenus par deux flasques. Double échappement.

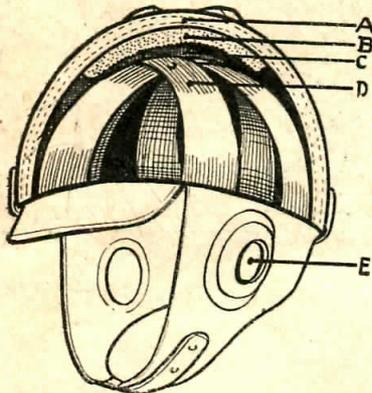
A droite, le nouveau bloc-moteur de la Dax, très net et très concis, possède deux échappements, soupapes parallèles culbutées. Dynamo entraînée par pignons et allumage par bobine. On voit le rupteur sur le carter de distribution. Le fond du bloc, détachable et muni d'ailettes, constitue le réservoir d'huile.



# CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

## Le casque Bayard

Nous avons eu à enregistrer dernièrement les attestations de plusieurs lecteurs qui, à la suite d'une chute, ont eu la vie sauve grâce à leur casque. Parmi ces références le casque Bayard a été maintes fois signalé et son efficacité ne fait désormais plus de doute pour personne. Quelles sont les raisons qui font de ce casque une coiffure à la fois seyante et protectrice ; pour ceux qui ne connaissent pas encore le « Bayard » (ils ne doivent pas être bien nombreux), donnons-en à nouveau une description technique :



- A, triple calotte en liège.
- B, plaque de caoutchouc mousse.
- C, espace vide.
- D, triple courroie.
- E, protège-oreilles Acuston.

Son efficacité est due à une triple protection

1° Trois courroies rivées enserrant le dessus de la tête.

2° Une plaque épaisse de caoutchouc mousse. A noter que cette plaque n'entre en contact avec la tête qu'après arrachement des courroies ; le choc est donc fortement atténué à ce moment.

3° Une épaisse calotte de liège de 10 mm. recouverte de cuir.

Enfin, il est muni du protège-oreilles Acuston, autre sécurité, puisque ce dispositif assure l'audition parfaite des moindres bruits.

## PETITE CORRESPONDANCE

### Carbohyd n'en fait jamais d'autres

Je profite de ce courrier, pour te souligner un geste charmant, qui mérite attention. Il s'agit de « Carbohyd ». Ayant, grâce à toi, bien entendu, acquis et essayé sur plus de 3.000 kilomètres de ces fameuses tablettes (ma machine est une D4 Gnome-Rhône), j'avais écrit ma satisfaction, mon émerveillement devrais-je dire, à « Carbohyd » en lui adressant 6 francs et le priant de m'en renvoyer une dose pour 50 litres. Eh bien, aujourd'hui, précédé d'une lettre sympathique, si l'on peut dire de M. Ch. Boisseau (de chez « Carbohyd »), je reçois, devinez ma surprise, non pas une, mais quatre doses représentant une valeur de 24 francs et cela franco, et recommandé, le tout pour 6 francs. Je crois que cela valait la peine de t'être signalé. En ces temps durs, c'est vraiment admirable.

Quant aux performances, cela dépasse, tout ce qu'on peut escompter. Au bout de 3.000 kilomètres, culasse et piston, nets, simplement, une légère suie. Machine plus souple. Je ne dirais pas plus rapide, car une D4 « s'en va déjà de là ». Soupapes toujours grasses, même et surtout l'admission qui, en temps ordinaire, c'est-à-dire avant l'emploi de « Carbohyd », était toujours sèche. En un mot, machine méconnaissable au point de vue fonctionnement.

Une parenthèse en passant, pour faire écho à ce que d'autres avant moi ont dit de la D4. Excellente machine, à tous points de vue et que beaucoup d'anciens possesseurs regrettent (j'en suis sûr) quand ils y pensent. Pas de côtes, reprises et démarrages à la « Monneret », et bien qu'elle ait 4 ans, chaque dimanche, plus d'une « mécanique » voit son feu rouge. Un léger reproche, peut-être. Pour le solo, elle est un peu longue, et il ne faut pas se laisser embarquer aux virages à grands rayons, surtout s'ils sont relevés à l'envers, comme il y en a. N'empêche qu'avec, je n'ai bûché que deux fois : une, sur le verglas, cet hiver, l'autre, ce printemps, sur du goudron liquide, épais de 5 centimètres au moins. Comme aux deux fois, vu la nature du terrain, je ne gavais pas, il n'y avait pas de « bobo ». Repose-pieds un peu tordus, guidon, idem, garde-boue avant, éraflé. Je n'étais même pas désarçonné.

Et pourtant, parfois, je gaze. Exemple : Tours-Paris en 3 h. 1/4. (Départ au petit jour. Point essentiel) et pas aux fêtes, bien sûr. Eh bien, il ne faut pas s'amuser, et surtout bien connaître la route.

Il faut que je m'arrête sur ce chapitre, car je pourrais ramener la fameuse question des Moyennes.

J. RENUU, abonné.

### Eloges et blâme mérités

M. Patron, agent Motobécane d'Orléans, a droit à bien des félicitations. Si son âge lui interdit le sport, cela ne l'empêche pas de l'encourager.

Au moment du Circuit il s'est débrouillé pour que Rous figure dans la course et mercredi dernier il a donné le moyen à mes camarades Fallou et Rous de mener à bien la petite randonnée Orléans-Bordeaux-Orléans. Voilà un exemple à suivre pour MM. les motoristes. Prenez-en également de la graine M. le lecteur passionné et susceptible du « Motard déchainé », vous, qui avec vos collègues, avez su si bien annuler une des plus rudes et belles épreuves de notre sport motocycliste. C'est aussi un spectacle que perdent les sportifs de notre ville d'Orléans où cette course passait.

L. T.

### Un agent complaisant

AYANT eu le 18 juillet de graves dégâts causés à nos Terrot H.M.A. et H.M.D. par un emboutissage réciproque avec mon compagnon de route, je me fais un plaisir de signaler à *Moto Revue*, la complaisance de M. Jalibert, agent de Terrot à Périgueux, qui a tout fait pour nous rendre service.

P. DE LATOUR, à Nantes

### Bufflier est chic

VOUS m'obligeriez en portant à la connaissance des abonnés de votre journal, l'amabilité et la conscience professionnelle des établissements Bufflier. Ayant commandé un side-car, certaines pièces faisant partie des attaches, par suite d'un réglage défectueux m'incommodant se sont brisées. Je les ai fait réparer sur place, mais n'étant qu'à demi rassuré sur leur solidité, j'en ai commandé d'autres à la maison Bufflier, qui s'est empressée de me les envoyer gratuitement.

G. DÉRAIN, à la Rochelle.

### Satisfait ? Evidemment..

JE tiendrais en outre, à ce que tu transmettes par l'organe de ton journal ma satisfaction complète aux Etablissements Terrot.

En effet après avoir été possesseur de huit machines, dont ma quatrième Terrot, je viens d'accomplir plus de 6.000 km. en moins de 3 mois, sans la moindre avarie, le plus léger « pépin... » et chose dont je suis extrêmement surpris, avec une consommation de 3 l. 100 aux 100 km. bien que pour mon dernier voyage à Nice, j'aie emprunté la route des Alpes, et n'accomplissant cette randonnée de 676 km. en une seule étape et en 11 h. 40. Ma machine est du type H.R. 350 cmc. Cela se passe de commentaires, quant à la valeur des machines de la grande firme dijonnaise, dont l'éloge n'est plus à faire.

M. LAMBERT, à Is-sur-Tille.



La sortie de l'Amicale Motocycliste Agenaise dans les gorges de l'Aveyron. Un groupe au pied de la grotte des Capucins.



**A**u milieu d'une côte, doublé et empoisonné par de majestueux autocars qui ne lui laissaient que la bande caillouteuse où son vélo semblait prêt à chavirer, un jeune garçon, les jambes lasses et le sang à la tête, pédalait misérablement. Ah ! que n'aurait-il donné pour chevaucher une de ces rapides motocyclettes pour lesquelles la côte n'est qu'une vague qui force à lever la tête et après laquelle elle piquera du nez dans un gracieux balancement ? Il faut absolument, ce soir, pensa notre jeune François, tenter la dernière discussion auprès de ma mère et déjà rassembler les arguments les plus frappants.

François avait 16 ans tout juste et il connaissait et aimait la motocyclette, accompagnant souvent, lors des dernières années, son frère Jean, actuellement au Maroc pour son service et dont la moto était restée à la maison. Posséder une moto aurait été pour lui un gain de temps énorme. Il lui fallait chaque jour pour ses études aller à la ville distante de 15 kilomètres et en revenir le soir. L'autocar ne passait pas toujours à l'heure commode et la bicyclette qu'il employait à la belle saison, lui causait un effort physique trop violent car le pays sans être montagneux possédait des côtes assez raides. François n'était pas un sportif, non qu'il fût mou et douillet mais parce que ses goûts étaient plutôt intellectuels : il travaillait beaucoup et avec courage lisait des ouvrages judicieusement choisis pour agrandir ses connaissances et bricolait de préférence à ses moments perdus ; habitué à être seul la plupart du temps il ne connaissait pas le sport d'équipe et il n'avait même pas idée d'un entraînement solitaire. Il souffrait donc de perdre chaque jour des heures qui auraient pu lui être précieuses, mais sa mère qui connaissait son plus cher désir s'y était toujours refusée. Comme elle était veuve, toute son affection se reportait sur ses fils et comme il arrive souvent, François malgré ses 16 ans restait « le petit ». Trompé du reste par ses apparences physiques, elle n'avait pas suivi le développement de son caractère et le tenait pour inconséquent et léger, ne voyant pas au contraire ses qualités de réflexion et de prudence. Elle avait surtout peur pour sa santé et, ce soir-là, comme bien d'autres, l'échec de François fut complet : « Tu es trop jeune, trop délicat, la moto est bien trop lourde pour toi. — Mais il en existe de très légères, beaucoup plus petites que celle de Jean. — Oui, mais il y a toujours un moteur qu'il faut manœuvrer et tu n'as pas les réflexes nécessaires. — Evidemment les réflexes ne sont pas innés, il faut les acquérir et comment sinon par l'habitude ? — Et puis la motocyclette reste toujours difficile à tenir, tourner est un problème, un rien la fait tomber. — Cela, je le prie de croire que c'est faux, tu ne pourrais en juger sans l'avoir fait toi-même. — Bon, admettons ! n'empêche que la moto reste petite sur la route et aucun gros camion ne se dérange pour elle, et il y a toujours les fautes des autres. — La moto étant petite se tire bien souvent d'embaras là où une voiture ne passerait pas ; ensuite, c'est le véhicule qui freine le mieux et accélère le plus vite vu sa faible inertie, donc celui avec lequel il est le plus facile d'éviter l'acci-

dent. — Ecoute, François, maintenant c'est assez, je sais ce que je fais, je ne veux plus rien entendre, tu es trop jeune, j'ai trop peur qu'il ne t'arrive quelque chose. »

La mort dans l'âme, François baissa la tête et renonça à ses projets... immédiats. Les murs de sa chambre restaient garnis de dessins et dans ses tiroirs s'entassaient les catalogues les plus variés. La moto lui était défendue, mais devenait son obsession : ses cahiers étaient remplis de coupes de moteur ou de silhouettes motocyclistes les plus extravagantes. Bien des fois il eut envie de faire une escapade, mais il se borna à mettre le moteur en marche et à manipuler les vitesses, la machine restant toujours sur sa béquille. Malgré tout il n'avait jamais roulé, une bûche l'attendait peut-être à son premier essai. Bûche sans gravité probablement, mais qui pourrait risquer de gâter tout l'avenir. Il fallait donc se résigner momentanément.

\*\*\*

**P**AR cette froide nuit de décembre, François fut réveillé par les quintes de toux de sa mère. Il se leva et trouva la pauvre femme dans un état pitoyable : secouée par un mal qui l'avait prise dans la journée, elle ne pouvait rester allongée, mais devait se dresser à moitié pour respirer un peu. Son état avait subitement empiré. Son fils lui prépara toutes les boissons et drogues qu'elle lui indiqua puis comme elle ne voulait pas l'empêcher de dormir, elle lui demanda simplement de partir plus tôt le lendemain matin pour prévenir le médecin qui, seul, pourrait la soulager un peu. François rentra dans sa chambre, mais l'agitation extrême de sa mère, sa respiration haletante, l'expectative de neuf heures d'attente avant l'arrivée du médecin le firent réfléchir. Soudain il finit de s'habiller, endossa une multitude de tricots, choisit le plus chaud de ses manteaux et descendit résolument au garage. Le cœur battant, il descendit la lourde machine de sa béquille et faillit en tomber, n'étant pas accoutumé à manier l'engin. Il gagna ensuite la grand'route. Cet instant si ardemment désiré, où il pourrait démarrer, allait se réaliser : un coup de pied rendrait la vie au monstre endormi, mais quelle serait la réaction de ce guidon mystérieux qu'il tenait de ses frères poignets ? Certes, il connaissait mentalement toutes les manœuvres. Combien de fois n'avait-il pas parcouru en imagination la route qui le séparait de la ville, en esquissant de ses mains les gestes nécessaires ? Mais la réalité brutale le serrait à la gorge par cette froide nuit sans lune. Comme après le 5<sup>e</sup> coup de kick, rien n'était venu, François commença à s'énerver ; même après avoir bouché l'air, noyé le carburateur et poussé de toutes ses forces sur la pédale, il comprit que le moteur était trop froid et trop gommé. Que faire ? Pousser la machine en première et sauter dessus ou essayer de débrayer ? Il n'osa essayer. Il perdit alors tout espoir, mais la perspective de rentrer sans profiter d'une occasion inespérée, lui rendit tout son courage. Il pensa à la descente proche de 700 mètres et qu'il fallait gagner par une rude montée, mais au sommet de laquelle il était sûr de pouvoir partir. Mais il ne lui fallut pas moins de 25 minutes pour parcourir cette étape. Courbé sur le guidon qui lui venait

aux épaules, il lui fallait veiller à l'équilibre et gagner pas par pas et centimètre par centimètre la hauteur de la côte. Il dut s'arrêter souvent. Anéanti, mais victorieux, il put enfin enjamber la machine que la pente attirait déjà. Trempé de sueur dans la grande épaisseur de laine de ses habits, fouetté par le vent, les doigts gourds malgré le cuir des gants, il embraya dans un geste brusque qui doit mettre fin à ses pénibles hésitations et à son appréhension mortelle. Sifflement aigu du pneu, freinage brusque qui le jette en avant, hurlement déchainé de l'échappement, zig-zags d'un fossé à l'autre puis soudain la marche redevient rectiligne. Une sueur froide perla aux tempes de François et un goût salé lui vint à la langue tandis que ses jambes molissaient. Mais à présent, il venait tout d'un coup de mettre ses tentatives d'équilibrage en résonance avec la machine et, pleinement rassuré, il passa en troisième avec une précision qui l'étonna. Il prit ensuite plaisir à augmenter la vitesse jusqu'à ce que la vision subite d'une charette, toute proche et non éclairée, suivie d'une longue embardée et d'un freinage tardif, le rappela à la plus élémentaire prudence. Il fit alors des manœuvres d'arrêts instantanés et sûr de lui continua à percer l'obscurité de son long pinceau sautillant.

MERCI, Docteur, vos soins immédiats m'ont tirée d'embarras. Dites-moi maintenant comment mon fils conduisant pour

## PETITE CORRESPONDANCE

Moto Revue n'est pas responsable des opinions émises dans la rubrique : « Petite Correspondance » opinions qu'elle ne partage pas nécessairement d'ailleurs mais que son impartialité lui oblige de publier.

### Beauté et confort ? mais oui !..

J'ai lu vos articles concernant la beauté des machines et conclus que de très louables efforts sont produits pour nous fournir meilleur, plus beau et plus pratique. Un constructeur vient d'imaginer de loger la boîte à outils sur le garde-boue avant. Serait-ce un endroit pratique — serait-ce beau ? Il est certain que ce procédé est en contradiction avec un principe qui ne se discute pas, et pour lequel le constructeur d'automobiles a un respect certain : « Le confort est d'autant meilleur que le poids non-suspendu sera réduit et que le poids suspendu sera lourd ». Cela veut donc dire que chaque outil que vous déposerez dans la boîte ainsi disposée, diminuera votre confort. Un kilogramme d'outils doit donner une diminution du confort déjà très sensible. La pratique peut démentir la théorie, mais je reste sceptique.

DE RIDEAUX, abonné.

Il y a longtemps que MM. Guiguet, les constructeurs de la célèbre M. G. C. ont placé la boîte à outils sur le garde-boue avant. Croyez-vous qu'elle soit plus mal que sur la roue arrière ? De toutes les façons, nous avons eu récemment l'occasion d'essayer toute la gamme de la production M. G. C. (nous le relaterons un de ces jours) et n'avons rien eu à reprocher à l'originale trousse à outils profilée placée sur le garde-boue avant de ces belles motocyclettes.

(N. D. L. R.)

### Pour les possesseurs de Darmont

Je pense rendre service à tous les possesseurs de Darmont qui sont, comme moi, de tes fidèles lecteurs en leur faisant part, par ton organe, d'une de mes petites expériences.

Fervent amateur de cette mécanique j'ai pourtant trouvé qu'elle ne virait pas comme elle devrait étant donné son poids et sa forme, j'ai donc examiné la direction de plus près et j'ai fait les constatations suivantes :

Tout le monde sait que Jeantaud, l'inventeur de la direction par fusée tournante avait réalisé une épure de direction qui permettait aux quatre roues d'un véhicule de décrire un virage en tournant sensiblement autour d'un même point. Il fallait pour cela que les roues avant ne braquent pas de la même quantité (la roue intérieure au virage braquant plus que l'autre) de façon que leurs rayons de giration se croisent en un même point et que ce point soit situé sensiblement sur le prolongement de

l'essieu arrière. Jeantaud avait montré que pour ces conditions soient réalisées il fallait que les biellettes qui joignent les roues à la barre d'accouplement aient une inclinaison telle que leurs prolongements se rejoignent sur l'essieu arrière.

Or, sur le Darmont les biellettes sont rigoureusement parallèles, ce qui fait que les roues avant restant constamment parallèles ont beaucoup de peine à s'inscrire dans un virage (on entend d'ailleurs parfaitement les pneus riper quand on manœuvre la voiture à la main).

Ceci posé la modification s'impose comme suit. Inflexion des biellettes de façon que leurs prolongements se croisent sur l'essieu arrière, ce qui correspond à un raccourcissement de la barre d'accouplement de 45 mm. (les roues devant rester rigoureusement parallèles dans la position de marche en ligne droite). Raccourcir aussi la commande de direction de 22 mm. de façon que le doigt de direction reste vertical dans la position de marche en ligne droite.

Les possesseurs de Darmont ne reconnaîtront plus leur machine qui tournera comme « au bout d'une ficelle » et ce, sans aucune réaction.

Il n'est pas inutile de signaler qu'il est absolument nécessaire de s'adresser pour ce travail à un spécialiste de la soudure autogène et je ne saurais trop dire l'habileté avec laquelle M. Lessinne, à Nanterre, a réalisé la transformation de ma Darmont pour une somme extrêmement modique.

UN AMATEUR.



### HOTELS-RESTAURANTS

#### Le Poge-au-Fauou (Finistère)

Restaurant impeccable. Bonne chère aux prix les plus doux. (M. H. Laurent, abonné.)

#### Bracieux (Loir-et-Cher)

Restaurant Tetrat, rue Caudy. Un bon repas avec café et pouce-café pour 10 francs. (M. Dupont, abonné.)

#### Vendôme (Loir-et-Cher)

Café-Restaurant du Château ; V. Testeaux, place du Château. Chambres confortables et propres pour 12 francs. Repas copieux pour 9 francs. (M. Dupont, abonné.)

#### Saumur (Maine-et-Loire)

Hôtel de la Croix-Verte. Albert Chanteau, 61, rue de Rouen. Une bonne chambre pour 12 francs. Excellents repas à 10 francs. (M. Dupont, abonné.)

la première fois a pu parvenir chez vous ? — Comment, il conduisait pour la première fois ? Est-ce possible ? A le voir pendant le retour prendre si exactement ses virages, être si prudent aux carrefours, tenir la route avec tant de précision à grande allure, je pensais que depuis longtemps il ne faisait que cela ! N'est-ce pas mon jeune ami ? » François resta sans réponse : éroulé sur une chaise, grelottant de fièvre il entendait à peine. Sa course dans l'air glacé après l'effort musculaire qu'il avait fourni, avait été largement suffisant pour qu'il attrapât un refroidissement et sur lui à son tour, le médecin se pencha longuement.

\*\*

SUR une belle route nationale au goudron ramolli par le soleil radieux de juillet, un garçon chaudement couvert et la poitrine protégée malgré la saison, met en marche d'un léger coup de kick une étincelante 250, équipée de grandes valises.

Un démarrage précis, un dernier élan de tête amical à la personne debout au bord de la route et bientôt la machine emportant son cavalier pour un beau voyage, ne forme plus qu'un gros point noir à l'horizon.

Pierre HÉBRARD.

(Conte primé à notre Grand Concours)

### Meaux (Seine-et-Marne)

Hôtel du Centre, 58, rue Saint-Nicolas. On peut y aller en toute confiance. Bonne cuisine. Prix très moyens. (M. Guizez, abonné.)

### Fontainebleau (Seine-et-Marne)

Hôtel du Petit Moret, 10, rue du Parc. Le bon hôtel moyen. Excellents déjeuners à prix doux. (M. Guizez, abonné.)

### Provins (Seine-et-Marne)

Hôte du Coq à la Poule, place Saint-Ayovl. Maison de confiance. Bonne chère. Bas prix. (M. Guizez, abonné.)

### Fayl-Billot (Haute-Marne)

Hôtel du Cheval Blanc. Le vieux relais de poste qui a conservé tout son charme passé. Excellente cuisine. Chambres paysannes mais propres. Une bonne étape de vacances. (M. de Saint-Méry, abonné.)

### Angoulins-sur-Mer (Charente-Inférieure)

Hôtel-restaurant des Charentes. Sur une petite plage, un très bon hôtel aux meilleurs prix. (Abonné 10.496.)

### Malesherbes (Loiret)

Hôtel de l'Écu de France. Bonne adresse où les motocycliste seront particulièrement bien reçus.

Le patron, Michel « de Bayonne », est un véritable bon vivant ami de la jeunesse et du sport. Le M.-C. de Paris n'a eu qu'à se louer de son accueil. (M. F. Rouquette, Président touristique du M. C. Paris.)

### Le Puy (Haute-Loire)

Hôtel Vellave, 37, boulevard Maréchal-Fayolle. Une bonne chambre, très confortable pour deux personnes, 15 francs. Très copieux et excellents repas pour 12 francs, vin compris. (M. Willoux, abonné.)

### MECANICIENS-GARAGISTES

#### Puyravault (Vendée)

M. Beloteau, mécanicien. Dépanne aimablement, consciencieusement et à des prix désintéressés les motocyclistes, car c'est un sportif. (M. Bossar, abonné.)

#### Is-sur-Tille (Côte-d'Or)

M. Gussiau, mécanicien, agent Gnome-Rhône, rue Dominique-Ancenot. Bon accueil, travaille vite et bien aux prix les plus bas. (M. Gardien, à Brienne-le-Château.)

#### Grenoble (Isère)

M. Soulier, agent Peugeot et B.S.A., rue Lesdiguières. Très aimable, travaille consciencieusement. Toutes pièces en stock. Les meilleurs prix. (M. de Saint-Méry, abonné.)

#### Souillac (Lot)

M. Bria, agent-mécanicien. Entreprennent victorieusement et rapidement les réparations les plus délicates. Accueil courtois. Prix modérés. (M. Pradeau, abonné.)

#### Saint-Amant Tallende (Puy-de-Dôme)

M. Faure, mécanicien, place de l'Hôtel-de-Ville. Travail parfait, exécuté à des prix plus que raisonnables. (M. Guizez, abonné.)

#### Marrakech (Maroc)

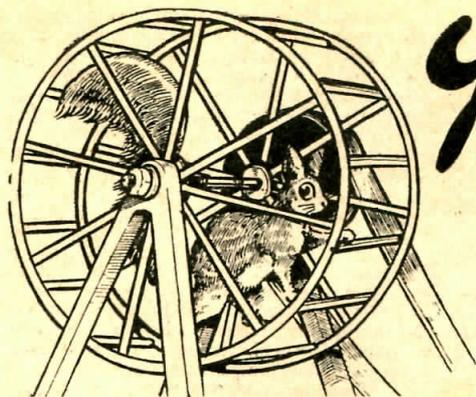
M. Juncas, agent Monet et Goyon. Bon accueil. Réparations rapides et à bas prix. (M. Magne, abonné.)

#### Alfortville (Seine)

M. Algy, 12, rue de Villeneuve. Excellent metteur au point. Maison de confiance où les prix doux sont de rigueur. (M. Gosson, abonné.)

#### Bellême (Orne)

M. L'Hermite, 25, rue de Paris. Agent mécanicien des plus expérimentés. N'hésite pas à confectionner lui-même les pièces nécessaires. Prix très très modérés. Dépanne même la nuit. Compagnie inépuisable. (M. Coquerneau, abonné.)



# Moteurs Originaux

## LE MOTEUR DURIS TANGENTIEL ROTATIF

**L**e moteur alternatif est le moins apte aux grandes vitesses de rotation. Les équipages alternatifs dont le sens de marche et la vitesse changent sans cesse, sont soumis à des efforts anormaux.

Certes, on est arrivé à atteindre en service courant des régimes de 4.000 tours et certains moteurs de course tournent à plus de 6.000 tours. Et cela au prix de quelles études! En course d'ailleurs les ennuis ne sont pas rares. On s'explique donc toutes les recherches entreprises

teurs, comme le moteur Andraeu, d'obtenir un prolongement de la détente, mais au moyen de complications mécaniques. On a aussi pu, comme dans le système Darce, prolonger la détente par un artifice (moteur sous alimenté et de compression volumétrique élevée), mais si on améliore le rendement thermique, c'est dans ce cas en recourant à des cylindrées plus fortes, en sacrifiant la puissance spécifique au rendement thermique. La recherche d'une détente prolongée n'a donc pu être obtenue qu'au prix de complications mécaniques ou au détriment de la puissance spécifique.

Le moteur Duris qui est actuellement réalisé et en cours d'essais, a été établi : 1° pour supprimer les organes alternatifs et leur substituer des organes animés d'un mouvement uniforme (à part, bien entendu les périodes d'accélération positive ou négative) ; 2° pour prolonger la détente. Ainsi se combinerait un équilibrage parfait, et un excellent rendement thermique. On verra que ce double idéal a pu être atteint sans complication.

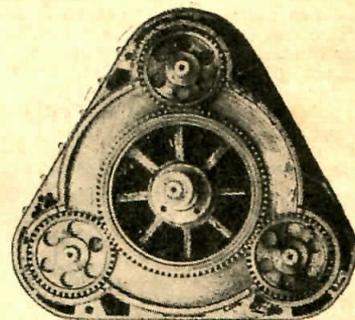
Le moteur dont nous allons donner une description rapide est le premier modèle construit par les établissements Artigau. Depuis, quelques modifications ont été apportées à cette première réalisation, en particulier aux dispositifs d'étanchéité. Mais cela ce sont des questions de mise au point et nous n'avons à nous occuper ici que du principe de fonctionnement.

Le moteur Duris est un moteur tangentiel rotatif. Il comporte trois groupes d'organes : 1° un groupe rotatif qui aspire et comprime les gaz ; 2° une partie fixe contenant les chambres d'explosion qui sont fixes ; 3° un groupe rotatif dans lequel les gaz se détendent puis s'échappent dans l'atmosphère.

### 1° Groupe aspiration-compression

Un volant porte deux pales qui se déplacent dans un logement circulaire faisant partie du bâti du moteur. Nous remarquons que le logement circulaire est divisé en trois compartiments par trois corps cylindriques rotatifs dits obturateurs. Ces obturateurs sont entraînés par des engrenages qui sont en

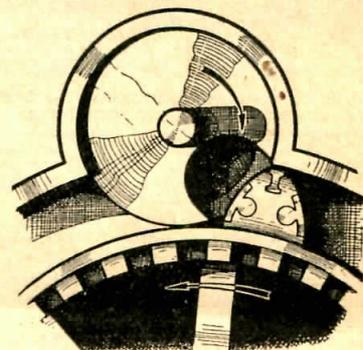
prise avec une grande couronne dentée montée sur le volant. Ces obturateurs tournent dans des logements cylindriques. Leur vitesse périphérique est égale à celle



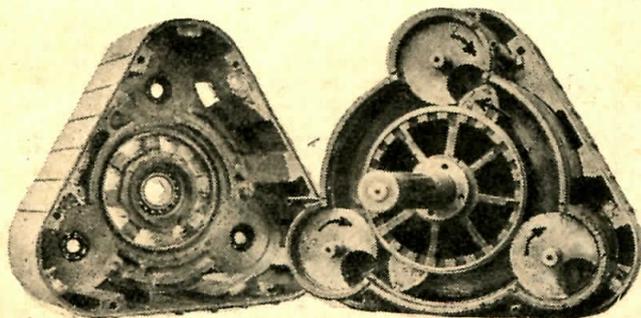
Ensemble du jeu de pignons qui règle mécaniquement la rotation des obturateurs et la fait concorder avec celle du volant pour l'engagement des pales dans les encoches.

du volant auquel ils sont tangents. Leurs pignons d'entraînement ont des rayons égaux à la moitié de celui de la couronne dentée.

Un artifice très simple permet le passage des pales, elles s'engagent simplement dans une échancrure du tambour comme une dent d'engrenage dans le creux d'un pignon. Elles glissent dans l'échancrure et toutes dispositions sont prises pour assurer l'étanchéité du système.



Chaque obturateur porte une encoche de forme spécialement étudiée pour permettre le passage de la pale sans jeu et avec le maximum d'étanchéité ; d'ailleurs, sur les pales sont prévus des dispositifs assurant leur contact étroit et permanent avec les parois de l'encoche.

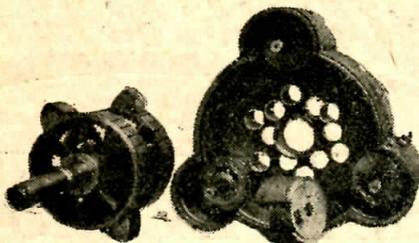


Le moteur dont une moitié du carter a été retirée montre l'un des volants et les trois obturateurs. Sur le carter enlevé on aperçoit les roulements à billes.

pour réaliser une turbine à explosions. Mais la difficulté est ici de tout autre ordre que pour la turbine à vapeur, et si des turbines à explosion ont été réalisées et ont donné des résultats pratiques il s'agit de grosses turbines industrielles à régime relativement lent. La turbine à explosion sera probablement réalisée dans l'avenir mais actuellement les difficultés sont insurmontables. Aussi divers inventeurs ont-ils porté leurs efforts sur des moteurs dont le cycle de fonctionnement s'apparente à celui des moteurs alternatifs mais qui au lieu d'organes alternatifs comportent des pièces animées d'un mouvement continu et uniforme.

Dans les circonstances les plus favorables un moteur alternatif à explosion n'atteint pas un rendement thermique supérieur à 25 ou 27 %. Cela est dû, pour une part, aux pertes par les parois, mais pour une part plus importante à ce que, dans les moteurs classiques, la détente des gaz n'est pas poussée assez loin. Ajoutons que dans les moteurs à soupapes on ne peut dépasser sans détonation un taux de compression voisin de 6 à 1. Aussi on s'est efforcé dans certains mo-

Faisons tourner cet ensemble. A chaque tour de l'arbre moteur les deux pales passent dans chacun des obturateurs de sorte que nous avons six temps de

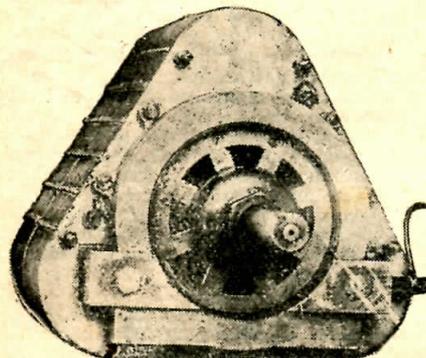


Chacun des volants rotors porte des pales qui sont décalées de 45° les unes par rapport à celles de l'autre. La partie fixe (stator) porte des aménagements pour les obturateurs et comporte des ouvertures susceptibles d'être découvertes par des disques solidaires des obturateurs.

compression, tout comme si nous avions un 12 cylindres à quatre temps. La face arrière des pales aspire continuellement l'air qui arrive par des orifices convenablement placés et constamment ouverts. La face avant comprime l'air aspiré par la pale précédente. Cet air est refoulé dans la chambre d'explosion.

2° Groupe détente échappement

Nous trouvons des organes identiques avec cette différence que les pales ont un décalage angulaire de 45° avec celles de l'autre groupe. Le groupe détente est ainsi en retard sur le groupe compression. Quand la pale a franchi le point neutre grâce à un mécanisme de distribution (nous en verrons tout-à-l'heure le fonctionnement) les gaz passent de la chambre d'explosion dans la chambre de détente comprise entre l'obturateur, le volant,



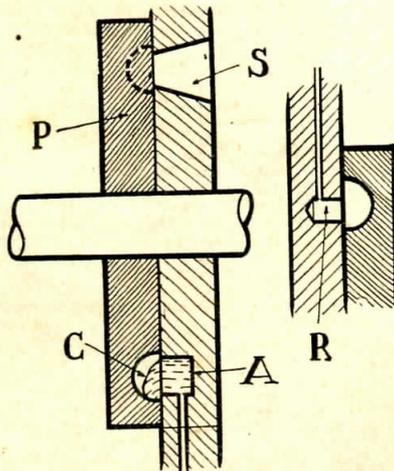
L'ensemble vu côté arrivée de carburant. Les rayons des volants sont formés par des ailettes assurant le passage de l'air à travers l'ensemble et ainsi son refroidissement. Des trous percés à travers la cloison centrale permettent à cet air de passer librement.

la face arrière de la pale et le bloc-moteur. Il y a six détentes par tour. Quand la pale arrive à l'obturateur suivant, les gaz détendus peuvent s'échapper par une ouverture qui se trouve découverte à ce moment et ils sont balayés par la face avant de la pale suivante. L'obturateur a une forme particulière que telle façon que les gaz sous pression puissent passer sans interruption de l'échancrure qui tourne et est en communication directe avec la chambre d'explosion et la chambre de détente.

3° Chambres d'explosion

Il y a trois chambres d'explosion qui communiquent alternativement avec le côté, compression et le côté détente. Elles sont de très petit volume, le taux de compression prévu dépassant 13 à 1.

Les distributeurs (un du côté compression, l'autre du côté détente) comportent chacun deux disques. Un de ces deux disques tourne avec le volant. Il s'applique sur l'autre disque qui est fixe. La surface de frottement est en bronze et huilée. La communication s'établit quand les trous du disque mobile viennent en présence des trous du disque fixe. Du côté compression l'ouverture est plus courte, car la compression peut commencer dans l'espace annulaire balayé par les pales et l'introduction de l'air dans la chambre d'explosion se fait ensuite très rapidement. Quand la pale passe au point neutre la compression est ter-



Dispositif d'introduction du carburant dans les gaz comprimés : dans le plateau tournant P est une alvéole C qui se présente successivement devant A où est le carburant sous pression, puis devant S qui correspond à la chambre d'explosion, enfin devant R qui correspond avec l'air, pour décompresser l'alvéole.

minée et le disque distributeur ferme l'orifice d'accès.

Le disque situé du côté détente est muni d'une alvéole qui s'est trouvée un instant en présence d'un orifice d'arrivée de carburant (essence, pétrole, etc.) Cette alvéole s'est remplie plus ou moins de liquide suivant la pression qui pousse celui-ci. Dès qu'elle a dépassé l'orifice d'arrivée, elle passe devant l'ouverture circulaire du disque d'étanchéité et elle disperse dans l'air comprimé, le liquide dont elle vient de se charger. Si le taux de compression est assez élevé le liquide s'enflamme automatiquement. Puis cette alvéole passe devant un orifice en communication avec l'atmosphère; la pression dans l'alvéole tombe et devient égale à celle de l'atmosphère et elle pourra se charger à nouveau de liquide sans qu'une grande pression soit nécessaire.

Lorsque la chambre d'explosion est fermée du côté compression, la combustion commence aussitôt. Par suite du décalage du volant de détente (45°) la chambre de combustion restera fermée pendant le temps correspondant, jusqu'au moment où la pale arrivant au point neutre le disque distributeur laissera passer les gaz du côté du groupe détente. On peut fort bien prévoir un

volant de détente plus large que celui de compression, ce qui a le même effet qu'une détente prolongée.

Dans les moteurs classiques les gaz d'échappement ont encore une pression de 5 à 6 kg. En adoptant dans le moteur Duris pour la largeur des volants un rapport de 2 à 3, on ramènerait la pression des gaz à 2 kg. 2 environ. A demi régime, les gaz seraient rejetés à une pression à peine supérieure à la pression atmosphérique.

On remarquera que ce moteur n'a pas besoin de carburateur. Il suffit pour faire varier la quantité de liquide de faire varier la pression exercée sur celui-ci. Cela pourrait être réalisé, à l'aide d'une sorte de turbine actionnée par une dérivation de l'air de compression.

Tous les axes sont montés sur billes, les surfaces des obturateurs peuvent être très aisément lubrifiées. La réserve d'huile entoure les chambres de combustion et cette huile circule entre le bloc-moteur et le carter extérieur en aluminium. Elle participe donc au refroidissement. La circulation est assurée par les engrenages des deux faces sans aucune pompe. La partie centrale est traversée par des tubes dans lesquels de l'air est envoyé par les rayons des volants, et la partie interne des bandeaux des volants est soumise à l'action de l'air.

L'allumage se fait automatiquement sans bougies et sans magnéto.

A cause du taux élevé de compression, une question se pose : celle de la mise en marche. Aussi un des organes d'étanchéité ne remplit son rôle que sollicité par la force centrifuge. La détente, même sans combustion, récupère l'effort fourni pendant la compression.

Ce moteur doit être très économique puisque le taux de compression ne varie pas, contrairement au moteur classique

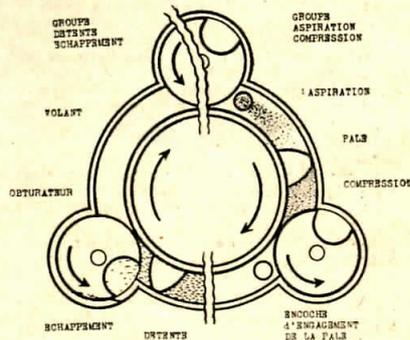


Schéma expliquant les différentes phases de fonctionnement. A droite, partie alimentation, on voit le trou d'entrée d'air et les gaz comprimés entre une pale et un obturateur. A gauche, partie motrice, on voit lors de la détente, les gaz pressant la pale et les gaz brûlés chassés devant elle. On remarque que les pales motrices sont en retard de 45° sur celles d'alimentation.

dont le taux diminue quand on réduit l'admission. D'autre part, il semble également avantageux sous le rapport du poids. Son inventeur estime qu'un moteur développant 150 CV à 3.000 t.-m. ne pèserait guère que 50 kilogs.

Le moteur Duris présente donc, à tous égards, une invention du plus haut intérêt. Espérons que nos industriels feront preuve d'assez d'initiative pour encourager ce bel effort.

MELLIER

# LES CLUBS

## M.C. PARIS

### Au M.C. Paris chaque dimanche une sortie

La sortie sur le village troglodyte de Haute-Isles a réuni une trentaine de participants. Le déjeuner pique-nique eut lieu, comme toujours, sous le signe de la plus franche gaieté. Le plus grand nombre dina sur l'herbe, et ce fut l'occasion d'un agréable retour « à la fraîche ».

Pour les fêtes du 15 août trois sorties sont organisées : 1<sup>o</sup> le 12 au 15 : le Portel et Boulogne-sur-Mer, départ Porte de la Chapelle le 12 à 7 heures (face l'octroi). 2<sup>o</sup> le 12 : Picquigny, départ avec le groupe se rendant au Portel ; le 15 : la Forêt de Compiègne, Béthisy-Saint-Pierre. Visite des Catacombes et des Ruines Gallo-Romaines. Départ Porte de la Villette à 7 h. 30. Cette sortie sera faite en pique-nique.

Pour tous renseignements et adhésions : au siège, 5, avenue Victoria, le mercredi à 21 heures et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles V. Archives 87-51.

## M.C.C.F.

Les nomades, comme disent les aborigènes, ont campé les 4, 5 et 6 août sur le bord de l'Oise, près de Pontoise.

Le camp fut en particulier, d'une extrême gaieté ; malgré le temps maussade de samedi, ce qui retarda quelques camarades de partir plus tôt. Nous eûmes en compensation un dimanche radieux.

Après déjeuner, de nouveaux adeptes se sont joints à nos rangs, où ils purent remarquer l'exemple de camaraderie et de bonne humeur, régnant au M.C.C.F.

L'après-midi s'est continué par des jeux, sport, baignade, etc., ensuite nous étendîmes de longues heures au soleil, pour achever notre cure de désintoxication hebdomadaire.

Enfin, tard dans la soirée l'animation régnait au camp ; certains se firent entendre dans leur répertoire, dont, les applaudissements crépitaient et qu'un écho indiscret répétait dans le lointain.

Voyez que la joie du Camping produit les plus heureux effets.

Nous rappelons que nous invitons cordialement à nos camps tous les isolés ; ceux désireux de faire du camping nous les aiguillerons sur la meilleure voie.

Les 11 et 12 août camp au Rocher Angènes, bois des Rapières, forêt de Rambouillet.

Itinéraire : Prendre Route Nationale N° 10, à l'entrée de Rambouillet ; tourner à droite par la Nationale 836 ; Suivre pendant 3 km. 500, tourner à gauche, prendre G. C. 107. A partir de cet endroit le camp sera fléché. Il est recommandé de rouler à allure modérée, de façon que les flèches ne passent inaperçues.

Notre camp à la presqu'île de Gien a eu son succès mérité : nos camarades se dirigent sur Cavalère.

Le départ des camarades partant pour les Pyrénées est fixé au 18 août, retour au 7 septembre.

Nous faire connaître ceux qui désireraient se joindre à eux.

Pour tous renseignements s'adresser au président du M.C.C.F. Maison de la Moto.

## M. C. DIONYSIEN

RÉSULTATS du Concours de Photographie ayant eu lieu au cours de la sortie touristique sur Dreux :

1. Noize ; 2. Jacquet ; 3. Lamorlette ; 4. ex æquo : Yvonne Gros et Paris ; 6. André Gros ; 7. Badoureau ; 8. Robert Gros ; 9. Boisard.

Calendrier touristique pour le mois d'août.  
12 Août : Sortie sur Boran-s.-Oise, 64 km. Capitaine de route : Jacquet. Rassemblement au siège à 8 h. 15. Départ à 8 h. 30. Baignade à Boran. Déjeuner et jeux dans la forêt.

19 Août : Sortie sur l'itinéraire du circuit de Paris (épreuve organisée par le M.C.D.). Capitaine de route : Demerson. Rassemblement au siège à 7 heures. Départ à 7 h. 15.

M. Barboni, le brillant vainqueur de Metz-Paris-Metz, accumulant les coupes dont celle de *Moto Revue*, photographié après sa victoire avec Madame Barboni et son fidèle loulou blanc, qui furent aussi de la grande épreuve de la Fédération motocycliste de l'Est.



Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au siège du M.C.D., 31, rue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis (Seine).

## A. M. AGENAISE

Sortie du 14 et 15 juillet dans les gorges de l'Aveyron. Partis de bon matin d'Agen, car un motocycliste se leva tôt, après avoir traversé Valence, Moissac, La Française, Montauban, pas encore complètement éveillée, avec arrêt dans cette dernière ville pour casser la croûte d'une façon réglementaire ; puis Caussade. Serfond et un dernier arrêt avant d'arriver à Saint-Antonin, à Pech d'Aix d'où le point de vue sur le cirque de Bouc est merveilleux.

Arrivée à Saint-Antonin, tour de la ville. Déjeuner et l'après-midi, visite de la Grotte du Capucin et concours de pêche. C'est ainsi que la soirée de cette première journée se termina.

Le lendemain matin, sortie sur la côte de Sainte-Sabine pour assister au passage du critérium du Midi. Visite du magnifique château de Penne d'Albigeois, des dolmens de Saint-Michel de Vax et retour pour le déjeuner de midi.

Vers les 14 heures, un dernier ravitaillement, cavaliers et montures reprenaient le chemin du retour par Caylus où après un petit arrêt la caravane arrivait à Agen avant la nuit.

Nous ajoutons que ce voyage de près de 350 km. a été effectué dans la plus franche gaieté.

L'A.M.A. organise tous les dimanches des sorties. Rallye Ballon. Circuit de Régularité, etc.

Motocyclistes de la région, venez en nombre à l'Amicale Motocycliste Agenaise.

## M. C. CHATILLONNAIS

Le Moto-Club Chatillonnais organise pour le dimanche 12 août 1934, une sortie très intéressante près d'Orléans. Cette promenade, des plus touristiques, aura lieu sur Olivet (125 kilomètres) où nos camarades pourront goûter au joies de la pêche et du canotage, très répandues dans cette contrée. D'autre part, un déjeuner très succulent nous sera servi dans les salons du Pavillon Bleu très renommé dans la région. Nous invitons très amicalement les camarades isolés de la région à se joindre à nous au cours de cette excursion où le meilleur accueil leur sera réservé. Voici les heures de départ fixés au Siège social : 41, rue Béranger, Châtillon-Bagneux : 1<sup>o</sup> Samedi 11, à 16 heures ; 2<sup>o</sup> dimanche 12, à 4 h. 30.

## M.C. D'ALSACE ET DE LORRAINE

Le Moto Club d'Alsace Lorraine vient d'être durement touché par la perte d'un de ses membres les plus fidèles, M. Wagner Joseph, 24 ans, de Strasbourg, qui avait fait dimanche passé au kilomètre lancé une chute qui ne laissait pas prévoir une issue aussi fatale.

L'excellent motocycliste bien connu en Alsace avait glané de nombreuses victoires dans notre région et s'était distingué l'année dernière aux Grands Prix de France où il avait pris une place de quatrième chez les

amateurs. Il a succombé à une fracture de la base du crâne. Nous adressons à sa famille et à son club nos bien sincères condoléances.

## M. C. TROIS FRONTIÈRES

Voici les résultats des coureurs du M.C.T.F. dans la belle épreuve Metz-Paris-Metz :

1. Barboni Basile, de Longwy. 3. Boeuf Charles, de Longwy. 4. Carloni Pascal, de Hayange. 6. Auburtin Marcel, de Trieux. 8. Portal Pierre, de Longwy. 9. Massenot Emile, de Longwy.

Challenge Le Lorrain au M.C.T.F., de Longwy attribué pour un an. Le vase de Sèvres du Président de la République à Barboni, de Longwy. Le challenge A. Barthélemy à Barboni. La coupe *Moto Revue* à Barboni. La coupe *Toneline* à Boeuf, de Longwy.

Ceci sur 50 partants et 44 arrivants ; sur 6 engagés du M.C.T.F. et 6 arrivants.

Beau résultat pour un Club ayant 7 mois d'existence !



## Le Sporting Motoball de Cannes à l'honneur

Nous avons publié en son temps les résultats du Grand Prix des motos à Hyères, épreuve disputée le 1<sup>er</sup> juillet.

Il est cependant intéressant de faire remarquer, en soulignant d'un grand trait, les belles performances des concurrents Cannois. Ce club, complètement rénové sous l'impulsion de l'actif président M. Zappa et de son non moins dévoué secrétaire M. Bégoud, témoigne à chaque occasion d'une réelle sportivité.

Les performances réellement remarquables de Datto, Peirano et Scotto assurent la garde du merveilleux challenge de notre confrère *Le Matin*, détenu précédemment par le M. C. de Marseille. Louise Datto, qui s'alignait comme amateur se classe à une minute derrière le professionnel Onda, ce dernier qui fournissait d'ailleurs le vainqueur de la journée. La brillante régularité de Peirano, et le courageux Scotto qui termina honorablement malgré les ennuis mécaniques.

Sous forme de rallye les membres se groupèrent pour Hyères et voici que l'un de ceux-ci, M. Poirier, se classe 2<sup>e</sup> sur près de deux mille concurrents, tandis que M. Zappa prend la 5<sup>e</sup> place. De nombreux autres par le tirage de la tombola enlevèrent des prix intéressants.

## Au Club des... martyrs !!!

Le sympathique membre du S. M. C. de Cannes, M. Mimi Demarchi, convolera très prochainement en mariage avec Mlle Jeanne Lasere.

Voilà la confrérie qui s'agrandit, aussi nous ne pouvons que lui souhaiter bonheur en cette circonstance.

## Une belle excursion sur la Côte d'Azur

La période des vacances attire le touriste motocycliste vers des centres pittoresques.

A ce point de vue, et pour ceux qui s'acheminent vers la Côte d'Azur, qui dans son ensemble offre aux yeux tant d'agrément, je préconiserais une excursion, belle entre toutes. Je veux parler de Saint-Martin-Vésubie, à 60 km. de Nice. Cette jolie station est située dans la haute vallée de la Vésubie. En quittant Nice, prendre la route Nationale N° 205, pour suivre la vallée du Var, jusqu'au plan du Var ; emprunter ensuite la route départementale N° 19, très roulante d'ailleurs, qui longe la Vallée par les gorges pour atteindre Roquebillière d'où l'on atteint Saint-Martin-Vésubie. A titre de renseignement : l'Hôtel Mignon assure un gîte confortable pour dix francs et le repas copieux, en plein air, est servi au même prix. NOEL.



Une belle sortie de vélomoteurs organisée récemment avec succès par M. Lariche, agent Terrot à Nevers.

# LE SPORT

## L'U. M. F. ET LE SPORT

Il faut faire une place plus grande aux constructeurs.

COMME nous le disions dans un précédent éditorial, l'U. M. F. en levant la suspension de M. Verdy, a pris une mesure heureuse, si on la considère comme un cas isolé. En tous cas, nous ne serons pas privés d'une épreuve intéressante au moment où tant de courses sont supprimées. Si nous examinons les votes favorables à la levée de la suspension de M. Verdy, nous voyons que les trois représentants de nos plus importantes marques, MM. Dion, Plus et Goll ont été partisans de donner satisfaction aux clubs de l'U. M. R. de la Côte d'Azur. Les constructeurs en effet se rendent compte du tort que fait non seulement au sport, mais à l'industrie motocycliste, la politique incohérente fantaisie et partielle de l'U. M. F. Nous pouvons donc, par cet exemple, combien il est nécessaire que les constructeurs soient représentés à l'U. M. F., et quelle influence heureuse ils pourraient exercer s'ils figuraient en plus grand nombre au Comité de Direction de l'U. M. F. C'est un vœu que nous avons souvent formulé parce que nous estimons que les constructeurs qui font les frais des courses, qui établissent les machines, qui paient les coureurs ont bien le droit de participer à l'organisation des épreuves. Que craint-on ? Des combinaisons occultes ? Quelle erreur. La concurrence commerciale est parfaitement honnête et loyale. On cherche à gagner mais sans recourir à des fraudes. N'y a-t-il pas une Chambre syndicale des Constructeurs et tous ne s'unissent-ils pas pour prendre les mesures utiles à la prospérité commune ? Craint-on que les constructeurs s'efforcent de maintenir les épreuves faciles ou tout le monde est sûr de décrocher sa médaille d'or ? Autre erreur. Les constructeurs s'engagent en nombre dans les épreuves dures parce qu'elles seules constituent une démonstration indiscutable des qualités de leurs machines. Quant à l'esprit sportif des constructeurs il ne peut être nié. Il suffit pour s'en rendre compte, de constater le nombre d'épreuves qu'ils disputent. Nous pensons donc que les constructeurs qui ont des données techniques de premier ordre, qui connaissent admirablement le public, qui ont bien des fois montré leur esprit sportif et leur désintéressement, sont beaucoup plus qualifiés pour participer à la direction du sport motocycliste que certaines personnalités qui ne

Cora, la révélation de l'année, qui vient de gagner brillamment le Grand Prix de Carcassonne avec sa 500 Sarolea.



voient dans leurs fonctions officielles qu'un moyen de se livrer à d'avantageuses combinaisons.

Pourquoi les épreuves de l'U. M. F. ne réussissent pas ?

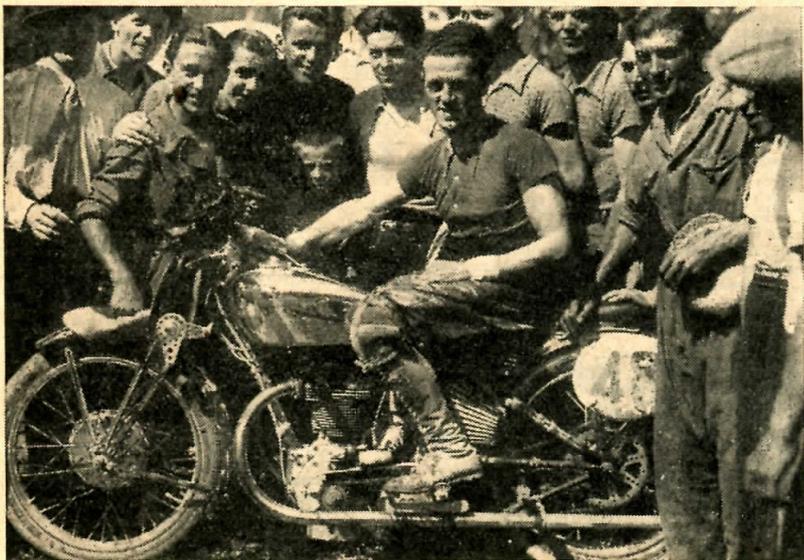
L'U. M. F., c'est du moins l'excuse qu'elle invoque, n'organise pas son Grand Prix sous prétexte qu'elle n'a pas réuni les vingt engagements qu'elle estime nécessaires. Cela semble étrange quand on voit le succès considérable remporté par toutes les épreuves internationales organisées à l'étranger, et plus étrange encore quand on voit le Grand Prix de Carcassonne grouper un nombre considérable d'engagements à partir du moment précis où l'U. M. F. a renoncé à l'organisation de son Grand Prix. L'U. M. F. prétend qu'elle n'a pas eu d'engagements en nombre suffisant parce que des équipes étrangères, qu'elle ne nomme pas d'ailleurs ont réclamé pour leur participation, des indemnités considérables. Si cela était vrai, ce ne serait déjà pas flatter pour l'U. M. F. Ce serait en effet la preuve que le Grand Prix est considéré comme une épreuve sans aucune portée, sans aucune répercussion commerciale et qui ne justifierait pas les sacrifices que feraient les constructeurs pour y participer. Mais il ne semble pas que de telles exigences aient été formulées. C'est du moins ce qui résulte d'une communication de M. E. G. Collignon, président de l'Association des Coureurs motocyclistes de la Fédération Motocycliste de Belgique. M. Collignon a reçu les règlements du G. P. le 1<sup>er</sup> juin et les a immédiatement

communiqués aux intéressés. Il en a accusé réception le 6 juin et dans cette même lettre il demandait si les organisateurs seraient d'accord pour une intervention dans les frais de déplacement. Cela était assez légitime étant donné l'éloignement de Carcassonne. Mais cette lettre demeura sans réponse. De plus, il ne semble pas que l'U. M. F. ait fait la moindre démarche auprès des Douanes ou des Compagnies de Chemin de Fer pour obtenir, en faveur des coureurs étrangers, des facilités de passage en douane ou de transport. On dirait vraiment que l'U. M. F. ne néglige rien pour faire avorter les épreuves qu'elle prétend organiser et qu'elle se cantonne dans un rôle négatif : celui de paralyser les efforts de ceux qui ont encore la foi et veulent faire quelque chose. Elle n'a ni esprit d'initiative, ni énergie.

Tous ceux qui organisent des épreuves savent quels efforts sont nécessaires pour réussir. Il faut d'abord faire la publicité de l'épreuve et y intéresser le public. Il ne s'agit nullement de ballage, de tam tam, de réclame pompeuse, mais il faut multiplier les informations, profiter du concours bénévole de la presse. L'U. M. F. déteste la presse qui ne l'encense pas, et systématiquement elle néglige ses avis, ainsi d'ailleurs que ceux des constructeurs. Elle n'écoute que les petits copains et se moque du reste. Et pourtant, la presse est assez sportive pour ne pas tenir compte de ses dissentiments avec l'U. M. F. chaque fois qu'il s'agit d'une épreuve qui permet aux constructeurs de démontrer la valeur de leurs machines, aux concurrents de pratiquer leur sport, au motocyclisme de se faire connaître et de gagner des adeptes. Pour notre part, nous avons toujours été disposés à donner aux épreuves de l'U. M. F. une publicité aussi large que possible et d'une manière absolument désintéressée. Mais voyez comment l'U. M. F. fait sa propagande. Pour les championnats de France elle envoie un seul règlement au mois de février puis elle laisse tout tomber, et elle s'étonnera que les championnats de France passent à peu près inaperçus et que presque aucun motocycliste ne soit capable de dire en quoi ils consistent.

Elle est toujours derrière...

L'U. M. F. a la mauvaise habitude de ne jamais se décider qu'à la dernière minute. C'est toujours la vieille dame qui hésite avant de traverser la rue, qui s'élançait alors qu'il est trop tard et se fait écraser. Dès le mois de mai, nous signalions la grande importance qu'avaient les Six Jours Internationaux et leur intérêt (réserve faite de certaines parties de l'itinéraire). Nous avons, pour les épreuves de régularité et de tourisme, des machines et des hommes capables de lutter à égalité avec les étrangers. Une occasion s'offrait donc à nous faire voir sous un jour assez favorable, et de faire rendre justice à notre industrie. L'U. M. F. société d'encouragement, ne devait pas laisser passer une telle occasion. Disposant d'une caisse assez bien garnie elle pouvait aider, par des subventions, nos constructeurs. Or, au lieu de s'occuper aussitôt de cette affaire, elle ne s'est réveillée que deux ou trois jours avant la clôture des engagements pour offrir une subvention vraiment insuffisante. Elle a bien fait faire en toute dernière heure, des démarches auprès des constructeurs. Mais



Fumagalli, vainqueur du difficile circuit du Lario, sur 500 Bianchi.

il était trop tard. Et c'est pourquoi après avoir été absents des grandes compétitions de vitesses, après avoir vu supprimer le G. P. de l'U. M. F., nous semblons décliner la lutte dans les épreuves de tourisme elles-mêmes et nous disparaissions, pour ainsi dire, du plan international.

**C**ETTE situation lamentable durera tant que l'U. M. F. n'aura pas su se débarrasser de ceux qui l'entraînent à sa perte, tant qu'elle persistera à ignorer les constructeurs et la presse, sans lesquels elle ne peut rien, tant qu'à sa politique d'arbitraire et d'intrigue, elle n'aura pas substitué l'équité, l'esprit sportif et l'énergie.

#### CHAMPIONNATS DE FRANCE

**L**A liste des engagés aux championnats de France motocyclistes que nous avons publiée dans notre dernier numéro n'a subi aucun changement.

Il y aura donc :

En 175 cmc. : 2 Terrot (Coulon, Braccini).

En 250 cmc. : 2 Terrot (Bœtsch, Martin) et 2 Monet-Goyon.

En 350 cmc. : 2 Terrot (Coulon, Braccini), 2 Monet-Goyon et 3 Alcyon.

En 500 cmc. : 2 Terrot (Bœtsch, Martin) et 2 Monet-Goyon.

Les pilotes officiels n'ont pas encore été désignés par Alcyon et Monet-Goyon.

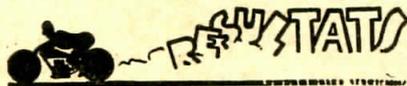
**P**OUR les cyclecars, 4 engagements ont été recueillis : 3 Darmont (un 500, un 750 et un 1.100 cmc. pilotés par Larroque, Binoche et Dhomé) et un Trelba 500 cmc. avec Albert au volant.

**A** PREMIÈRE vue, les pronostics peuvent se faire sur le papier de la façon suivante :

Terrot, trois fois champion de France (175 cmc., 250 cmc. et 500 cmc.), Monet-Goyon, champion de France en 350 cmc.

Albert, champion de France des cyclecars 500 cmc.

Et sans risquer de se tromper, car la marche des engins sera facile à régler pour que les moyennes soient convenables, Darmont sera champion de France des cyclecars 750 et 1.100 cmc., par walk-over.



#### GRAND PRIX DE CARCASSONNE

**D**ouble victoire de Saroléa, en 350 et 500 cmc. avec Poncin et Cora. Magnat-Debon à l'honneur en 250 cmc. avec Barthe. Gobetti vainqueur en 175 cmc. sur Aquila.

(De notre envoyé spécial.)

**C**ARCASSONNE le 5 août. Allons, malgré la carence de l'U. M. F., le Grand Prix de Carcassonne connaît un beau succès !

Nous l'avons bien vu à l'entraînement où des moyennes records ont été établies. Songez que l'as belge Poncina fait un peu plus de 125 au tour avec sa Saroléa...

Les Anglais seront au départ quoique Clarke ait fait une chute. De même, tous les Italiens avec des hommes comme Gobetti, Nazzaro et les Espagnols (les Vidal et Simo) comptent bien participer à la lutte.

Toute la matinée, l'entraînement a eu lieu par un temps splendide. Il fera chaud cet après-midi...

#### Les 175 et 350 cmc.

**A** 14 h. 30, les concurrents de la première course sont sur la ligne de départ. On remarque particulièrement en 175 cmc. : Yvan Goor (Benelli), Clarke (Jap), Bergallo (Terrot), Terigi (M. M.), Gobetti (Aquila), Boulanger (Terrot), Camon (Terrot) et en 350 cmc. : Poncin (Saroléa), Willing (Velocette), Loyer (Velocette), Naudon (Velocette), Boura (Norton), Nazzarro (Aquila), en tout 24 concurrents.

Dès le début, Gobetti et Poncin prennent la tête de leur catégorie et ne la quitteront plus. Poncin repasse au premier tour avec 20 secondes d'avance sur le reste du lot.

Derrière, c'est la lutte pour la seconde place entre Willing, Naudon et Loyer. Willing est longtemps second après un beau match avec Loyer, mais il tombe au 18<sup>e</sup> tour, sans malheureusement. Il devra abandonner. Loyer est passé par Naudon et la course est jouée.

En 175 cmc. Yvan Goor, dont la foule avait fait son favori, bataille avec son moteur et abandonne au second tour. Grosse supériorité de Gobetti qui gagne sans être inquiété.

Classement :

175 cmc. (15 tours : 133 km. 650). — 1. Gobetti (Aquila), 1 h. 20' 17", moyenne : 99 km. 771 ; 2. Terigi (M.M.), 1 h. 26' 6" ; 3. Boulanger (Terrot), à un tour ; 4. Bergallo (Terrot), à 2 tours ; 5. Camon (Terrot).

**Le départ de la catégorie 500 cmc. au Circuit du Lario (le 48 est Fumagalli, le vainqueur).**

350 cmc. (20 tours : 178 km. 200). — 1. Poncin (Saroléa), 1 h. 32' 15", moyenne : 115 km. 763 ; 2. Naudon (Velocette), 1 h. 33' 52" ; 3. Loyer (Velocette), 1 h. 35" ; 4. Nazzaro (Aquila), à un tour ; 5. Lestrade, à 2 tours.

Record du tour à Willing (Velocette), à 119 km. 107 de moyenne.

#### Les 250 et 500 cmc.

**26** CONCURRENTS sur la ligne de départ. En 250 cmc. Gobetti et Nazzaro (Aquila), Barthe (Magnat-Debon), Boulanger (Terrot), Piscaglia (Guzzi) et en 500 cmc. : Poncin, Massal et Cora (Saroléa), Loyer, Boura et Vidal (Norton), Brunello (Rudge) sont très remarquables.

Dès le départ, l'as lyonnais Cora prend la tête. Loyer est second suivi de Brunello. En 250 cmc., Gobetti est leader, suivi par Boulanger, Barthe et Nazzaro.

Poncin remonte et passe Loyer au troisième tour. L'as liégeois attaque Cora qui se défend superbement. Le seigneur local Soubie mal parti fait une course splendide. Il réussit à se placer 4<sup>e</sup> au septième tour. Coup de théâtre : Poncin abandonne... Gobetti est toujours en tête des 175, mais Barthe le talonne. C'est un beau match entre les deux hommes.

En 500 cmc., la course est terminée. Cora est en tête suivi par Loyer et Boura.

Après une belle bagarre, Barthe réussit à surclasser Gobetti, assurant ainsi une superbe victoire à la firme grenobloise.

La fin arrive par le classement suivant :

250 cmc. (15 tours : 133 km. 650). — 1. Barthe (Magnat-Debon), 1 h. 15' 32 s. 4/5, moyenne : 106 km. 029 ; 2. Gobetti (Aquila), 1 h. 16' 5" ; 3. Nazzaro (Aquila) ; 4. Piscaglia (Guzzi) ; 5. Boulanger (Terrot).

500 cmc. (20 tours : 178 km. 200). — 1. Cora (Saroléa), 1 h. 26' 35", moyenne : 123 km. 330 ; 2. Loyer (Norton), 1 h. 28' 20" ; 3. Boura (Norton), 1 h. 30' 27" ; 4. Massal (Saroléa), à un tour ; 5. Brunello, à un tour ; 6. Capedeport, à un tour.

Record du tour à Cora (Saroléa), à 127 km. 649.

H.-P. BOURJADE.



#### COURSE DE COTE DU KLAUSEN

**Belle victoire française. Amort sur sidecar Bernardet fait le meilleur temps des sidecars. Haenni assure la meilleure performance à Motosacoche.**

(De notre correspondant particulier)

**V**OICI les résultats complets de la Course de côte du Klausen qui fut disputée par un temps maussade, sur une route détrempée par la pluie qui ne cessa de tomber pendant trois jours.

Rappelons que la route du Klausen a 21 km. 500 de long avec une différence d'altitude de 1273 mètres et un pourcentage maximum de 8,5 %. A mi-course, à l'Urnernboden, le parcours comprend une ligne droite de 1 kilomètre environ avec moins de 1 % de pente.

Le sidecariste français Amort réalisa une merveilleuse performance avec son sidecar Bernardet. Le champion helvétique Haenni a fait le meilleur temps des motos



Moritz va prendre le départ au kilomètre lancé de Strasbourg.



**Amort, sur side Bernardet fait le meilleur temps des sidecars toutes catégories, à la course de côte internationale du Klausen.**

solos accomplissant les 21 km. 500 en 17' 2" 8/10 avec sa 500 Motoscoche.

Voici les résultats :

175 cmc. — 1. M. Bourquin (Allegro), 25' 54" 4. Gisel n'est pas arrivé ayant été victime d'une chute.

250 cmc. — 1. W. Winkler (D. K. W.), 18' 54" ; 2. H. Winkler (D. K. W.) 19' 37" 4 ; 3. Illichmann (Rudge), 19' 44" 8 ; 4. Mellors (New-Imperial), 20' 22" 6 ; 5. Haussler (Rudge), 21' 22" ; 6. Bohmann (Bohmann spécial), 21' 34" 2.

350 cmc. — 1. Ischy (Motoscoche), 18' 18" 6 ; 2. Geiss (D. K. W.), 18' 32" 8 ; 3. Loichtl (Norton), 19' 0" 4 ; 4. Hubmann (Vélocette), 19' 16" 8.

500 cmc. — 1. Haenny (Motoscoche), 17' 2" 8, meilleur temps des motos ; 2. Rosemeyer (D. K. W.), 17' 10" 2 ; 3. Cordey (Norton), 17' 12" 4 ; 4. A. Binz (Norton), 17' 38" 2 ; 5. Moretti (Guzzi), 17' 42" 6 ; 6. Unterma-zoner (Sunbeam) 18' 9" 6 ; 7. Luthi (Norton), 18' 11" . Le Suisse Ziber a abandonné.

750 cmc. — 1. A. Bizzorero (Douglas), 17' 45" 6 ; 2. Runtsch (N. S. U.), 17' 59" ; 3. Ruttsch (N. S. U.), 18' 2" 6 ; 4. Bodmer (Norton), 18' 9" ; 5. Soenius (N.S.U.), 18' 16" . Les pilotes allemands Bauhofer et Reheis sont tombés ; Bauhofer est blessé.

Sides 350 cmc. — Kohler (Motoscoche) 22' 9" 4, record.

Sides 600 cmc. — 1. H. Starkle (N. S. U.), 19' 19" 2 ; 2. Aubert (Norton), 20' 5" 6.

Sides 1000 cmc. — 1. Amort (Bernardet-Jap), 19' 13" , meilleur temps des sidecars ; 2. Kirsch (Universal), 19' 34" 2.

A noter qu'Amort avait équipé son moteur avec les nouveaux segments Bi-ra sur lesquels nous reviendrons dans notre prochain numéro.

### LE CIRCUIT DU LARIO

(de notre correspondant particulier)

PLUS de 40.000 spectateurs ont assisté avec enthousiasme, par un temps magnifique, au XII<sup>e</sup> circuit du Lario.

26 partants sur la ligne de départ, 5 en 175 cmc., 8 en 250 cmc., 4 en 350 cmc., et 9 en 500 cmc. C'est peu, mais la qualité y était. Deux as britanniques Tyrrell Smith et Mellors contre toute la meute des champions transalpins dont la victoire fut complète.

La course fut magnifique. Quelques accidents sans gravité. Des virages spectaculaires. Tous les records sauf un furent descendus. Sur les 26 partants, 16 se retrouvèrent à l'arrivée, c'est assez dire la difficulté de l'épreuve.

Triomphe de Fumagalli sur 500 Bianchi à la moyenne de 75 km. à l'heure. Le tour de plus rapide fut accompli par Pignorini sur 350 Rudge à plus de 76 de moyenne. En 350, victoire de Girotto (Norton) ; en 250 Prini et Brusi sur Guzzi, enlèvent les 2 premières places comme Rossetti et Alberti sur Benelli en 175 cmc.

Le vainqueur moral est Pignorini qui domina tout le lot avec sa 350 Rudge, battant de façon éblouissante le record du tour, mais qui dut abandonner peu avant la fin, ayant cassé sa boîte de vitesses. Il avait à ce moment 1 m. 12 s. d'avance sur le leader des 500 cmc.

Organisation impeccable tout à l'honneur des dirigeants italiens qui savent donner à la moto, la place qu'elle est en droit d'occuper dans la vie d'un pays.

### CIRCUIT DU HAUT-JURA

C'EST par un temps superbe que s'est disputé, dimanche 29 juillet, le Circuit de régularité organisé par la section motocycliste de l'A.C.H.J.

Le départ fut donné à Saint-Claude à une vingtaine de concurrents. La première boucle qui comportait notamment la montée du col de la Faucille (1.323 mètres) avait comme itinéraire Saint-Claude-Nantua-Gex-Morez-Saint-Claude, soit 179 kilomètres.

Dans la 2<sup>e</sup> boucle : Saint-Claude-Morez-Champagnolle-Lons-le-Saulnier-Clairevaux-Saint-Claude (158 km.) ; la rude côte de Cinqtré et les monts de Révigny constituaient les principales difficultés de cette demi-étape.

Classement des amateurs : 1<sup>o</sup> Jeantet (3 p. de pénalisation) ; 2<sup>o</sup> Dalloz (4 p.) ; 3<sup>o</sup> Millet (5 p.) ; 4<sup>o</sup> ex aequo Girod et Odobez (7 p.) ; 6<sup>o</sup> Grégis (12 p.) ; 7<sup>o</sup> Mercier (18 p.) ; 8<sup>o</sup> Antonini.

Classement des professionnels : 1<sup>o</sup> Gauthier (Magnat-Debon) ; 2<sup>o</sup> Kradolfer (Jonghi) ; 3<sup>o</sup> Robert (Gillet d'Herstal) ; 4<sup>o</sup> Schmidt (Jonghi).

Classement par catégorie :

Amateurs : 250 cmc. Dalloz, Millet, Antonini. — 350 cmc. Octobez et Girod, Grégis, Mercier. — 500 cmc. Jeantet.

Professionnels : 350 cmc. Kradolfer (Jonghi) ; Schmit (Jonghi). — 500 cmc. Gauthier (Magnat-Debon).

— Side 600 cmc. Robert (Gillet d'Herstal).

Challenge du « Petit Parisien » : Equipe de Pratz.

Coupe de l'A.C.H.J. : Equipe de Mulhouse.

## EPREUVES A VENIR

### CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR

Une course par cylindrée

LE 7<sup>e</sup> Circuit du Camp du Drap d'Or, organisé par le Calais Moto-Club et « Le Phare », qui se disputera près de Calais, le 12 août prochain, sera cette année particulièrement intéressant en raison de la participation des meilleurs motocyclistes anglais, belges et français.

Les organisations de cette épreuve de vitesse pure, qui se déroule sur un circuit routier de 6 km. 164, en parfait état, autour duquel sont établis tribunes, pelouses et buffets ont déjà reçu plus de trente engagements, parmi lesquels nous relevons les noms suivants :

Participants britanniques : Fernihough, champion du monde, 1<sup>er</sup> des Grands Prix de France 1930, 31, 32, 33 ; d'Europe, de Belgique, d'Allemagne, de Suède, etc., à Brookland en 250 cmc. 1934, etc. ; J.-H. White, le recordman de Dieppe ; J.-K. Anderson, L.-N. Gregory, qui représentent l'Angleterre aux Grands Prix d'Allemagne et d'Espagne 1934 ; Dimmock, l'as de chez New-Imperial, etc...

Participants belges : Schoupe, vainqueur des Grands Prix de Dinant et de Sambre-et-Meuse où il battit le champion d'Europe Yvan Goor, 2<sup>e</sup> au Grand Prix de Belgique ; Van Geert, également sur 175 cmc...

Participants français : Monneret, l'as si connu partout, sur Saroléa ; Passet, un concurrent au Bol d'Or ; Occrum ; Wech, premier des « Petites Motos » ; Deveaux, Leroy, Jullien, Gys et de nombreux engagés par les clubs pour le Challenge Amateur Brampton.

Il est rare de voir une épreuve rassembler un tel lot de vedettes internationales.

Nul doute que le record du tour, détenu par Fernihough et Coulon, atteint en 1933 à 116 km. 180 de moyenne, sera à nouveau amélioré en raison des transformations heureuses apportées à la piste, ce qui fournira pour les nombreux sportifs venant à Calais dimanche prochain, un spectacle de premier choix.

### Moyens de communications

POUR se rendre au Circuit du Camp du Drap d'Or (Tribunes et pelouses des « 5-Chemins ») :

Suivre la route de Guines qui, partant de Calais, longe le canal, traverse le Pont de Coulogne, la Planchette-Tournoire, l'Écluse-Carrée, le Banc-Valois et Guines. Prendre à gauche la rue de la Basse-Ville jusqu'à la place des Poilus, l'avenue Auguste-Boulangier et le boulevard de l'Égalité.

Autobus spéciaux en partance du Grand Théâtre de Calais (retour assuré).

### LE GRAND PRIX DE NICE

(De notre correspondant particulier)

L'ANNÉE 1934 a été quelque peu sevrée d'épreuves motocyclistes, c'est ce qui accuse un engouement farouche à trouver au Grand Prix de Nice, les meilleurs pilotes du moment. Quatre nations en effet y seront représentées, tant au point de vue constructeur, que celui de conducteur.

Aussi les organisateurs, en l'occurrence, le Moto-Club de Nice, sont à l'ouvrage pour obtenir le maximum de régularité et naturellement de succès. Les spectateurs se retrouveront avec plaisir, par l'absence d'un soleil ardent, dans une fraîcheur idéale, attendu que cette manifestation se déroulera en nocturne à partir de 20 heures.

En 1932, nous avons assisté à la victoire du jeune Brunello, réalisant pour sa première course en circuit comme professionnel une remarquable performance. L'an dernier, Brooke inscrivit à son tour son nom au palmarès. Cette année, il serait mal aisé d'établir un pronostic.

Les vainqueurs précités seront à nouveau « dans le bain », mais ils devront compter avec un Boetsch qui achève une minutieuse mise au point. Le représentant général de Motoscoche, François Gaussorgues, grand spécialiste des épreuves en circuit sera également de la fête, ainsi que le grand as belge, Milhoux de la firme F.N.

Des pourparlers très avancés nous permettent de croire à la présence en lice de Monneret, Cora, le vainqueur de Bourges et de Carcassonne, sera de la fête.

Quant à Onda, depuis que la gu'gre l'a abandonné, il pourrait cependant fournir le grand vainqueur si l'on tient compte des nombreuses victoires remportées cette saison.

Le public pourra assister à peu de frais à cette soirée « du carburant » attendu que le prix des tribunes est fixé à 10 francs seulement et le pourtour à 5 francs. Ajoutons que les clubs qui ont annoncé leur présence pourront bénéficier de 50 % de réduction sur ces prix.

Voici pour l'instant une première liste d'engagés.

175 cmc. — Inicarb, Marriane, Braccini (J.), De Castello, Miss Bella.

250 cmc. — Boetsch, Onda, Inicarb, Cora, Braccini (J.) Gaussorgues, De Castello.

500 cmc. — Gaussorgues, Milhoux, Brooke, Boetsch, Onda, Guasco, Dotto, Debray, Brunello, Perrotin, NOEL.

### GRAND PRIX DU COMMINGES

Ce soir, clôture des engagements

L'UNION Motocycliste du Midi, avec le concours de l'Automobile Club du Midi et du Syndicat d'Initiation du Comminges organisent pour le dimanche 26 août, à Saint-Gaudens, le Grand Prix Motocycliste du Comminges, course de vitesse internationale sur circuit fermé.

Quatre classes sont prévues : 175, 250, 350 et 500 cmc. Participation des amateurs et des professionnels sous les règlements de l'U.M.F. et de la F.I.C.M.

Deux départs : 175 et 350 cmc. à 8 h. 30 ; 250 et 500 cmc. vers 10 h. 30. Distances à couvrir : 110 kms pour les 175 et 250 cmc., 120 kms pour les 350 et 500 cmc. Seul carburant autorisé : 50 % essence, 50 % benzol.

Plus de 20.000 francs de prix en espèces sont réservés aux vainqueurs.

Engagements : 100 francs (50 pour les membres de l'U.M. Midi) à envoyer avant ce soir minuit à l'U.M. Midi, 17 Allées Jean Jaurès, Toulouse.



### U. M. CHALONNAIS

Circuit de régularité

LE circuit Chalons-Chagny-Chalons était couru dimanche 5 courant avec une formule nouvelle, laissant libres les concurrents de choisir leur moyenne. 30 engagés prirent le départ devant de nombreux spectateurs. Aucun incident, organisation parfaite, prix superbes.

Classement des 10 premiers : 1. Royer (U.M. Dijon) ; 2. Tana (U.M. Chalons) ; 3. Thorax ; 4. Jarrot ; 5. Chatry ; 6. Sordet (tous de l'U.M. Chalons) ; 7. Viard (U.M. Dôle) ; 8. Devillard (U.M. Blanzay) ; 9. Petit (U.M. Blanzay) ; 10. Buguet (U.M.C.).

Meilleures moyennes : 500 cmc. : 1. Jarrot (Saroléa), 85 km. 500 ; 350 cmc. : 1. Deville (Monet-Goyon), 74 km. 500 ; 250 cmc. : 1. Royer (Dollar), 43 km.

La Coupe Toneline est attribuée à l'U.M. Chalons.

### LA FLÈCHE, M.C. VINCENNES

Les résultats du « Circuit de la Flèche »

LES résultats du « Circuit de la Flèche » qui s'est couru dimanche 5 août sur un parcours de 228 km. 500 ont été les suivants :

1. Doll (Lutèce M.C.) ; 2. Bourguine (M.C. Corbeil) ; 3. Potin (La Flèche) ; 4. Bourquin (M.C. Corbeil) ; 5. Debece (Lutèce M.C.) ; 6. Brunot (Indépendant) ; 7. Ausseray (M.C. Corbeil) ; 8. Chamailard (M.C. Corbeil) ; 9. Auger (Lutèce M.C.) ; 10. Jarossay (M.C. Corbeil) ; 11. Caels (La Flèche) ; 12. Demerson (La Flèche) ; 13. Micouin (M.C. Perreux) ; 14. Givernaud (La Flèche) ; 15. Dermont (Lutèce M.C.) ; 16. Lecherf (La Flèche) ; 17. Legros (La Flèche) ; 18. Alagia (M.C. Perreux) ; 19. Parrain (M.C. Longueville) ; 20. Quaghebeur (M.C. L'Hay) ; 21. Dambille (M.C. La Flèche) ; 22. Turrin (La Flèche) ; 23. Croizard (M.C. XIII<sup>e</sup>) ; 24. Prost (M.C. XIII<sup>e</sup>).

La coupe du *Matin* et le challenge de la Ville de Vincennes ont été remportés tous deux par le Moto-Club de Corbeil-Essonnes, devant le Lutèce-Moto-Club et « La Flèche ».

La coupe Celor a été gagnée par Doll, du Lutèce-Moto-Club.

### U. A. C. SARTHE

Rallye des Quatre Froissard

(De notre correspondant)

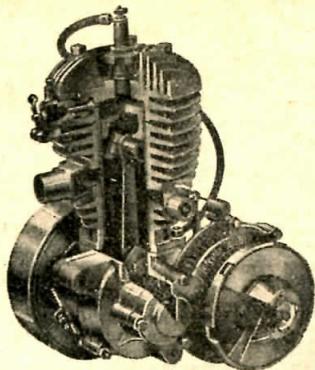
QUARANTE-NEUF concurrents participèrent à ce rallye dimanche dernier. Les départs étaient donnés au Siège social de l'Union Auto Cycliste de la Sarthe, à partir de 14 heures, et de minute en minute. Cette journée remporta un brillant succès. Voici les résultats :

Conducteurs : 1. Compain ; 2. Froissard (R.) ; 3. Blanchet ; 4. Fauchard ; 5. Luçon ; 6. Robert ; 7. Trouvé ; 8. Lhermenier ; 9. Brosse ; 10. Jambie ; 11. Froissard Germain ; 12. Froissard Gaston ; 13. Daniau ; 14. Froissard (M.) ; 15. Nicolas ; 16. Monnier ; 17. Bresson ; 18. Corbron ; 19. Esnault ; 20. Bouteloup ; 21. Jouvin ; 22. Charlot ; 23. Maudet ; 24. Christophe ; 25. Napoléon ; 26. Heurteloup ; 27. Fresnaie (A.) ; 28. Cosnier ; 29. Fillol.

Passagers : 1. Mme J. Froissard ; 2. Mme Maudet ; 3. François ; 4. Mme Froissard (R.) ; 5. Allais ; 6. Anfray ; 7. Fresnaie (D.) ; 8. Mme Corbron ; 9. Mme Cosnier ; 10. Mme Robert ; 11. Hautreux ; 12. Brosse ; 13. Mme Compain.

Le contrôle était exercé par les membres du Comité de l'U. V. F.

H. B.



Le Moteur d'une **B. M. A.** est soumis à un régime sévère et nécessite un refroidissement étudié tout spécialement. Questions primordiales que vous ne devez pas perdre de vue à l'achat d'un vélomoteur.

C'est pourquoi vous exigerez le **"Moteur, Aubier & Dunne"**

à cylindre Aluminium chemisé acier trempé

Ses Qualités Exceptionnelles d'endurance et de robustesse, vous permettront d'accomplir sans encombre la longue randonnée que vous lui imposerez

Envoi franco du Manuel détaillé et Liste des Constructeurs qui les montent sur leurs machines, sur demande adressée.

**Moteurs Aubier & Dunne** St-Amand-les-Eaux (Nord)

P 16

**La sécurité complète**

pour votre passagère et vous-même grâce au side-car Bufflier dont la résistance au choc est extraordinaire



Etablissements **Bufflier**

31 Cours Emile Zola - Villeurbanne

AGENT A PARIS : M. PONCE, 137, Avenue Jean-Jaurès

**170**  
Frs **CUIR**

**FRANCE-CUIR**  
FABRICANTS SPÉCIALISTES  
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI<sup>e</sup>  
OUVERT SAMEDI APRÈS-MIDI

Nous sommes FABRICANTS  
visitez nos ATELIERS.  
Liasse échantillon,  
GRATUIT sur demande

TOILE 69<sup>f</sup>  
SUÉDINE 98<sup>f</sup>

**CUIR 115**  
Frs

**VITEX**



**LE SÉLECTEUR STANDARD**  
POUR TOUTES MOTOS

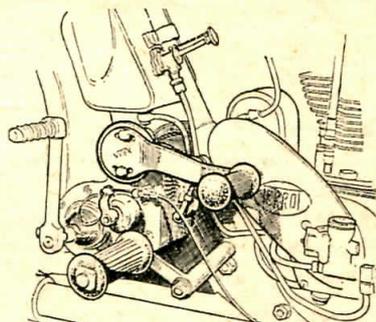
est adaptable facilement et rapidement à toutes les boîtes de vitesses et tous les blocs-moteurs de toutes les marques.

AVEC LE

**Sélecteur "VITEX"**

vous augmenterez votre coefficient de sécurité en même temps que vos moyennes.

**PRIX de**  
l'appareil complet :  
**250 fr.**



MONTAGE SUR TERROT

Demandez tous renseignements et notices à la Sté des Motocyclettes  
6, impasse des Cailloux - CLICHY (Seine)

**DAX**

Faites nous imprimer :

**Vos Lettres, vos Enveloppes, vos Factures, vos Imprimés, vos Prospectus, vos Catalogues**

Quelques-uns de nos Prix (livraisons Paris) :

**PAPIER A LETTRES**

In-4° Coq. : 21 x 27

Le mille ..... 55. "

Supplément pour tirage encre de couleur, le mille. 8. "

Supplément pour composition impo-tante, (quelle que soit la quantité) ..... 10. "

**ENVELOPPES COMMERCIALES**

Bulle 14,5 x 11

Le mille ..... 35. "

Grise 14,5 x 11

Le mille ..... 40. "

Supplément pour tirage encre de couleur, par mille 8. "

Enveloppes blanches, vitrifiées, etc (Demandez nous nos prix en envoyant modèles).

**FACTURES**

In-4° Coq. : 21 x 27

Recto, le mille... 55. "

Recto-verso le m. 78. "

Supplément pour tirage encre de couleur, par mille 8. "

**PROSPECTUS**

**& CATALOGUES**

Envoyez nous projet, et vous recevrez devis sous 48 heures.

Donnez toutes indications utiles.

**UTILISEZ NOTRE SERVICE DE DESSINS ET NOTRE ATELIER DE PHOTOGRAVURE**

(Nos prix ci-dessus s'entendent par commande de 2.000 exemplaires)

Auto-Impressions Publicitaires, 12, Rue de Cléry.

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

VII

# nos petites annonces

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

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

## service permanent des occasions

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

**BORGO** LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres  
TOUS MODÈLES DE PISTONS

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

Téléphone : Maillot 55-55  
(2 lignes groupées)

### MOTOS A VENDRE

Palais de la Moto  
une moto neuve  
Vendue à crédit sans aucune majoration  
une moto d'occasion  
Révisée à nos ateliers, garantie sur facture  
vendue à crédit.  
Une voiture neuve ou d'occasion  
avec crédit unique  
Faire un échange sans aucun comptant  
Voir stock et conditions  
82, av. des Ternes, angle bd Péreire, Paris.  
A.J.S. 3 CV culb., ecl. Lucas, 2.500 fr.  
Decca, 11, rue Rochechouart, Paris-9<sup>e</sup>.  
A.J.S. 350 culb. tr. rap. entier, équip.,  
1.200 fr. Pellé, 10, r. St-Placide, Paris.  
Cause non emploi 350 Armor luxe sous  
garantie non immatric., 2.950 fr. Mme Vve  
Raquidél, 3, square Leibnitz, Paris-18<sup>e</sup>.  
Automoto 250 Jap, parf. ét., 1.500 fr.  
G. Marie, 16, r. Voltaire, La Garenne.  
De nombreuses occasions vous sont  
offertes par le spécialiste Dupont. Pour  
vos réparations, confiez-vous à lui, son  
travail est soigné. Dupont, 56, r. Sedaine,  
Paris. Tél. Roquette 39-51.

Cause décès B.M.A. Aubier-Dune neuf,  
700 fr. Rémondin, Créchy (Allier).  
B.S.A. 500 culb. 1934. Et. Bleue nve,  
4.400 km. encore s. garant. 3 mois, 4 vit. au  
ped, 135 à l'h., eq. Lucas, stop, compt.  
Bitot, réserv. 13 L. r. à brucos, belle occas.,  
cse santé. Le soir, sam. apr.-midi, dim.  
Rohmer, 24, r. Paris, Rosny-s.-Bois (Seine).  
Dax 350 culb. mod. 1934 lux. ecl. Bosch,  
eq. cpl. de 2 à 7 h. Radio, 95, bd Charonne.  
Dollar 350 susp. AR. chrom. nve, eq.  
cpl. à v. cse chôm. 9, r. André-Del-Sarte.  
Dresch 350 équip., b. ét. dép. régime.  
Vis. Gar., 12, rue Dagorno, 1.000 fr.  
Gnome V.2 exc. ét. dépt colon., 4.500fr.  
eq. cpl. Bessonneau, 46, r. Milliaux,  
Auxerre.  
V.2 Gnome-Rhône 5 CV svr. Août-1933  
ecl. compt. com. nve, essai à vol., 3.500 fr.  
Sam. ou à part. 18 h. Frémy, 1, rue Petite-  
Faucille, Vitry-sur-Seine.

Les plus belles occ. dép. 700 fr. Crédit,  
Terrot, Saro, F.N. Ach. cpt., 47, av. Répub.  
Gnome 4 CV lat. sort. Janv. 34, tte eq.,  
pr. intér. Maurice, 15, r. François-1<sup>er</sup> (8<sup>e</sup>).  
Jonghi 350 culb. 34, Rémy, Ag. Génér.,  
21, r. Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>. B.M.W. 750 spt  
R. 16, ecl. Bosch, garant., 6.950 fr. New-  
Map 350 Mag 2 tub., delg., 3.000 fr. Moto-  
conf. 2 CV chrom. 34 nve, 1.200 fr. Sidecar  
nf. grd touris. à droite, 1.250 fr., etc...  
Prestar 175 Aubier-Dunne, vainqueur  
du Bol d'Or 1934, ecl. nouv. mod. Bila,  
r. Anatole-France, Rantigny (Oise).

**VITEX**  
LE SÉLECTEUR STANDARD  
Examinez-le en tête de ce numéro, page : VII

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

**LATSCHA**  
Concessionnaire exclusif  
**F.N. GILLET-HERSTAL**

JONGHI  
MOTOBÉCANE - GNOME - TERROT

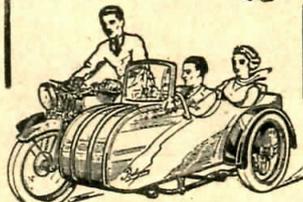
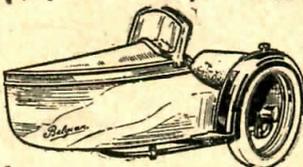
Prix spéciaux au comptant  
CRÉDIT 1/4 à la commande

OCCASIONS  
parfaitement révisées  
**REPRISE** Toutes  
MOTOS

ATELIER SPÉCIALISÉ  
16, rue Auguste-Bailly, 16 - ASNIÈRES

Téléphone : Grésillons 17-93  
NE PAS CONFONDRE

**SIDE-CARS BELGIAN**  
10 MODÈLES  
DEPUIS..... **1.350 FR.**  
payable 100 fr. par mois



62, rue Rochechouart, PARIS-IX<sup>e</sup>

Des vraies occasions...

## 80 MOTOS DIVERSES EN SOLDE

VENDES APRÈS ESSAIS AVEC GARANTIE

Le plus grand choix de : moteurs, boîtes cadres carburateurs,  
garde-boue, réservoirs en selle, moyeux, magnétos, sidecars,  
pignons, chaînes, éclairages, accessoires...

(Envoi des tarifs A.M. contre un franc en timbres-poste)

SERVICE RÉPARATIONS — PIÈCES DÉTACHÉES

Dépositaire des Segments Grönier

des prix spéciaux seront consentis à MM. les Agents patentés

Ét. **BEAUSOLEIL**, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)

Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi Dimanche  
Achat comptant de toutes motos modernes

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODÈLES 1934 & D'OCCASION  
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
Agence officielle 22, rue Plopus  
PARIS (12<sup>e</sup>)

**PÉAN P.**, Ex-champ. moto,  
Agence officielle "PEUGEOT"  
16, r. Eichemberger, PUTEAUX-Longch. 08-80  
Réparation toutes marques. Spécialiste de Peugeot  
Occasions superbes. Reprises. Pièces détachées  
Peugeot. - Vente toutes Marques sur demande.

**HUILE DE RICIN** Pure raffinée  
**MOTORICIN**  
7 fr. le litre (par 10 litres) Franco toutes gares.  
Mandat ou virement : compte postal : 113-33 Bordeaux  
**G. JUTARD**, 21, rue Foy, Bordeaux

**MOTO AGENCY** 24, Bd de Charonne  
PARIS (20<sup>e</sup>)  
Achète, Vend, Répare, Échange  
F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Comfort, Soyer, etc.  
Stocks en neuf et occasion.  
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

**ROYAL - ENFIELD**  
motos - pièces détachées d'origine  
Comptant - Crédit - Échange  
Agence Générale France : Établ. Pierre PSALTY  
271, Boul. Péreire - PARIS  
Tél. Étoile 88-82 Métro : Maillot

Pièces détachées pour Motos  
**HARLEY-DAVIDSON Indian**  
Établ. H. FILLIAT  
8, r. Victor-Hugo, Levallois, Tél. Péreire 06-27  
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

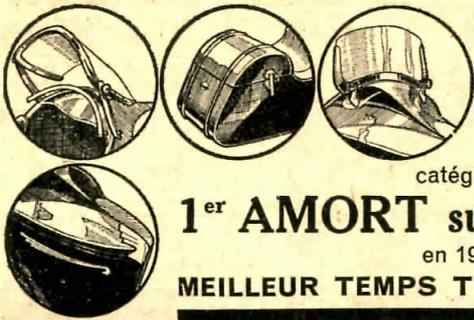
**ALGY**  
Agence Gnome-&-Rhône, Motoconfort  
Reprise - Réparations - Mise au point toutes gr<sup>es</sup>  
marques : Terrot, etc. - Stock A.M.A.C. - Piston et  
Réalignage - 10 ans d'expérience motos belges.  
12, r. de Villeneuve, ALFORTVILLE  
(Ent. 18-40) - Ouvert tous les jours Dim. et Fêtes

UN SEUL  
PARTOUT  
et pour  
TOUS  
Le Casque  
"GENO"  
métallique  
6, fg St-Honoré, Paris

**DRESCH - MOTOS**  
PIÈCES détachées  
Expédition par retour  
Vente, Échange, Occasions Garanties  
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)  
Ouvert de 8 h. à 1 h. 30 et dim, matin

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

**MOTO-HALL**  
78, Av. des Ternes, PARIS  
Étoile 13-70  
**TERROT**  
Gillet d'Herstal  
SOYER-STURMEY, MOTOBÉCANE  
MOTOCONFORT et toutes Marques  
**SIDECARS**  
Dépôt Maglum - Altonavox  
Accus S.G.A., Carb. Longuemare  
Réparations - Dépannages  
Crédit - Échange



# BERNARDET FRES

5, RUE DES BRUYÈRES, 5 BOURG-LA-REINE (SEINE)

## COURSE de COTE du KLAUSEN

catégorie side-cars 1000 cc.

### 1<sup>er</sup> AMORT sur 1000 BERNARDET

en 19 minutes 13 secondes

### MEILLEUR TEMPS TOUTES CATÉGORIES SIDE-CARS



**Majestic 500** luxe tte éq., parf. état. 3.500 f. Liberge, 174 r. La Jarry, Vincennes  
**Marc 350** 2 tps. LMP. Staub dble berc., compteur, 27x4 nfs, t.-sad, 2 coffr., peint. nickel neufs, très basse, 300 km. depuis révision, état parfait, cause maladie, 1.250 fr. Ecriture : Bernier, membre M.C.P., 22, boulevard Carnot, Saint-Denis.

**Motosacoche 250** Mag. culb. bte Sturmei, b. ét., pns nfs. Cicca, assur. 1.800 fr., cse dble empl. Lacoste, 10, r. Cauchois (18<sup>e</sup>).

**New-Map 500** Jap culb., b. ét., écl. sou., t.-s., b. px. Beaudoin, 5, r. d. Bois, Clichy.

**René Gillet 350** CG. tr. bon état, t.-sad, compt. égl., sacoches, 1.800 fr. Cléris, Coetquidam (Morbihan).

**Soyer 500** arb. à cam en tête, 2 échap. écl. accus, klax., t.-sad, poign. tourn., sacoc. caval., ét. nf, 3.500 fr. ou éch. ctre moins rap. Tellier, menuisier, Cepoy (Loiret).

**Terrot 680** V2, lat. racing Jap, écl. Marchal luxe, compt., t.-sad, tr. b. ét., 3.000 fr. Heidmann Allezard, 92, av. de Choisy (13<sup>e</sup>).

**Terrot 350** Jap lat., pns nfs 27x4, t.-s. EN., tr. b. ét. gén., 1.200 fr. fac. de paiem. Debrüeres L., 33, r. d. Paris, Brie-Cte-Rob.

**Particulier v. Terrot 3 CV** M. 34, roul. 2.800 km., 2.500. Diabas, 15, av. de Breteuil

**Terrot 350** culb. ent. éq., t.-s. EN., com. nve, 3.100 fr. Bois, 29, r. du Pressoir (20<sup>e</sup>).

**Dollar 4 CV** peu roulée, gar. d'usine Sap., 2 cyl. 7 CV., boîte anglaise Burmann, moto spéciale, sérieuse garantie Essais samedi. Flouret, 100, bd Kellermann.

#### SIDECARS

Plusieurs châssis et carrosser. ayant fait exposition à solder au prix de 900 fr. Montage gratuit. V. W., 5, rue Franklin, Pré-Saint-Gervais.

**La Nouvelle Harley 1.200** cmc., side sp., bipl., châs. surb., 4 freins, compl. équipé, prix tr. intér. Vis. t. l. jours à part. 20 h. De La Rosa, 10, Chaus.-du-Pont, Boulog. (S.).

**Ariel 500** culb. side Bernardet grd sport ent. éq., 4.800 fr. Boulet, 108, r. de Turenne

# OTOM ?

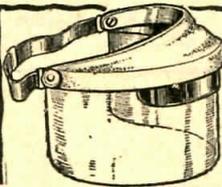
ÊTES-VOUS VRAI MOTOCYCLISTE

Oui... vous lisez "MOTO-REVUE"

mettez donc chaque jour  
1 fr.  
dans une tirelire



OTOM vous fera connaître à cette place dans un prochain numéro un accessoire indispensable Bon marché - Créé pour vous ? ? ? ? ?



## LE PARE-FIGURE

# JEF CO

VOUS PROTÈGERA CONTRE

LA PLUIE - LE VENT - LA NEIGE  
LE SOLEIL - LES PHARES - L'ACCIDENT

EDMOND KAHN, 9, Rue Béliador, PARIS (17<sup>e</sup>)



## LE NÉO-CULOT-EG

Breveté S. G. D. G.

Sur n'importe quel moteur, avec n'importe quelle bougie, vous ne connaîtrez plus le néfaste auto-allumage et l'ennuyeux encrassement grâce au NÉO-CULOT-EG. Ne fait pas saillie à l'intérieur du cylindre. Pour un prix modique, le NÉO-CULOT-EG est un précieux accessoire que tout automobiliste ou motocycliste se doit d'adopter.

Réclamez-le sans tarder à votre Fournisseur ou à la Société du **C.A.C.M.** - 13, Rue Desaix, PARIS (15<sup>e</sup>) - Tél. Ségur 36-72 qui vous l'enverra contre remboursement de 11 Francs - Pièces détachées pour Bugatti -



## SAINT-GERVAIS MOTOS

LOUIS BARDET

AGENT DES GRANDES MARQUES

DOLLAR TERROT MONNET-GOYON DAX

ÉCHANGES - REPRISES - CRÉDIT  
ATELIER DE RÉPARATIONS  
STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES DOLLAR ET CHAISE  
PARIS-19 - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS-19  
Couvert Dimanches et Fêtes - Métro : Place des Fêtes - Tél. : Nord 93-44



ENLEVEZ sur mains et visages CAMBOUIS EN NOUVEAUX POUSSIÈRES

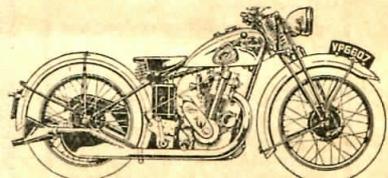
SERVIETTE MAIN BLANCHE MONNERET & WECH

ENLÈVE TOUT PAR SIMPLE FROTTEMENT

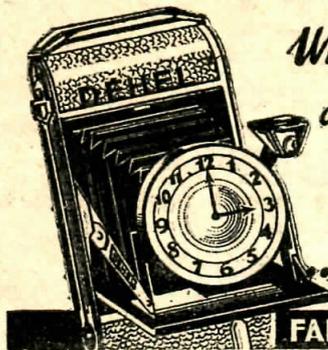
EN VENTE : TOUS AGENTS, GARAGES & 34, RUE DE LIÈGE, PARIS

## Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE VENDUE A UN PRIX FRANÇAIS



Distributeurs :  
Établ<sup>ts</sup> N. LAURENT, 140, Rue des Charrettes, ROUEN  
Agent à Paris : GRANDE-ARMÉE MOTOS, 23, Av. Grande-Armée



*une conception nouvelle  
comme la montre  
donne l'heure...*

**...DÉHEL** donne le temps de pose

**FABRICATION FRANÇAISE D.L.M. PARIS**

**MOTOS**  
**SAROLÉA**  
**d'HERSTAL**

Champion de Belgique  
de vitesse 1931-1932-1933

**CRÉDIT**  
même prix qu'au comptant  
**COMPTANT**  
conditions spéciales

Reprise de toutes Motos

**ATELIER Spécial**  
de réparations

**MAGASIN de VENTE**  
et pièces détachées :  
62, Rue Rochecouart, 62  
**PARIS-IX<sup>e</sup>** Téléphone :  
TRUDAINE 15-95

**J. THEVENON**  
127 - 129, Av. Parmentier  
PARIS

FAIT AU PLUS JUSTE PRIX TOUTES  
LUNETTES A VERRE SIMPLES OU  
"BLINDÉS FLAMBO", pour L'ÉCOLE, le  
BUREAU, L'ATELIER, le SPECTACLE,  
la VILLE, le STADE, l'AIR & la ROUTE

**LA TABLETTE**

**Carbohyd**

fait d'un carburant un SUPER-CARBURANT, et les résultats suivants, garantis par les meilleures références, sont pratiquement obtenus :

- 1<sup>o</sup> Suppression de la Calamine.
- 2<sup>o</sup> Economie d'essence 10 à 20%.
- 3<sup>o</sup> Economie d'huile 20 à 40%.
- 4<sup>o</sup> Départs instantanés même par temps froid.
- 5<sup>o</sup> Reprises extraordinaires.
- 6<sup>o</sup> Moteur plus souple et chauffant moins.
- 7<sup>o</sup> Augmentation de puissance, surtout en côte.
- 8<sup>o</sup> Suppression du cliquetage.
- 9<sup>o</sup> Huilage des hauts de cylindres.

**MERVEILLEUX POUR LES MOTOS**  
**les Tablettes CARBOHYD**

ne contiennent aucun produit nocif pour le moteur. Se dissolvent complètement dans l'essence.

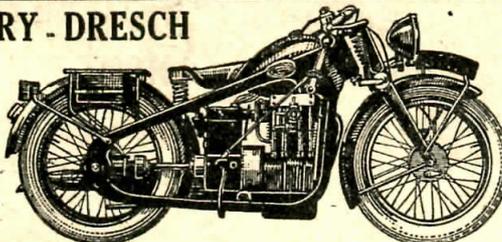
(Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984)

Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule réalisée est supérieure au prix d'achat.  
**BON-PRIME N° 61.** -- Envoyez 6 frs en timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à

**CARBOHYD, III, 84 Magenta, PARIS-10<sup>e</sup>**  
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

**HENRY - DRESCH**

expose  
ses  
belles  
MOTOS  
1934



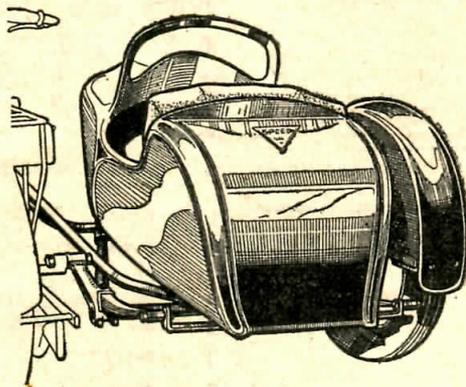
116, Boul. de Grenelle (La Motte-Piquet) - SUFFREN 47-91

Seule firme officielle des Pièces détachées DRESCH d'origine  
La 500 supersport culbuteurs 1934  
toute équipée, 130 km. à l'heure **3.900 fr.**

DES PRIX SENSATIONNELS :

350 cm3, cardan, toute équipée 2.200 fr. - 500 cm3, cardan latérale, toute équipée 2.600 fr.

**Faites une affaire !**



**S. P. E. E. D.**

liquide 100 carrosseries de side  
car adaptables aux châssis **450 fr.**  
les plus courants depuis :

PEINTURE AU CHOIX

4, RUE CHARLES-RENOUVIER, PARIS-20<sup>e</sup>

PIÈCES ARMÉE POUR

**B. S. A.**  
**TRIUMPH**

Catalogue illustré franco  
Expéditions Province

**F. DELAUNAY**

62, Rochecouart, PARIS-9<sup>e</sup>

SOUDEURE D'ALUMINIUM

**LASSAL**

ATELIER DE PARIS  
25 bis, RUE GARNIER  
NEUILLY - sur - SEINE

Particul. vend B.N.C. grd sport ou éch. ctre moto 5 CV Saroléa Racing. Hugot, 110, rue de Montreuil, Paris-11<sup>e</sup>.

D.F.R. 500 2 cyl., cardan culb. V. ou éch. voit. Boussard, 51, r. Champs-Philippe, La Garenne.

Renault 6 CV cabr. éch. c. moto 35 x 500 Café Pierre, 43, bd Victor-Hugo, Clichy.

Echange Terrot 350 et. nf ctre Morgan ou voituret. Cassez, 16, r. de la Comète (7<sup>e</sup>).

C.4 Amile, cabr. b. et. px int. rep. moto. Poinard, 2, r. Laroche (14<sup>e</sup>). Dan. 68-77.

Peugeot 5 CV cabr. 190 S.4 pl ou 5 CV. Citroën ctre moto. Max, 1, r. Decrès (14<sup>e</sup>).

**DIVERS**

Palais de la Moto échange, différ. à créd., 82, av. des Ternes, angle bd Pereire.

Cse d. empl' tente Guinée perfect. avec tapis sol et accès. Daul, 77, fg St-Martin.

Tenor Cicca parf. ét. S. adr. Concierge, 10, r. Charles-Nodier, Pré-St-Gervais.

Gentil pied-à-terre, 7 kil. Chateaudun, vallée de la Conie. Construction refaite à neuf, cse décès à vend. 6.000 fr. Facilité. Photo c. 0.50. Flouret, 100, bd Kellermann.

**DERNIÈRE HEURE**

5 CV Citroën, 2 places, bon état de marche, 2.300 fr. Garage de Juillet, 16, rue du 14 juillet, Pré-Saint-Gervais.

Echange Peugeot 350, contre vélomoteur av. soult. Lefèvre, 18, rue Charpentier, Bois-Colombes (Seine).

Gnome et Rhône, CM2, 350, culb., équip., luxe, compl. ach., févr. 1934, roul. 3.500 km., parf. ét. mécan. sous gar., aff. te conf. 3.800 fr., urgent, cse ach. auto. Delaine, Frignicourt (Marne).

Tenor Cicca, parf. ét. Garage, 16, rue du 14 juillet, Pré-Saint-Gervais (Seine).

A vendre ou à échanger 250 Guzzi, 150 km., essence Benzol et 500 Rudge T.T. spéciale. Balsa, 11, place d'Italie, Paris-13<sup>e</sup>.

Cause changt de siège, occas. except. chez Villard, fourg., torpédos et voit. de sport, prix très intér. S'adresser chez Villard, nouvelle adresse, 16, rue de Rouvray, à Neuilly, métro Champerret. Tél. Maillot 68-81.

**MOTO-CHAPELLE**

65, r. de la Chapelle, PARIS, Nord 86-53

AGENCE des GRANDES MARQUES

Réparations - Mise au point

SERVICE DE DÉPANNAGE

Nombreuses occasions, tous access., pièces détach.

**LISEZ**

*l'actualité*  
**Automobile**

HEBDOMADAIRE

# DEPREZ VISITEZ SON HALL de la MOTO

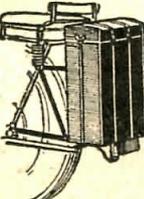
Toutes les Grandes MARQUES en Stock

PEUGEOT - TERROT - F. N. - GNOME-RHONE - MONET-GOYON - RENÉ GILLET  
MOTOCONFORT - MOTOBÉCANE, etc...

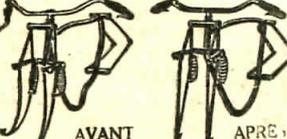
VENTE — ACHAT — ECHANGE

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE

ATELIER DE RÉPARATION — STOCK DE PIÈCES — TOUS ACCESSOIRES  
Plus de 100 MOTOS D'OCCASIONS RÉVISÉES, visibles à notre Hall de Courbevoie, vendues après essais et garanties 6 mois  
A Courbevoie-Asnières (Gare d'Asnières) 187, rue Armand-Sylvestre (Téléph. : Défense 07-02) - Succursale à Paris : 7, rue Meslay (métro République) Tél. : Archives 04-28  
Ouvert Dimanches et Fêtes - Apprend à conduire dans endroit clos gratuitement  
F. N. visible à Paris



Avec la malle  
**G. Frémont**  
plus d'ennuis  
pour les bagages  
légère, stable, résis-  
tante, imperméable.  
Demandez notice et  
renseignements aux  
Établissements  
Frémont  
86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10<sup>e</sup>)

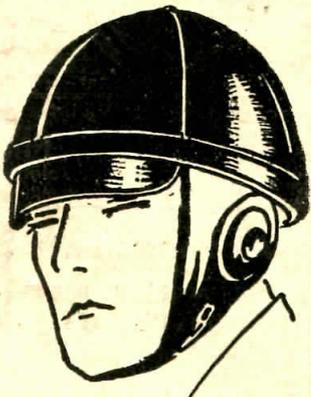


AVANT APRE  
**CLINIQUE DES CADRES**  
Un cadre réparé chez MARCHAND  
est un cadre neuf.  
Tél. Péreire 20-68  
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

NEUVES et OCCASIONS  
vendues à  
**CRÉDIT-UNIQUE**  
3, 4 et 5 cv. à chaîne ou à cardan équipée compl.  
bat. et culb. / 1900-2000-2200-2600-3900  
SIDE-CAR sport touriste neuf à 120 fr. par mois  
Toutes marques occasions.  
CRÉDIT à la commande 300 fr.  
et 6, 10 ou 12 mois.  
Terrot - Monet-Goyon - F. N.  
Liste occasions contre 1 fr. timbre-poste.  
R. Danvignes Expédition province  
6, Bld. Richard-Lenoir Paris-XI

**"PATE HERCULE"**  
ROTHAU (Bas-Rhin)  
Vulcanisation à Froid pour toutes  
réparations caoutchouc  
Grand tube fr<sup>o</sup> 9 fr. - Ch. Post. Strasbg 231.28  
Notice gratuite sur demande

SI VOUS ÊTES SOUCIEUX DE VOTRE  
**SÉCURITÉ**  
NE PORTEZ QU'UN  
CASQUE de MARQUE

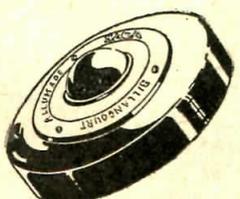


**BAYARD**  
EST LA PREMIÈRE  
MARQUE FRANÇAISE  
Casque Bayard muni du  
protège-oreilles  
" ACUSTON "

Modèle Sport ou Compétition :  
129 frs franco domicile

Brochure explicative N° 7 franco sur demande aux  
Ét<sup>ts</sup> DUPUY-CHAUTARD - 28, r. de Château-Landon, PARIS-10<sup>e</sup>

P. SOURIAU, Constructeur  
de  
**SAGA**  
VOLANTS MAGNÉTIQUES



**ÉCHANGE tous**  
Volants de Vélomoteurs  
Motos (jusque 250 cc.)  
Moteurs fixes - Bateaux

Quelle qu'en soit  
la Marque

P. SOURIAU BILLANCOURT  
13, rue Galliéni

Tarif franco sur demande

**HARLEY-DAVIDSON**  
NOUVEAUX MODÈLES et OCCASIONS  
Cadres - Chassis surbaissés - Fourche et g.-bone  
très larges - Réservoir en selle - Freins spéciaux  
Echange, photo timbre 0.50 - Pièce solde  
**FLOURET,** 100, Boul. Kellermann  
PARIS

1275 fr.  
Side Grand Sport  
Pneu et montage compris  
— 10 Modèles —  
Sport et Touriste  
**E. RICHARD**  
184, Avenue de Cholsy, 184, PARIS  
Gob. 54-23 - Métro : Place d'Italie

**CHROMAGE**  
NICKELAGE  
— **E. CALMELS** —  
9, rue Marius-Aufan, PARIS-17<sup>e</sup> (Champerret)  
Téléphone : Péreire 02-85

**TERROT**  
Pour vendre, acheter, échanger  
consulter d'abord :  
**A. DUBOIS**  
recordman du Bol d'O : 175 cc.  
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
Tél. : Wagram 51-59

**ACCUMULATEURS**  
Motos, Autos, etc...  
Echangés immédiatement contre accus neufs  
Prix imbattables - Demandez tarif  
Et<sup>ts</sup> LATRASSE, 23, rue Cousin, CLICHY

3 services  
de 8 heures



## PHOTOGRAVURE-MOTO-REVUE

MOTO-PHOTOGRAVURE EXPRESS  
QUALITÉ. RAPIDITÉ. PRIX IMBATTABLES  
SERVICES RAPIDES PROVINCE

TRAIT. SIMILI  
POLYCHROMIE.  
CLICHÉSTYPO-HÉLIO  
TRAMES QUOTIDIENS  
TRAMES PUBLICITÉ  
CONTEXTURE  
PHOTOS. DESSINS  
RETOUCHES  
COMPOSITION  
D'ANNONCES  
STÉRÉOTYPIE  
GALVANOPLASTIE

12, rue de Cléry, 12  
IMMEUBLE MÉTRO SENTIER  
PARIS (2<sup>e</sup>)  
Téléphone :  
1<sup>er</sup> ligne : CENTRAL 03-81  
2<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 08-24  
3<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 58-24  
4<sup>e</sup> ligne : GUTENB 56-57

# ECOLE DE MOTOS

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

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

**G. AUGOYAT**

8, Avenue Dorian - PARIS-XII<sup>e</sup>  
(Face Métro Nation)

## HENRI IV AUTOMOBILE

ECOLE

# TERROT

PERMIS GRATUIT A  
TOUT ACHETEUR

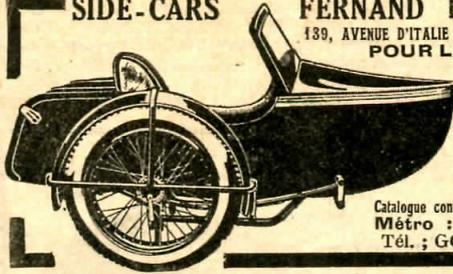


Vente à Crédit - AUTO-MOTO.  
Métro Bastille Arch. 74-17  
43 bis, boul. Henri IV - PARIS

## SIDE-CARS

## FERNAND RICHARD

139, AVENUE D'ITALIE — PARIS-12<sup>e</sup>  
POUR LE SPORT et LE  
TOURISME



NOMBREUX  
MODELES  
A TOUS PRIX

UNE VISITE NE  
COUTE RIEN

Catalogue contre 0,50 en timbres poste  
Métro : Porte d'Italie  
Tél. : GOBELINS 25-00

## HALL DE LA MOTO

20, rue Rébéval - Botz. 17-77

VISITEZ SON STAND

Agent des marques :  
**TERROT - PEUGEOT  
MOTOCONFORT  
BERNARDET - V. W.**  
Réparation - Dépannage  
CRÉDIT - ÉCHANGE  
Ouvert le Dimanche matin  
Métro : BELLEVILLE

## OCCASIONS TOUTES MARQUES

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

ACCU  
22 -  
FOR - Graviers  
NEULLY-BOZING

# Huitric

## DOCKS DU PNEU

Tous les pneus, auto, moto, vélo  
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.

Quelques Prix

25 x 3,00 2<sup>m</sup> Choix . . . 47,00  
26 x 3,50 " " . . . 59,00  
27 x 4,00 " " . . . 65,00  
Bottes au genou . . . 84,00  
Sabots . . . . . 20,00

DEMANDEZ TARIFS EN BAISSÉ  
VAYSSE - 387, rue de Vaugirard  
PARIS-XV<sup>e</sup> - Tél. Vaugirard 41-42

## 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.

## DAX - TERROT - PEUGEOT

motos neuves et d'occasion  
12 et 18 mois de crédit

GARANTIES 6 MOIS - Achat  
Reprise de toutes motos  
Ouvert même le Dimanche

## VOLTAIRE - MOTOS

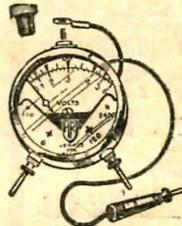
26, Rue Voltaire, PARIS-XI<sup>e</sup>  
Téléphone : Roquette 86-37

# NOS PRIMES HEBDOMADAIRES

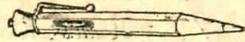


"Lustralac" incomparable pour la  
beauté, l'entretien et la protection  
de vos carrosseries.

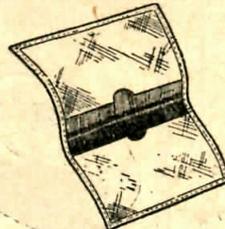
Valeur : 22 francs.  
Abonnés : 9 —  
Lecteurs : 11 —  
Port : 2 —



Voltmètre de poche per-  
mettant de vérifier la  
tension des accus  
Valeur : 35 fr.  
Abonnés : 20 fr  
Lecteurs : 30 fr  
Frais d'envoi : 2 fr.



Le Stylauto porte-mine combiné avec  
un vérificateur instantané d'allumage  
Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr.  
Lecteurs : 9 fr. Port : 1 fr. 50.



PORTE-CARTE D'IDENTITÉ

Pour tous vos papiers  
Valeur : 18 fr.  
Abonnés : 10 fr.  
Lecteurs : 12 fr.  
Frais d'envoi : 2 fr



PORTE-MINE  
FUME

CIGARETTES

Valeur 20 fr.  
Abonnés : 14 fr.  
Lecteurs : 16 fr.  
Frais d'envoi : 2 fr.



Contrôleur de pression EDCO en  
pochette cuir.

Valeur : 30 fr.  
Abonnés : 16 fr  
Lecteurs : 22 fr  
Frais d'envoi : 2 fr



Super-huile Firestone  
pour le graissage des  
parties hautes du mo-  
teur Valeur : 10 fr.  
Abonnés : 7 fr  
Lecteurs : 8 fr. 50.  
Port : 2 fr.

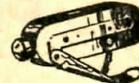


L'ECLAIR  
démultiplie, régénère,  
conserve et prolonge

les batteries  
d'accumulateurs

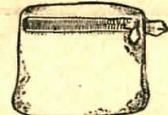
Le 1/2 litre.  
Valeur : 10 fr.  
Abonnés : 7 fr.  
Lecteurs : 8 fr. 50

Pris à nos bureaux  
Les frais d'envoi en pro-  
vince s'élèvent à 7 fr. 75  
pour un flacon et à 9 fr 75  
pour 2 flacons.



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

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



La véritable bague  
ECLAIR ouvre et se  
ferme instantanément.  
Étanche. Présentation de  
1<sup>er</sup> choix.

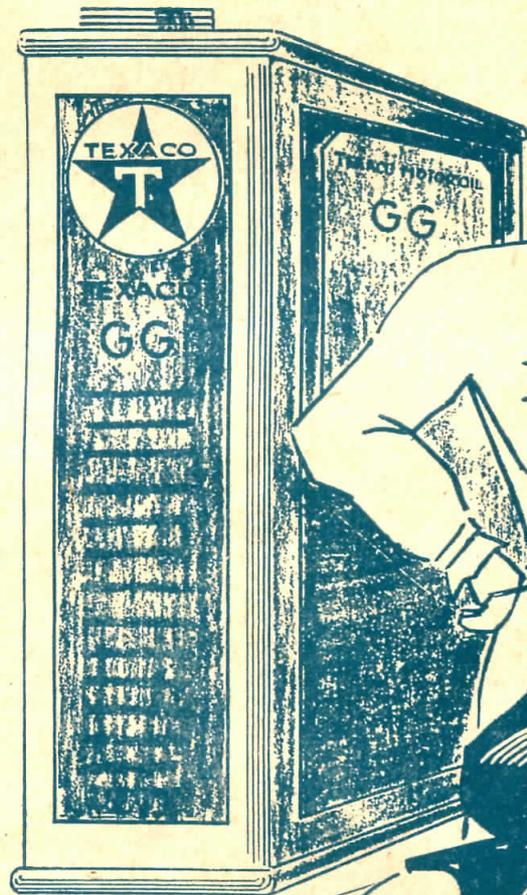
Valeur : 30 frs.  
Abonnés : 20 frs.  
Lecteurs : 27 frs.  
Frais d'envoi : 2 frs.

Bon à découper et à joindre à la  
demande de renseignements  
**BON**  
N<sup>o</sup>  
596

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

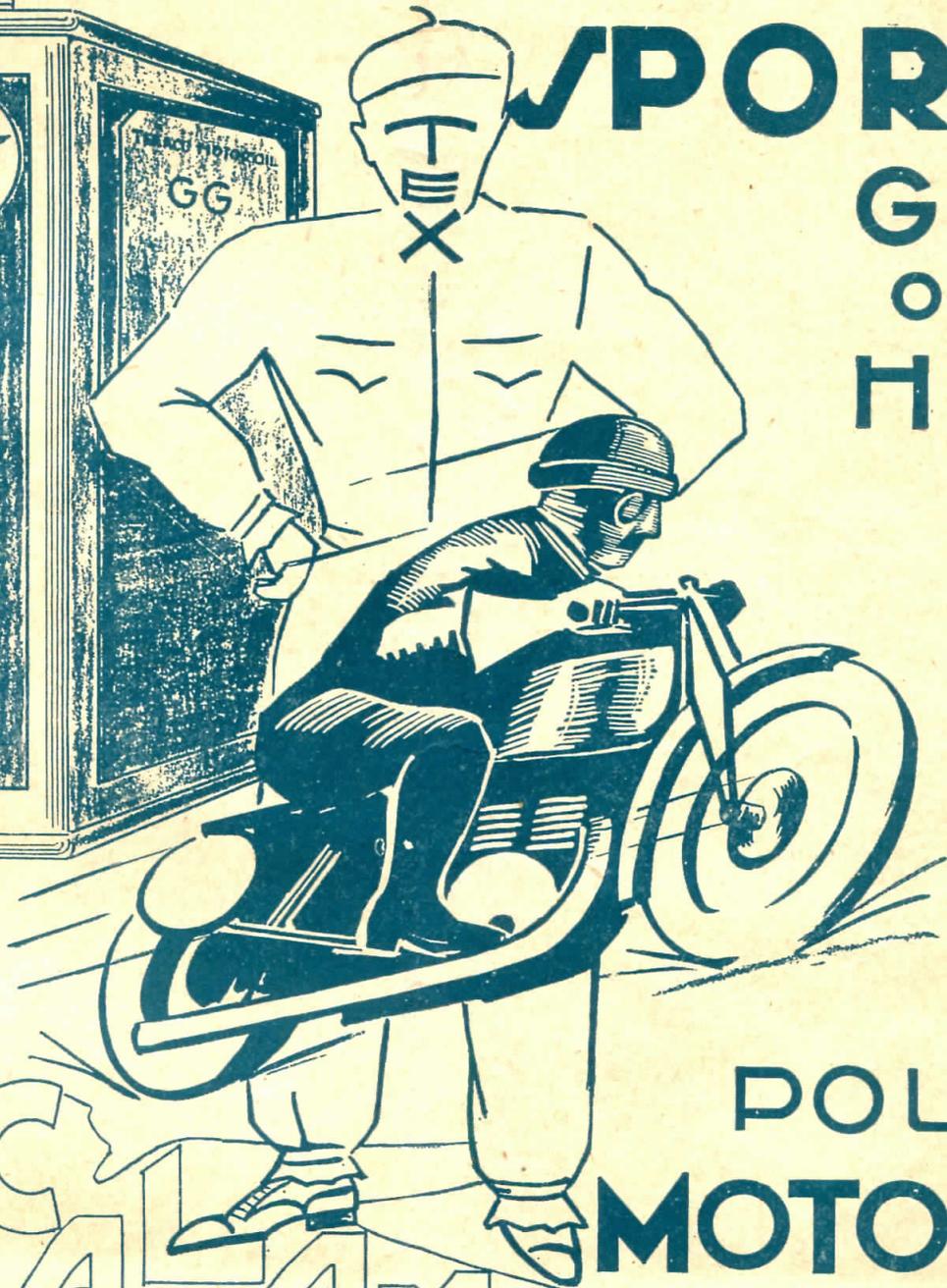
Nous prions nos abonnés, pour nous permettre de leur répondre IMMÉDIATEMENT de joindre toutes les fois que cela leur  
sera possible, une bande d'envoi de leur numéro portant leur adresse. Cette petite formalité nous fera gagner du temps...  
et à vous aussi. MERCI.

# TEXACO



SPORT

GG  
OU  
HH



POUR  
MOTOS  
CALAMINE

NE LAISSE PAS DE CALAMINE

# VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

*Prix: 10frs*



**MOTO  
REVUE**

*12, Rue de Cléry  
PARIS - 2<sup>e</sup>*

## LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

---

La  
Nouvelle  
édition 1934  
complètement  
remise à jour  
VIENT DE  
PARAITRE

---

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