

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



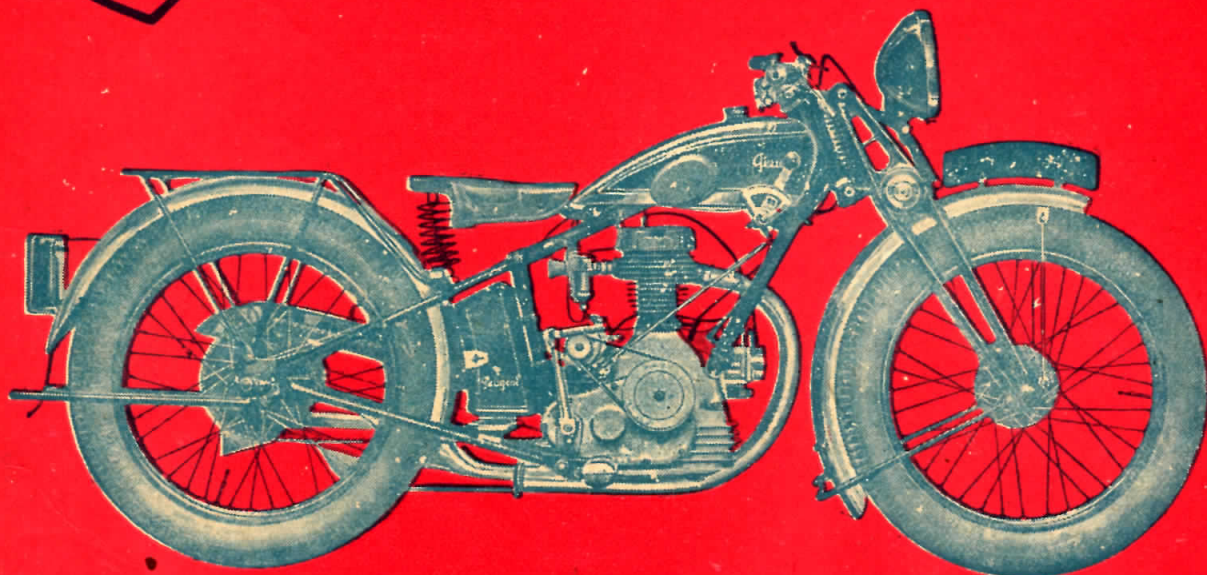
TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
c/c Postal 29.737

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

Motocyclettes et cheval : voici un étrange saut qui fut un des "clous" au tournoi militaire d'Ulster en Irlande.

210

la 3^{CV} la plus économique



Une machine étudiée pour tirer le maximum de profit de la nouvelle loi fiscale.

C'est une 250 cmc. 4 temps, munie du fameux bloc-moteur 3 vitesses à haut rendement, facile d'entretien, robuste, moderne et économique.

Sa consommation n'excède pas 2 litres 8 d'essence et 40 grammes d'huile aux 100 kilomètres. Graissage par pompe noyée, l'huile toujours récupérée et parfaitement refroidie par la grande surface du bloc.

Puissante, rapide et nerveuse, la 210 est aussi luxueuse que les autres modèles de la gamme : pneus confort de grandes dimensions, large selle, freins puissants.

C'est avec une 210 qu'ont été réalisées les fameuses ascensions du Montevern et du Brévent par Monsieur Antoine Peugeot.

210 S.

250 cm³ - Bloc-moteur 4 temps - 3 vitesses - Soupapes latérales - Alésage 60% - Course 88% - Puissance fiscale 3 CV - Graissage automatique par pompe noyée graissant le moteur, la distribution et la boîte de vitesses - Réservoir d'huile dans le carter moteur - Embroyage par disques FERRODO - Magnéto à avance réglable - Cadre triangulé - Fourche en acier à parallélogramme à 2 ressorts de traction jumelés - Guidon réglable à pinces et frein de direction - Freins à tambours AV et AR de grande puissance - Pneus de 26 x 3,5 - Pignon AR amortisseur - Chaîne large - Garde-boue très enveloppants - Réservoir contenance 8 litres, avec genouillères - Béquilles AV et AR - Porte-bagages - Coffre à outils et outillage - Silencieux émaillé, extrémité nickelée **2.850** »

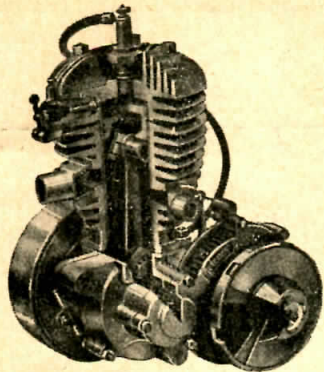
210 L. Présentation de Luxe.

Même description que 210 S. mais avec : Carburateur à double commande - Guidon chromé - Réservoir chromé, décors assortis - Garde-boue 1/2 chromés - Silencieux chromé **3.100** »

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)



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 à

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

THE MOTORIST
Vêtements CHAUDS
Canadien, fourrés
Cuirs en ts genres
41, AV. des TERNES, 28 Rue des Acacias Gants de CUIR

GILET "ALASKA"



ÉVITEZ TOUS LE FROID LA GRIPPE
Gilet fourrure recouvert toile 2 poches
La pièce **99 fr.**

CULOTTES DE MOTO en Drill américain depuis **35 fr.**
Bedford Cord depuis **99 fr.**

CANADIENNE 125 Fr.



Article soigné à **145 Fr.**
CUIR 3/4 180 Fr.

Sacoches Anglaises Doublet cuir NEUVES La paire **35 fr.**

CASQUE protecteur



renforcé depuis **59 Fr.**

GANTS DE CUIR HAVANE fourrés depuis **20 Fr.**

GUÈTRES DE DAMES



Jersey imperméable, depuis **25 fr.**

SEATLESS PANTALON DE MOTO Protection Absolue Depuis **59 fr.**

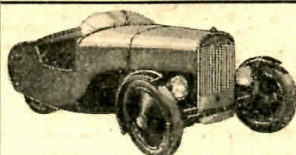
CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier 5 Fr. en timbres-poste remboursables par UN BON DE REMISE expédier franco avec le catal. complet 300 gr. 50 p. contre



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-10 - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS-19
Ouvert Dimanches et Fêtes - Métro : Place des Fêtes - Tél. : Nord 93-46



LA 4 CV ARDEX

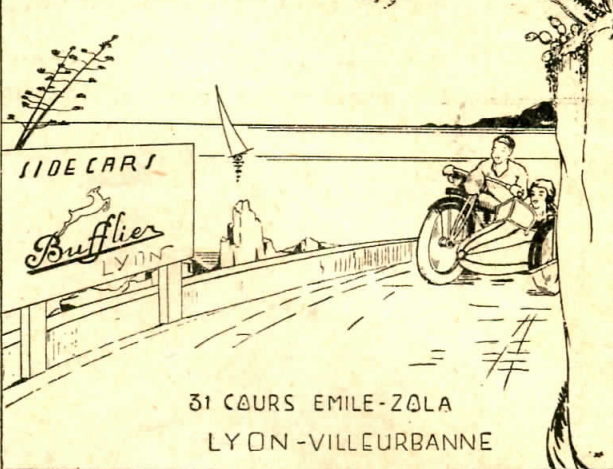
3 types de carrosseries :
SPORTS - TOURISTE - COMMERCIAL
75 kmh. - 41.1/2 aux 100 km.

Modèle sport à **5.950 fr.**

Demandez notice et bon d'essai

Établ^{ts} **ARDEX**, 54, r. de St-Germain NANTERRE (Seine)

VACANCES!



Agent à PARIS : **M. PONCE**, 137, av. Jean-Jaurès



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

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

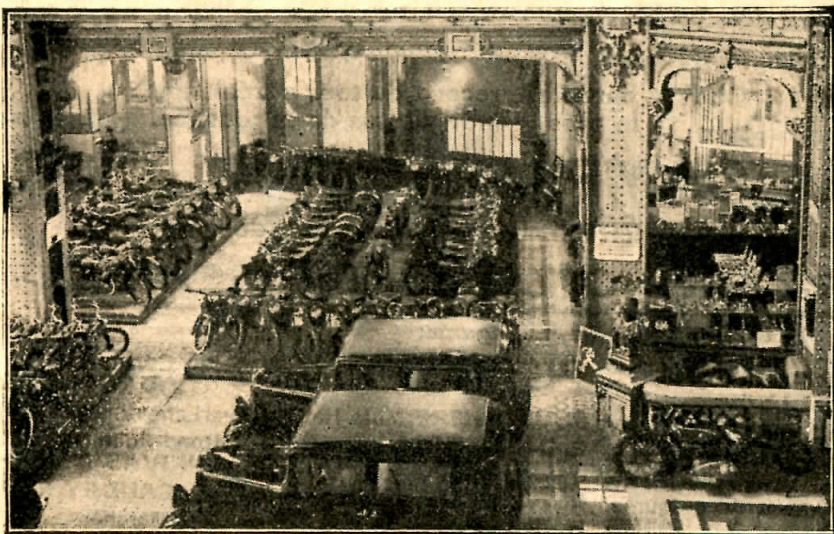
12, rue de Cléry, 12
IMMEUBLE MÉTRO SENTIER
PARIS (2^e)

Téléphone :
1^{re} ligne : CENTRAL 03-81
2^e ligne : CENTRAL 08-24
3^e ligne : CENTRAL 58-24
4^e ligne : GUTENB. 56-57

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

LES STANDS DU

PALAIS
de la
NOUVEAUTÉ



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

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

à CREDIT

au même prix

qu'au comptant

B. S. A.

25, Rue Duret et 2, Avenue Alphan
PARIS - 16^e



Vous offre :

- 1^o Quelques machines neuves, fin de série,
 - 2^o 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.

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)

Parolea

GRAND PRIX de CARCASSONNE

Cat. 350 c.c. : 1^{er} PONCIN

Cat. 500 c.c. : 1^{er} CORA battant le record du tour et réalisant la plus grande vitesse de la journée.

CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR

Cat. 500 c.c. : 1^{er} MONNERET battant le record du tour.

TOUS SUR " MONOTUBE " DE SÉRIE

Quelques-uns de nos agents:

(Sous réserve d'homologation)

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS

HOT & PRUNIER, 10-12, Place du Commerce, VALENCIENNES

E. MARCHAND, 33, Quai Gailleton, LYON

M. VERCHERE, Moto-Hall, 33, Quai Lamartine, MACON

H. LOUIS, Central-Moto, 74, Rue Stanislas, NANCY

E. DANCETE, Garage-Moderne, Rond-Point du Palais, PRIVAS (Ardèche)

G. HODAPP, 1, R. de la Charmille, STRASBOURG-KENIGSHOFFEN

A. FAIVRE, Moto-Comptoir, 5, Avenue Jean-Jaurès, REIMS

L. PORET, 44, Boul. Jean-Jaurès, CAUDRY (Nord)

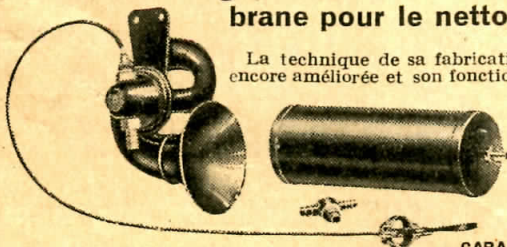
A. MONCET, 39, Av. St-Saëns, BÉZIERS (Hérault)

H. RIOU, Motos-Comptoir, Place du Marché, BOURG-DE-PÉAGE (Drôme)

LE NOUVEL AVERTISSEUR "évé" MOTO

CHROMÉ: comporte deux perfectionnements sensationnels :

- 1^o Le réglage du son (brevet exclusif)
- 2^o 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.

MARCHANT sur la dépression du moteur. Ne fatigue pas vos accus. **PUISSANCE STUPÉFIANTE**: portée 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 TOUTS LES BONS MOTORISTES

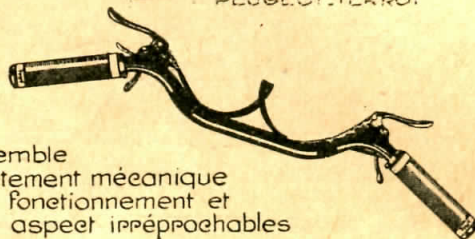
TOUT POUR MOTO 55, Place de la République - LYON

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

LE NOUVEAU GUIDON

AMAC

adopté en série par
GNÔME ET RHÔNE
MOTO-BÉCANÉ
PEUGEOT-TERRÖT



ensemble strictement mécanique d'un fonctionnement et d'un aspect irréprochables

AMAC vous échangera votre ancien guidon contre son nouveau modèle, très moderne pour un prix modique.

Demandez les conditions à votre garagiste ou à la

Ste Ame AMAC, 40, Rue de Villiers - LEVALLOIS (Pèreire 06-02)

Dépôt à Paris: Ets R. MUNRO, 198, Bd Pèreire (Etoile 10-14)

PUB. GIAROLI & VALÉNTIN

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

MOTO REVUE

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

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

UN ÉVÉNEMENT IMPORTANT

EN 1928, Lacey sur une machine monocylindrique de 500 cmc., était le premier coureur à parcourir en une heure plus de 100 milles sur la piste de l'autodrome de Brooklands. Il gagnait la coupe offerte par notre confrère anglais Motorcycle. C'est alors que Motorcycle offrit une seconde coupe pour la machine polycylindrique d'une cylindrée de 500 cmc. qui, la première, couvrirait 100 milles dans l'heure, sur l'autodrome de Brooklands. Il a fallu attendre 6 ans pour que cet exploit ait été réalisé. Pendant quelques années, il est vrai, on n'a pas eu l'impression que la compétition fût bien ardente.

Il n'y avait guère de constructeurs faisant des polycylindres. Il y avait bien Scott et Douglas, mais ces deux marques ont eu à surmonter des difficultés financières qui les empêchaient d'assumer les frais considérables nécessités par la préparation d'un record. Coventry Victor fait bien des flat twins depuis longtemps mais ne s'intéresse pas aux courses. Des quatre cylindres comme la Matchless et l'Ariel avaient fait leur apparition, mais leurs excellentes machines étaient surtout conçues comme des machines de luxe, souples et rapides, mais non comme des machines de record. La cylindrée de la Matchless est d'ailleurs de 598 cmc. et l'Ariel 4 cylindres, de 500 cmc., voyait bientôt sa cylindrée portée à 600 cmc. On peut dire que ce sont les performances d'Husqvarna qui ont suscité dès l'année dernière un intérêt nouveau en faveur des polycylindres de cylindrée moyenne.

Nous avons vu apparaître parmi les machines de tourisme la 500 cmc. B.S.A. bicylindrique et la Triumph de 600 cmc. à deux cylindres côte à côte, et parmi les racers, la New Imperial. Cet intérêt qu'on porte maintenant en Angleterre aux polycylindres de moyenne cylindrée ont à nouveau attiré l'attention sur la coupe de Motorcycle et de nombreuses tentatives ont été effectuées, une trentaine environ, depuis l'année dernière. Le nombre de ces tentatives prouvent la difficulté de la performance à accomplir. Il faut considérer d'ailleurs que le record de l'heure avait été porté à 110.80 milles par Lacey sur une Norton et qu'ainsi au point de vue de la puissance spécifique le monocylindre est encore en avance.

C'est la New Imperial qui l'a emporté et à qui revient l'honneur d'être la première polycylindre 500 cmc. à dépasser les 100 milles dans l'heure. Elle était pilotée par

S. Wood (ne pas confondre ce coureur avec notre vieille connaissance Stanley Woods qu'une grave blessure à la main empêche momentanément de courir). La distance couverte par Wood a été de 102.27 milles dans l'heure. Il est juste de dire qu'il a dû ravitailler. Dans la première demi-heure il avait couvert plus de 105 milles et on a chronométré un tour à 107.80 milles. Par la suite, ayant une avance sensible, il ralentit un peu pour ménager sa machine. Il n'avait aucun intérêt à dépasser de loin les 100 milles dans l'heure. La machine est celle du T.T. C'est une bicylindre en V de 62.5 d'alésage et de 80 de

course. On peut dire que chaque cylindre, à part le fait que tous deux travaillent sur le même maneton, est une unité indépendante, chacun a son carburateur. Il n'y a pas de compresseur. Les culasses sont en bronze. Pour le record on employait un carburant à base d'alcool et le taux de compression avait été élevé.

Le succès de Wood ne doit pas nous empêcher de rendre hommage à ses concurrents malheureux. Quelques jours de plus et il est possible que la coupe soit allée dans d'autres mains. Peut-être au point de vue technique certaines machines étaient plus intéressantes encore. Bickell semble être parvenu à mettre au point sa quatre cylindres Driel à compresseur. Il a été cette fois victime de pneus trop petits. La Triumph à deux cylindres côte à côte et à compresseur tournait régulièrement à plus de 105. Et il ne faut pas oublier les essais de Atkins sur une Douglas. Disons enfin qu'une machine équipée d'un 4 cylindres à refroidissement par eau allait elle aussi s'attaquer au record.

Il semble que grâce à tous ces efforts le polycylindre de moyenne cylindrée ait fait un sérieux pas en avant. Il s'est rapproché du monocylindre, et pour la puissance spécifique et pour la régularité de marche. On commence à s'intéresser au polycylindre suralimenté. Certes il est peu probable que la polycylindre suralimentée soit jamais une machine de grande série, mais elle peut faire apparaître des types nouveaux et améliorer encore ceux que nous trouvons sur le marché.

Cela est fort intéressant pour l'ensemble des motocyclistes car le polycylindre, par sa souplesse et son silence, ne peut que gagner de nouveaux adeptes à notre sport.

SOMMAIRE

N° 598
25 Août 1934

Informations	638
Ce qui importe, par LEMAIRE	640
La Distribution, par H. P. BORESTROKE	641
Camping, par G. CHATEAU...	644
Du Comminges au plateau de Lannemezan, par I. TOLOU	645
Déception, par M. de RIDEAUX	647
Les modèles René Gillet 1934-35	648
Lettres à l'Editeur.....	650
Questions et réponses.....	652
Réflexions sur la Selle, par P. JOSUE.....	653
Petites nouvelles (plus ou moins vraies), par SIL.....	654
Clubs	655
Sport	656
A travers le monde.....	657
Trucs pratiques.....	659



Modernisation de la Venus de Samothrace. La pointe arrière du Sandford remplace la proue du vaisseau.

LES GRANDS PRIX DE FRANCE A MONTHLÉRY

De notre confrère anglais « Motorcycle ».

Il a maintenant été décidé de tenir un Grand Prix de France, à Monthléry, le 9 Septembre. L'organisateur sera le Motorcycle Club de France. Les Championnats de France qui sont des épreuves interclubs, seront disputés au cours de la même réunion.

On croirait, à lire cette annonce que les Grands Prix de France du M.C.F. remplacent le Grand Prix de l'U.M.F. qui devrait être, lui, le Grand Prix de France. Quant aux Championnats de France, ils font pauvre figure et il n'est nullement question de l'U.M.F. Pauvre U.M.F. !

DES NOUVELLES D'ARANDA

Le sympathique petit champion espagnol Aranda qui avait été assez gravement blessé dans ce Grand Prix d'Allemagne où Noir et Demeuter trouverent la mort, va maintenant beaucoup mieux. Aux dernières nouvelles, il annonce qu'il espère pouvoir quitter prochainement l'hôpital. Néanmoins, nous n'aurons pas le plaisir de le revoir en compétition avant la saison prochaine.

INFORMATIONS

DE L'ESSENCE QUI VIENDRAIT DE LA MER ?

UN mécanicien de Rouen, M. Saheurs, ayant remarqué qu'à proximité de tout gisement de pétrole, se trouvait une nappe d'eau salée, a eu l'idée que cette eau salée était l'élément constitutif initial du pétrole. Aussi, est-il arrivé, paraît-il, à tirer de l'essence de l'eau de mer ou de toute eau, salée à un degré convenable.

M. Saheurs fait passer cette eau dans des filtres et récipients spéciaux où elle est successivement décomposée et traitée par l'électricité et par un produit dont, naturellement, il garde jalousement le secret. L'essence ainsi obtenue reviendrait à trois centimes le litre !

On conçoit l'importance formidable de cette découverte si les résultats annoncés sont réels.

Quoiqu'il en soit, nous portons cette information à la connaissance de nos lecteurs sous toutes réserves.

POUR LES CAMPEURS

MONSIEUR E. Gouberville, propriétaire de l'Hôtel de la Plage, à Benerville, par Blonville (Calvados), se fait un plaisir de recevoir sur son terrain en bordure de mer, les campeurs de toutes sortes, lesquels trouveront chez lui, non seulement un accueil cordial, mais également un tas d'avantages qu'ils apprécieront.

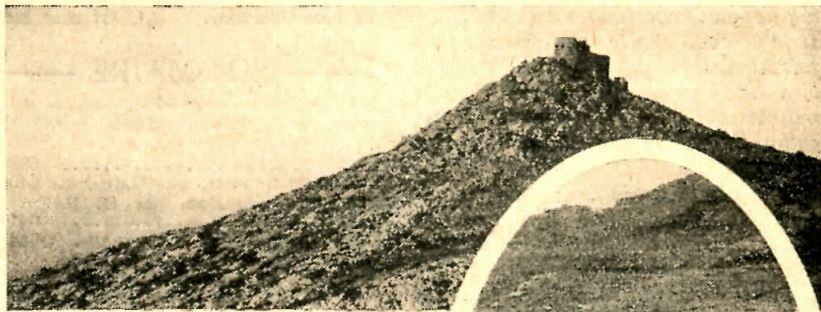
ET ÇA FAIT PASSER DES PERMIS :

EXTRAIT du journal *La Dépêche* du jeudi, 2 août 1934 et soumis à l'attention de M. P.-E. Flandin, ministre des Travaux Publics et des dirigeants de l'U.N.A.T. :

« Vers midi, sur le boulevard Blossac, une automobile faisant une marche AR, heurta et brisa un banc situé en face l'hôtel de ville. Le conducteur ne s'arrêta pas et partit en direction de la rue Georges Clemenceau. Les agents du commissariat sifflèrent l'automobiliste qui ne s'arrêta pas, mais relevèrent le numéro. »

« L'enquête permit d'établir que cet automobiliste n'était autre que M. Mazelier Joseph, commandant du 109^e R.A.L.A. de Poitiers, en retraite, maintenant inspecteur pour l'examen des permis de conduire, domicilié à Poitiers, 54, route de Paris. M. Mazelier devra faire remplacer le banc qu'il a brisé. »

Quand on pense que ce piètre conducteur, non seulement, incapable de faire une marche arrière, mais encore coupable du délit de fuite, fait passer l'examen du permis de conduire, on se demande un peu la valeur de ceux qu'il a délivrés ou refusés...



UNE RUDE ASCENSION

M. Boris Joltanovsky, agent de Terrot, à Tunis, vient de réaliser un exploit peu banal. Nous ne pouvons faire mieux que de publier la lettre qu'il nous envoie :

Je vous communique ci-joint le compte rendu de mon ascension du Djebel Zaghouan.

J'étais très content d'avoir réussi à escalader la montagne jusqu'à son sommet avec ma 4 CV Terrot, type H.S.T. Aux dires de tout le monde c'était chose impossible. Une moto était le premier véhicule (je dis bien véhicule) qui ait pu accéder au Poste optique de cette montagne ; comme vous voyez on peut passer un âne peut passer une moto.

Je vous prie d'agréer mes respects les plus profonds.

JOLTANOVSKY.

Ce que dit la presse locale :

L'ascension du Poste optique du Djebel Zaghouan à motocyclette

POUR ceux qui ont escaladé le Djebel Zaghouan jusqu'à son sommet, c'est-à-dire, jusqu'au poste optique, l'ascension de cette montagne sur motocyclette paraîtra incroyable. Il fallait un de nos as en matière sportive motocycliste.

Boris Joltanovsky, bien connu dans les milieux sportifs pour sa volonté de réalisation, son dédain du danger et son amour du sport a réalisé cette ascension malgré les conseils de prudence de tous ses amis.

Vendredi soir, 15 avril, son phare signalait du sommet de la montagne, l'heureux aboutissement de son projet.

Tous nos compliments à Joltanovsky.

Par où passe l'âne, la moto peut passer. Deux vues du Djebel Zaghouan que M. Joltanovsky, sur sa 4 CV Terrot, a vaincu.

LA ROUTE LA PLUS LONGUE DU MONDE

ELLE est au Canada où sa construction est actuellement en voie d'achèvement. On compte qu'elle sera entièrement livrée à la circulation des véhicules vers la fin de cet été. Elle aura en tout 6.436 kilomètres de longueur.

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 !

La composition de l'Elcosine

Le *Journal Officiel* du Royaume d'Italie vient de publier un décret, grâce auquel nous pouvons donner quelques précisions sur le carburant *Elcosine*.

Celui-ci pourra être préparé d'après l'une des deux formules suivantes (en poids) :

- a) Benzol ou produits similaires..... de 43 à 75 %
- Alcool éthylique de 95° à 99°6 de 18 à 50 %
- Ether sulfurique de 2 à 7 %
- b) Essence légère ou similaire de 15 à 85 %
- Benzol ou produits similaires..... de 2 à 35 %
- Alcool éthylique de 95° à 99°6 de 18 à 35 %
- Ether sulfurique de 2 à 7 %

Dans ces formules, l'alcool éthylique peut être remplacé par de l'alcool méthylique jusqu'à 50 % de la quantité fixée.

Comme, d'autre part, l'acétone est comprise dans les succédanés du benzol, nos apprentis coureurs n'ont qu'à se mettre dans leur laboratoire pour essayer de reconstituer l'idéale *Elcosine*. Gageons qu'ils auront du travail...

Porteurs motocyclistes

On est habitué, dans Paris, à voir les porteurs de journaux véhiculant leur papier dans les rues, à bicyclette, à grand renfort d'acrobaties entre les voitures.

Cet été sur les plages, nombreux étaient les porteurs de journaux qui utilisaient la moto, à la grande satisfaction de ceux qui, villégiaturant sur ces plages, attendaient chaque jour avec impatience les journaux de Paris. Ainsi ils les avaient une bonne heure avant ceux distribués par l'autocar.

On demande un compagnon de raid

Un de nos lecteurs se proposant d'accomplir en moto, la liaison Belgique-Congo Belge et retour désirerait trouver un camarade possesseur d'une moto rapide et sûre et jouissant d'une santé robuste pour l'accompagner dans son voyage. Les frais seraient de 10.000 francs environ tout compris (essence, huile, pneus, nourriture, etc...).

Notre ami partira de Paris entre les 5 et 7 octobre prochain et le voyage durera à peu près six mois.

Les motocyclistes que ce raid intéresse peuvent écrire à *Moto Revue* qui transmettra.

Une route jusqu'à la mer glaciale arctique

Le Gouvernement norvégien projette actuellement la construction d'une route allant jusqu'à la mer glaciale arctique. Ce ne serait pas autre chose que la continuation de la route qui existe déjà entre Oslo et Elsfjord.

On conçoit l'importance de cette route pour les touristes visitant ce pays, car les régions situées au nord d'Elsfjord ne sont actuellement accessibles que par eau.

Cette route traversera les régions les plus pittoresques de la Norvège, entre autres le fjord Varanger.

ANGLETERRE

Télégrammes portés par motocyclistes

MALHEUREUSEMENT ce n'est pas en France...

En Angleterre, le Directeur général des Postes fut récemment interviewé au sujet d'une expérience qui fut tentée de faire porter les télégrammes par des agents des postes en moto. Sir Kingsley Wood répondit que les résultats de l'expérience avaient été on ne peut plus probants et que l'extension de ce système était sérieusement envisagé pour les villes de Londres, Nottingham et Dundee ainsi que leurs banlieues.

Vitesse limitée...

DERNIÈREMENT dans les comtés de Mounthshire et de Herefordshire, un plébiscite a été ouvert parmi la population concernant une vitesse limite de 16 kilomètres à l'heure à imposer aux véhicules traversant la région. Il n'y eut personne pour se prononcer en faveur de cette vitesse limite.

Nos quelques édules communaux, qui briment encore les automobilistes et motocyclistes en leur imposant un ridicule 8 ou 12 à l'heure feraient bien de s'inspirer de ce qui précède !

Nos agents motocyclistes sont de véritables acrobates. Nos deux photos, les montrent au milieu des rues de Paris, faisant de la Haute Ecole sur leurs René Gillet.



UNE NOUVELLE MARQUE

C'EST la Fagan, qui est construite à Dublin, par l'Omnium des Constructeurs irlandais. D'après ce que nous en savons, c'est une machine très classique, équipée d'un moteur Villiers 147 cmc.

NECROLOGIE.

A Freeport (Long Island), le jeune sportsman suisse Adrian Iselin s'est tué au cours d'une épreuve motocycliste. *Moto Revue* adresse ses sincères condoléances à la famille du jeune disparu.

DERNIERE-HEURE

COURSE DE COTE DU SALBERT

Le Comité de L'Amicale Motocycliste Bel-fortaine a l'honneur de porter à la connaissance des concurrents déjà engagés ou désirant encore s'engager, aux personnes qui avaient bien voulu lui confier de la publicité à diffuser par haut-parleur, à ses Membres, et au nombreux public sportif intéressé par l'épreuve Motocycliste de Côte du Salbert, que cette compétition, pour des raisons indépendantes de sa bonne volonté, sera reportée à une date ultérieure.

Une force majeure, la question de l'assurance de l'épreuve, est le seul motif qui oblige le Comité de l'A.M.B. à agir ainsi, car à tous points de vue, les dirigeants veulent que rien ne soit laissé au hasard, ils ne veulent pas une demi-sécurité, mais une sécurité entière et absolue.

Dès cette question primordiale résolue, nous aviserons de la date exacte tous les intéressés.



Ce qui importe...



I. Tout motocycliste doit être porteur de la Carte Grise et du Permis de conduire.

Carte Grise ou récépissé de déclaration de mise en circulation d'une moto.

Obtention. — Demande sur papier timbré à 4 francs, adressée au Préfet du département indiquant :

- a) Nom et adresse du propriétaire ; b) le nom et adresse du constructeur ;
- c) le type de machine et le N° d'ordre dans la série de ce type. Faire légaliser la signature par le maire.

Joindre :

- a) la copie du procès-verbal de réception du véhicule délivré par le constructeur ou pour une moto d'occasion l'ancienne carte grise ;
- b) un mandat de 4 francs pour le timbre à apposer sur la carte grise ;
- c) un timbre de 0 fr. 50 pour l'envoi de la carte.

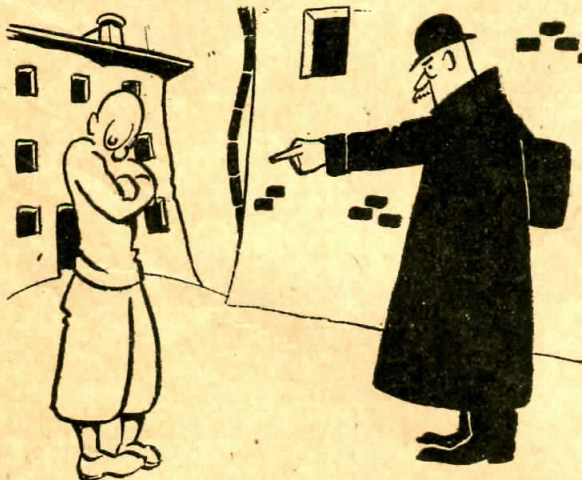
Duplicata. — En cas de perte de la Carte Grise en demander au Préfet un duplicata en lui adressant :

- une demande sur papier timbré à 4 francs rappelant le numéro d'immatriculation de la moto ;
- une quittance de 20 francs délivrée par un percepteur du département ;
- un mandat-poste de 4 francs pour timbre du duplicata ;
- une enveloppe affranchie à 0 fr. 50 pour envoi du duplicata.

Dispense. — Sont dispensés de la Carte Grise, les vélocycleurs dont le poids est inférieur à 30 kgs et dont la vitesse ne dépasse pas 30 km. à l'heure.

Sanctions. — L'infraction est imputable au propriétaire qui est passible d'une amende de 1 à 5 francs.

En cas de récidive : 3 jours de prison au plus (articles 471 et 474 du Code Pénal).



L'obtention du permis de conduire exige le passage avec succès d'un superficiel examen sur le code de la route, au cours duquel le candidat est parfois contraint de répondre à des questions dont le point de vue pratique est absolument nul.

La Carte Grise porte le numéro qui doit figurer sur la plaque d'immatriculation.

Permis de conduire délivré par le Préfet après examen subi devant un expert désigné par U.N.A.T.

Age : 16 ans au moins pour la conduite d'une moto solo et 18 ans pour la conduite d'un side-car.

Obtention. — Adresser au Préfet une demande sur papier timbré à 4 francs. Y joindre :

- 1° Un certificat de domicile délivré par le maire sur papier timbré à 4 francs et muni en outre, d'un timbre mobile de 5 francs ;
- 2° Une pièce justificative d'identité donnant l'état-civil ;
- 3° Trois photos non collées (3 x 4 cm.) portant au verso le nom du candidat ;
- 4° Une quittance délivrée par un percepteur constatant le

versement des droits de brevet (50 francs) et d'examen (15 fr.) ;

- 5° Un mandat poste de 4 francs destiné au paiement du timbre du permis ;
- 6° Un timbre de 0 fr. 50 pour affranchissement de la convocation.

Examen pratique : exécuter les manœuvres demandées par l'examineur.

Oral : répondre aux questions techniques sur les principaux organes de la machine, sur le Code de la Route et sur les règlements de Police concernant la circulation.

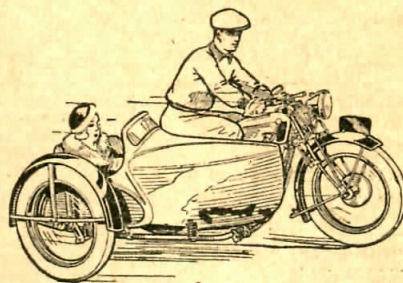
Examen non satisfaisant. — La carte remise au candidat porte la mention « insuffisance ». Faire au Préfet une nouvelle demande sur papier timbré à 4 francs. Y joindre

le reçu d'un versement de 15 francs (droit d'examen).

Delai d'ajournement. —

En cas d'échec, le candidat doit attendre 8 jours après le premier échec, 1 mois après le deuxième, 2 mois après le troisième.

Duplicata du permis. — En cas de perte,



Pour conduire un sidecar, le permis de moto est suffisant, mais il est en outre nécessaire d'avoir dix-huit ans révolus ainsi que mention en est faite sur la carte même du permis.

faire au Préfet, demande d'un duplicata, rédigée sur papier timbré à 4 francs. Y joindre :

- 1 reçu d'un versement de 20 francs à un percepteur ;
- 1 déclaration de perte établie par le maire de la commune ou le commissaire de police ;
- 3 photos d'identité (3 x 4 cm.) non collées ;
- 1 timbre de 0 fr. 50 pour l'envoi du duplicata.

Sanctions. Défaut de permis de conduire. — Contravention au code de la route (amende). Carte grise saisie, moto mise dans un garage.

Suspension et annulation du permis. pour homicide ou blessure par imprudence, délit de fuite ou simple infraction au code de la route.

II. Tout motocycliste doit munir sa machine des plaques suivantes :

Plaque d'identité. — Plaque métallique fixée sur la machine d'une façon apparente. Doit porter les nom, prénoms et adresse du propriétaire.

Plaques d'immatriculation. — Portant le numéro matricule désigné sur la carte grise, une à l'avant, une à l'arrière. La nuit, celle de derrière doit pouvoir se lire à 25 mètres (éclairée). Chiffres et lettres peints en blanc sur fond noir.

III. Autres formalités: Recensement militaire.

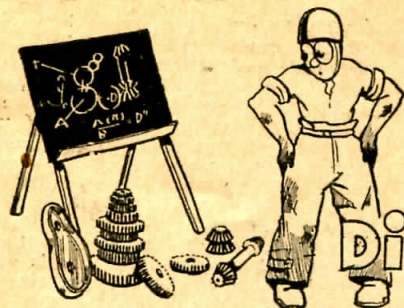
Déclaration : déclarer à la mairie du 1^{er} au 16 janvier, tous les ans, la possession d'une moto ou d'un side-car. Conserver le reçu délivré par le maire.

Déclaration de perte : à faire à la mairie pour toute machine vendue ou détruite, la remettre au maire dans un délai de 30 jours. Conserver le reçu délivré par le maire.

Certificat d'incapacité : remis par l'autorité militaire pour les motos inaptes au service de l'armée. Dispense de la déclaration annuelle.

Sanctions. — Manque de déclaration : amende de 75 à 3.000 francs. Fausse déclaration : 150 à 6.000 francs. Récidive : 300 à 12.000 francs.

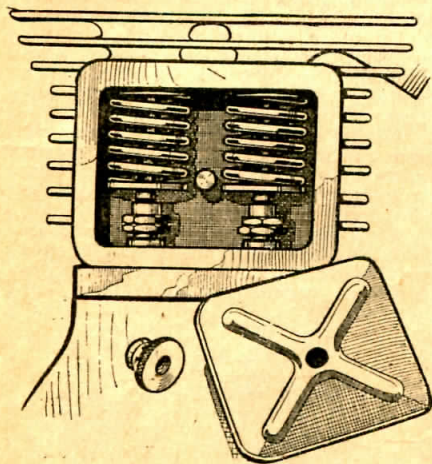
LEMAITRE.



Lorsque l'on remonte une distribution, surtout si l'on a dû remplacer des pièces il y a certaines précautions à prendre, car une distribution mal remontée est une source d'ennuis sans fins, parfois fort graves. Dans ce qui suit, nos lecteurs trouveront une étude sur différents types employés couramment

DISTRIBUTION

Sous faisons la statistique des pannes qui surviennent en course, nous trouverions sans doute en tête, les défaillances de l'allumage et surtout des bougies, puis, aussitôt après, les ennuis de distribution. Sans parler des soupapes qui se brisent ou qui grippent, les ruptures de culbuteurs ont été fréquentes, et elles ne sont pas inconnues. Il faut bien qu'en course il y ait de la casse. C'est la raison même de la course. Une course où il n'y a pas de nombreux concurrents éliminés ne signifie rien, n'apporte aucun progrès. Nous parlons bien entendu des éliminations par pannes mécaniques et non celles dues à des accidents. Encore ces accidents ne sont



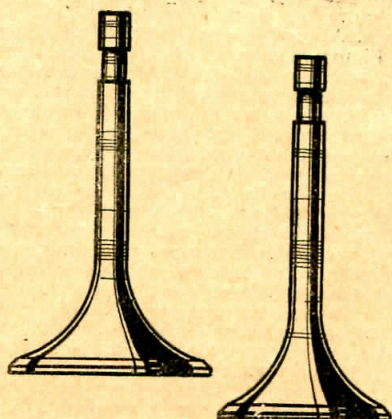
Les soupapes latérales enfermées et graissées par brouillard d'huile sont plus silencieuses, plus propres, et plus durables:

pas absolument inutiles et sont-ils souvent le résultat d'une stabilité déficiente des machines. Ils obligent donc à étudier des questions comme celles de la répartition du poids, de la direction, du freinage, etc. Si nous avons sur nos machines des distributions qui tiennent, nous en sommes redevables à la course. Nous avons eu, il y a maintenant un nombre respectable d'années, des moteurs à culbuteurs. Sans parler des ennuis de soupapes, il fallait sans cesse régler ces culbuteurs, presque à chaque sortie. Il fallait graisser fréquemment les axes de culbuteurs qui oscillaient sur des roulements lisses. On perdait de temps à autre une tige de culbuteur. Ces tiges insuffisamment rigides se faussaient et se courbaient. Si on les redressait, elles ne tardaient pas à se fausser de nouveau. Aujourd'hui les distributions ne donnent aucun ennui, elles se graissent automa-

tiquement. Quant aux réglages, ils sont rarement nécessaires.

Une bonne distribution à soupapes latérales est plus aisée à réaliser à cause de son extrême simplicité. Dans beaucoup de moteurs modernes la came attaque directement le plateau d'un poussoir, sans balancier et sans linguet. Il n'y a donc qu'un minimum d'organes et par suite du poids réduit de l'ensemble, il suffit de faibles ressorts de rappel, d'autant que les régimes atteints sont relativement peu élevés. Il est, d'autre part, extrêmement facile d'enclouer les soupapes et de les lubrifier. Il n'est donc pas étonnant que les distributions par soupapes latérales soient silencieuses et pratiquement indégradables. A cause des ressorts assez faibles la fatigue imposée à la distribution est minime et on est à l'abri des ruptures et de l'usure. On semble avoir renoncé, à quelques rares exceptions près, au moteur à haut rendement avec distribution par soupapes latérales. Ce n'est pas qu'on ne puisse faire des moteurs de ce type. Peut-être même pourrait-on approcher d'assez près le rendement des moteurs à soupapes en tête. Mais le problème est complexe. La forme de la culasse nécessite une étude minutieuse et, de plus, une alimentation correcte est plus difficile à assurer par suite du trajet sinueux décrit par les gaz avant leur entrée et après leur sortie. Mais en ce qui concerne la distribution elle-même, elle est, sans aucun doute, plus facile à réaliser. Il y a néanmoins de sérieux problèmes concernant le refroidissement.

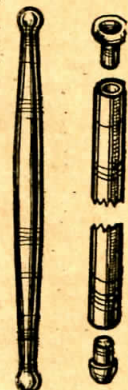
Indépendamment de la moindre inertie de la distribution par soupapes latérales, il y a un autre avantage. C'est que le poussoir attaque la soupape parfaitement d'aplomb, sans aucun glissement, sans aucune réaction latérale. Cela est précieux



Les soupapes d'admission sont parfois plus grandes que celles d'échappement. Parfois aussi leurs sièges n'ont pas le même angle.

et évite le bruit de l'attaque et l'usure des guides de soupapes. Le poussoir lui, s'il est attaqué directement subit une réaction latérale quand la came le soulève. Mais il est facile de bien le guider. Les soupapes latérales sont donc excellentes chaque fois que l'on cherche à obtenir une distribution peu bruyante et résistant bien à l'usure. Mais pour d'autres raisons, un moteur à soupapes latérales à grand rendement est plus difficile à établir et il convient surtout quand on se contente d'un rendement moyen. C'est le moteur de la machine de service et de tourisme. Il est peu encombrant, silencieux et facile à entretenir.

Malgré toutes les qualités du moteur à soupapes latérales, il semble moins répandu que le moteur à soupapes en tête. C'est que la clientèle motocycliste est éprise de vitesse, et que la plupart des motocyclistes veulent des machines très rapides. Avec les soupapes en tête, on peut obtenir une chambre de combustion presque parfaite. L'entrée et la sortie des gaz se font dans de meilleures conditions. Mais nous n'avons ici à nous occuper que de la distribution, et nous allons voir que l'on a dû surmonter pas mal de difficultés avant d'arriver aux distributions actuelles.



Ancienne tige de culbuteur (barillet) onéreuse et peu légère. Nouvelle tige, légère et bon marché, résiste parfaitement à la torsion.

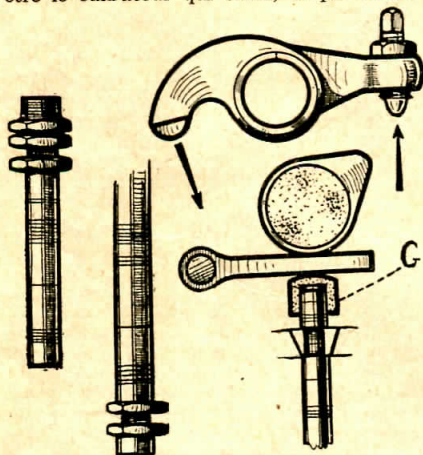
Tiges de commande

DANS la plupart des cas, les tiges de culbuteurs sont tubulaires, et souvent elles sont renflées vers le milieu. Elles sont en acier ou en duralumin et elles portent à leur base une rotule et à leur partie supérieure une cuvette. De cette manière, le brouillard d'huile se dépose dans la cuvette qui est bien lubrifiée. Ce n'est pas toujours le cas et on trouvera parfois de la rouille parce que de la vapeur d'eau s'est également déposée.

La forme en barillet est des plus heureuse, mais elle est coûteuse par suite de la plus grande difficulté d'usinage. C'est dommage car c'est la forme qui, pour le minimum de poids offre le maximum de rigidité. Il faut, en effet, partir d'un tube assez épais et qu'on usine. Au contraire avec les tiges simplement tubulaires il suffit de les couper à la longueur voulue. Quant aux tiges pleines il faut pour qu'elles soient assez rigides sans être lourdes, recourir à des aciers coûteux. De plus, avec la forme tubulaire, cuvette et rotules sont simplement enfoncées dans le tube. Avec la tige pleine, elles doivent être vissées ou bien prises dans la masse, ce qui est loin d'être économique. De plus, pour réduire le poids dans toute la mesure du possible, les tiges pleines doivent être de faible section et on doit avoir recours à des aciers spéciaux. Les tiges pleines ne sont guère employées que si elles sont très courtes. Dans l'exemple auquel nous pensons, la rotule et la cuvette sont usinées dans la tige elle-même.

Si nous étudions le mouvement d'une tige, nous voyons qu'elle oscille légèrement. Prenons le cas où cette tige est attachée directement par le balancier de la distribution ou par un linguet. En se

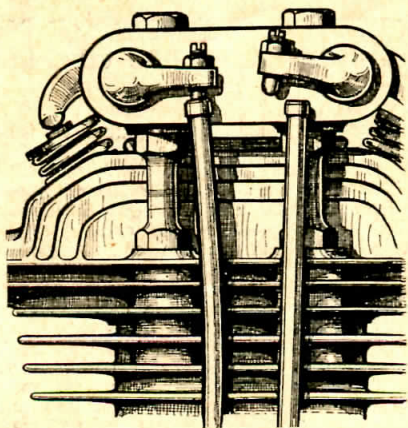
soulevant, ces organes décrivent un arc de cercle et la tige se trouve déplacée latéralement. Il en est de même à sa partie supérieure par suite du mouvement du culbuteur. Ces déplacements latéraux sont loin d'être négligeables et tendent à courber la tige. Et comme elle doit également fournir un effort vertical pour soulever la soupape, si à ce moment elle fléchit par suite de ses déplacements latéraux, elle se courbera. Si elle s'incurve d'une quantité minime, son élasticité lui permettra de revenir à sa forme primitive (les vibrations qu'elle subira ne seront d'ailleurs pas sans inconvénient et pourront modifier la structure du métal. De plus ces vibrations se feront sentir aux articulations qui ont un léger jeu. Sous l'influence de ce martèlement les surfaces cémentées s'écailleront). Si la tige se cintre exagérément, elle ne pourra plus reprendre sa forme et nous constaterons qu'il faut à chaque instant régler le jeu entre le culbuteur et la tige de soupape. Soyons persuadés qu'avec un bon moteur moderne, le réglage d'une distribution par culbuteurs n'a pas besoin d'être fréquent. Certes, quand on a réglé une distribution, il se produit comme un léger tassement, à la longue, il y a de l'usure, mais si des réglages trop fréquents étaient nécessaires et qu'on constatait un jeu anormal, il faudrait soupçonner les tiges de culbuteurs. Il ne faut pas essayer de les redresser car elles reviendront presque aussitôt à leur forme incurvée. Changez-les sans hésitation. Signalons également que d'autres causes peuvent fausser une tige. Une soupape a pu gripper. Dans ce cas, il faut que quelque chose lâche. Ce peut être le culbuteur qui casse, ce peut être



Divers systèmes de réglages de soupapes; Vis et contre-écrou sur le basculeur; réglage par le poussoir; tige à longueur réglable; réglage par pastilles d'épaisseurs différentes placées dans le fond du chapeau G coiffant la queue de soupape (dans moteurs A. C. T.)

la tige qui fléchit. Il est évident que le mal est bien moindre dans le second cas. Aussi, tout en ayant la rigidité nécessaire pour le fonctionnement normal, la tige ne doit pas être trop rigide et elle doit fléchir quand elle rencontre une résistance anormale. Nous avons eu une panne de ce genre, avec un moteur de voiture. Une des soupapes avait été remontée, après un décalaminage, avec un ressort neuf. Ce ressort étant d'origine (mais destiné à un moteur plus récent), le motoriste n'avait pas vérifié. Départ, puis presque aussitôt le moteur faisait entendre des

ratés. Vérification de l'allumage, du carburateur. Pas d'eau dans l'essence. Bonne compression sur les quatre cylindres. Enfin, par acquit de conscience, vérification de la distribution. Une soupape semblait s'ouvrir moins que les autres. C'était la coupable. Une spire de moins au ressort, redressement sommaire de la tige de culbuteur et nous étions



Soupape grippée à la position fermée (gauche); l'effort de la came provoquera la rupture du culbuteur ou plus souvent la torsion (flambage) de la tige. Soupape grippée à la position ouverte (droite), la tige n'étant plus maintenue par l'effort du ressort de soupape risque fort de s'échapper des cuvettes.

repartis La morale, c'est qu'il faut toujours s'assurer que la soupape étant complètement levée les spires ne se touchent pas.

Il y a intérêt à avoir des tiges courtes bien que leurs déplacements latéraux soient plus grands. Il est plus facile de leur donner la légèreté nécessaire. C'est dire que les arbres à cames doivent être aussi hauts que possible. C'est une tendance que l'on peut constater sur des moteurs récents. On emploie simplement des pignons de grand diamètre.

Distributions en tête

Le succès de l'arbre à cames en tête n'est pas encore à l'heure actuelle aussi net qu'on aurait pu le supposer. Pourtant nous le trouvons sur des machines au palmarès aussi brillant que Norton, Velocette et Guzzi, pour ne prendre que trois exemples connus de tous. A quoi cela est-il dû? Sans doute à l'impression qu'on a eu, au début, que les moteurs de distribution par arbres à cames en tête avaient de moins bonnes accélérations que les autres. Etant donné la large part d'empirisme qu'il y a dans l'établissement des moteurs à explosion, on a tendance à accepter les faits sans en chercher l'explication et de ce que certains moteurs à arbre à cames en dessus avaient des accélérations moins nettes que des moteurs à commande par tringles et culbuteurs, on en conclut à un défaut inhérent à ce type de moteur. C'est là une grosse erreur et si les accélérations étaient moins bonnes, ce n'était pas au système de distribution qu'il fallait s'en prendre. On commence à s'en rendre compte, mais malgré tout, des moteurs très récemment construits ont conservé la transmission par tiges et culbuteurs. Il est donc extrêmement difficile de se faire une opinion. Il n'est pas possible de considérer une distribution indépendamment du moteur qu'elle

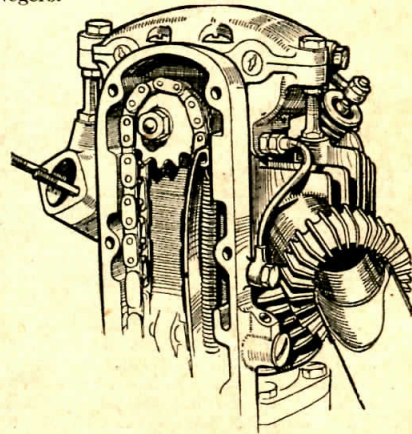
équipe. Ce qui est vraiment important, c'est la forme de la chambre d'explosion et l'étude des tubulures. Si les soupapes s'ouvrent exactement au moment voulu, si elles ne rebondissent pas, le mode de commande n'est que secondaire. Quand on annonçait pour l'avenir le triomphe de l'arbre à cames en tête, on se fondait sur la moindre inertie de cette distribution. En fait, on a tellement allégé les organes des distributions par tiges et culbuteurs, que ce désavantage est plus théorique que pratique, et que la supériorité de l'arbre à cames en tête est discutable.

Plusieurs systèmes sont possibles. La commande de l'arbre à cames par chaîne est très simple, mais pendant longtemps s'est posé le délicat problème de la tension de la chaîne, car si la chaîne flotte, il se produit des décalages qui, avec les cames à levée rapide, entraînent un dérèglement complet de la distribution. On peut employer un pignon tendeur, mais la chaîne n'ayant pas un même allongement sur toute sa longueur, le réglage est bien difficile. Fort heureusement un dispositif excellent est apparu. C'est simplement un ressort plat en forme d'arc tendu par un ressort à spires. Comme il y a plusieurs années que ce système est employé, on doit reconnaître qu'il a amplement fait ses preuves. Il élimine toutes les difficultés résultant par exemple de l'allongement du cylindre sous l'influence de la chaleur.

Un autre système fort intéressant : ce sont les cames horizontales sous lesquelles portent les culbuteurs. Ce système malheureusement convient surtout aux soupapes verticales.

L'arbre ou les arbres à cames peuvent être entraînés par un train de plusieurs engrenages droits ou encore par deux couples coniques. Il est bien difficile de choisir.

Ajoutons à cette liste la curieuse distribution Train à balanciers. Ceux-ci en alliage d'aluminium, malgré leur apparence de grande robustesse, sont très légers.

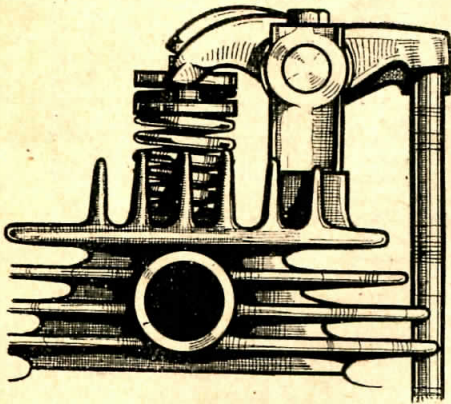


L'A. C. T. commandé par chaîne rend la distribution simple et silencieuse. La chaîne est tendue par une lame et un ressort. On trouve cette distribution sur l'A. J. S., la Levis et la nouvelle F. N.

Culbuteurs

Les culbuteurs doivent être très légers. Car on ne doit rien négliger pour réduire le poids des organes de la distribution, ce qui du même coup permet d'utiliser des ressorts de soupapes plus faibles. Mais les culbuteurs doivent être très rigides. S'ils fléchissaient, en effet,

la commande de la distribution serait complètement déréglée. Réduire le poids d'un organe a un double et heureux effet : diminution des efforts d'inertie, diminution de la force des ressorts. Si la soupape est plus légère, le ressort plus faible, le culbuteur moins lourd, on peut utiliser des tiges plus légères, etc... Il y a intérêt à l'allègement de tous les organes en limitant ainsi les fatigues que la distribution doit supporter.



Si vous avez à changer une soupape ou un ressort, veillez à ce qu'il reste un espace suffisant entre les spires du ressort, la soupape étant à la position de repos.

Les culbuteurs oscillent, bien que ces oscillations soient de faible amplitude, on emploie des roulements à galets et surtout des roulements à aiguilles beaucoup moins encombrants et capables de résister encore mieux à de lourdes charges.

On peut distinguer deux sortes d'efforts s'exerçant sur les culbuteurs : 1° les deux bras sont soumis à un effort de flexion et le centre à un effort de torsion ; 2° si les paliers du culbuteur sont très écartés, la partie centrale peut également être soumise à un effort de flexion. La meilleure forme pour les culbuteurs, c'est une section en H se raccordant avec une partie centrale ronde. On devra prévoir des congés suffisants pour éliminer les risques de rupture.

Avec les arbres à cames en tête, le culbuteur peut avoir ses deux bras dans le prolongement l'un de l'autre. Il n'y a alors pas d'effort de torsion. On peut fort bien dans ce cas, employer comme roulement une simple bague de bronze.

Avec la commande par tringle on rencontre parfois des culbuteurs qui n'ont qu'un seul roulement entre les deux bras du culbuteur. Si les deux bras ont la même longueur et que le roulement soit bien au milieu, le roulement lui-même travaille normalement mais le culbuteur doit être lui-même très rigide.

On a beaucoup utilisé les culbuteurs en alliages légers mais on semble en être quelque peu revenu.

Quelques détails

Il faut limiter autant que possible le frottement de la touche du culbuteur sur la tige de soupape. Cela est obtenu si le culbuteur est long ; mais on est limité par la place et

aussi par le poids du culbuteur : en effet, ce dernier doit être d'autant plus renforcé qu'il est plus long.

En donnant à la touche une forme arrondie, elle roule sur la tige de soupape et on limite les réactions latérales. De plus, il est essentiel que lorsque la soupape est à moitié levée, le culbuteur soit perpendiculaire à la soupape ou plus exactement qu'une ligne allant de l'axe du culbuteur à la partie de la touche en contact avec la soupape, soit perpendiculaire à cette dernière. Au repos, le culbuteur est donc légèrement relevé. Il serait utile que les supports de culbuteurs puissent être réglés. Quand on change une soupape, on prendra une queue un peu trop longue et qu'on meulera jusqu'à la hauteur voulue. Sur certains moteurs, les queues de soupapes sont coiffées de grains d'orge cimentés. C'est un système excellent. Mais ces grains d'orge doivent être très exactement ajustés et il faut que la queue de la soupape ait au-dessus de la coupelle une hauteur telle que le grain d'orge ne porte pas sur les clavettes.

Le réglage peut s'opérer de diverses manières. Un système primitif peut consister à avoir un grain d'orge dans lequel on introduit des cales de faible épaisseur. Le réglage est ennuyeux et assez compliqué à faire. On préfère donc, soit avoir des poussoirs réglables en dessous des tiges, soit disposer un système de réglage par écrou et contre-écrou à la partie supérieure des tiges, soit visser à l'extrémité du culbuteur une touche réglable. Il n'est guère possible d'accorder la préférence à l'un de ces systèmes.

Les roulements à bague de bronze, ou même sans bague donnent satisfaction et sont très durables s'ils sont bien réglés. Si on emploie des galets, ils ne doivent

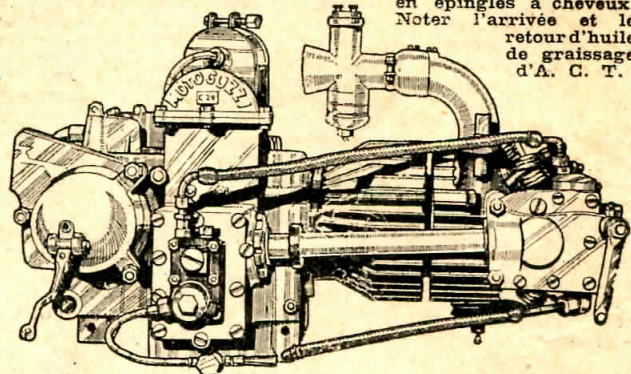
pas être de gros diamètre sinon ils s'aplatissent et forment des ressauts dans le chemin de roulement. Des petits galets roulent davantage et ces inconvénients sont moins à craindre. Le succès des roulements à aiguilles montre qu'ils constituent la meilleure solution.

Avec les soupapes en tête les guides sont courts et ils s'usent assez rapidement si on ne les graisse pas. Sur presque tous les moteurs à grand rendement il y a des canalisations spéciales de graissage aboutissant aux guides. L'introduction d'huile spéciale dans l'essence est également fort utile.

Ressorts de soupapes

Les ressorts jouent un rôle extrêmement important et aux premiers essais d'un moteur nouveau ils donnent presque toujours des ennuis.

Le moteur Guzzi, qui a déjà largement fait ses preuves, possède un A. C. T. commandé par arbre parallèle au cylindre et deux renvois d'angle. Les soupapes sont appelées par des ressorts en épingle et le retour d'huile de graissage d'A. C. T.



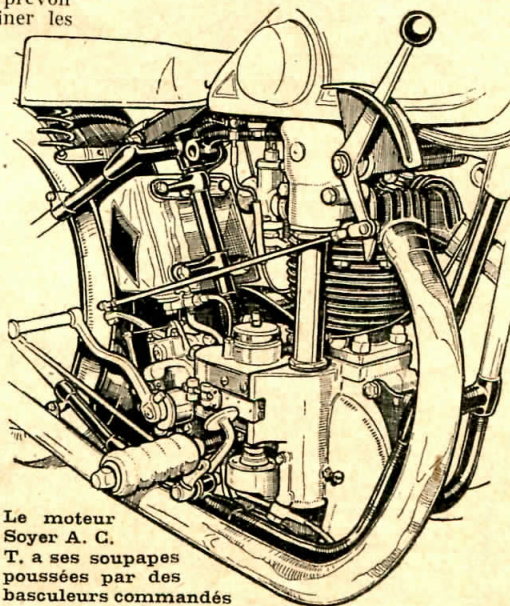
Les ruptures de ressorts proviennent généralement d'une vibration des spires centrales. Il faut donc, et c'est une question d'expérience, choisir des ressorts pour lesquels ces vibrations se produisent en deçà ou au delà du régime normal du moteur, au delà si c'est un moteur de service, en deçà si c'est un moteur de course.

Une autre difficulté à surmonter, c'est le rebondissement de la soupape qui dépend de la période de vibration du ressort et surtout des extrémités du ressort. On y remédie en employant deux ou trois ressorts concentriques ayant des périodes de vibrations différentes. Les ressorts qu'on emploie sur les moteurs de course sont très durs, une cinquantaine de kilos environ. Les ressorts en épingle à cheveux sont de plus en plus employés.

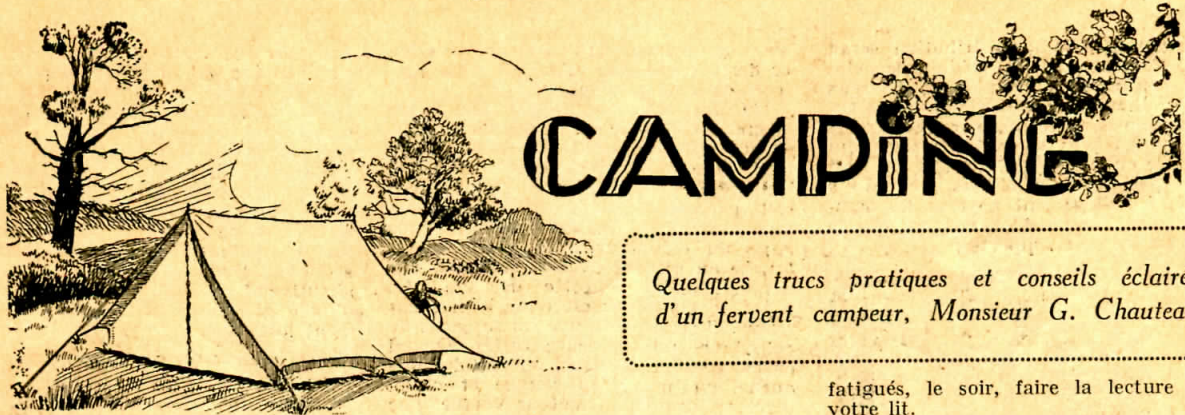
Distributions complètement enfermées

Pendant longtemps on n'a pas osé enfermer les soupapes ou recouvrir la culasse d'un couvercle. Cela se fait depuis longtemps sur les voitures, mais à cause du refroidissement par eau, le problème est assez différent. Actuellement, il y a quelques machines à soupapes en tête complètement protégées. Le système donne entière satisfaction. Le brouillard d'huile refroidit fort bien la distribution. Avec des parois épaisses, il est possible d'évacuer la chaleur vers le couvercle. Nous croyons que cette solution est appelée à se répandre au moins par les machines de service. Il est, en effet, peu logique de faire travailler les soupapes dans la poussière.

H.-P. BORESTROKE.



Le moteur Soyer A. C. T. a ses soupapes poussées par des basculeurs commandés directement par des cames horizontales placées sur l'axe vertical.



CAMPING

Quelques trucs pratiques et conseils éclairés
d'un fervent campeur, Monsieur G. Chateau

UNE bonne moto de 500 et au-dessus de cylindrée. Un bon châssis side-car, une remorque légère — celle-ci construite en tube vélo — moyeux triporteur — jantes pour pneu vélomoteur — ressorts à pincettes 100/120 kilos.

Ces tubes latéraux assemblés à l'autogène à 60 cm. d'écartement par trois tubes cintrés à distances égales, l'avant se terminant par deux barres en T, arrivant en pointe à une rotule qui s'engagera à distance voulue à l'attache fixée au châssis du side-car par des brides, à position *ad hoc* suivant la conformation de la caisse, pour que la remorque puisse virer sans freinage dans les deux sens.

Le matériel sera maintenu dessus par des bandes de toile tressées, employées par les tapissiers en meuble, disposées en longueur et en largeur, cousues entre elles, et sur les deux tubes latéraux. De plus 4 fortes courroies fixées au moyen de pattes soudées à l'autogène compléteront l'arrimage du chargement; le serrage devra être intercalé pour maintenir la charge sur son axe.

Une plaque de contrôle amovible à collier se fixant à son arrière en arceau avec lanterne, et un feu de position sur le côté droit fixé par collier, l'éclairage branché sur l'équipement initial de façon différente, si vous voulez la nuit.

Un pied en Y pour soulever la remorque pour réparer en cas de crevaisons.

Le poids total de la remorque, 25 à 30 kilos maximum, vide. Les roues vélomoteur sont absolument nécessaires pour éviter le voilage et maintenir l'adhérence au sol à la vitesse de 35/40 kilomètres, en palier, et pour ne pas chasser dans les virages.

La toile, de très bonne qualité construction commerciale, doit avoir pour deux personnes : $4 \times 2 \times 1,80$, pour ne pas être une niche à chiens. Le double toit n'est pas indispensable suivant l'endroit du montage, le tapis du sol facultatif, offre certains inconvénients, lorsqu'on ne couche pas à même le sol. Les mâts préconisés pour éviter la casse par forts coups de vent sont des tubes de vélo en acier, 1^{er} choix, à emmanchement genre baïonnette, pour être plus transportables. La partie supérieure comporte la tige la maintenant à la toile avec large collerette en caoutchouc (chambre à air) pour éviter le filtrage de la pluie le long des mâts. Le tube sera percé dans sa partie supérieure, d'un ou deux trous, pour permettre de fixer des agrafes, pour besoins ultérieurs.

Les piquets en frêne sont les plus rationnels et supportent le mieux s'ils sont

renforcés avec deux bandes métal, vissés à la pointe et goudronnés. Les piquets en métal cassent dans un sol résistant à l'enfoncement. Les cordages très solides doivent être goudronnés ou passés à l'huile de lin, pour le long séjour à l'air et à la pluie, et éviter la traction et le relâchement dû à l'hydratation de l'atmosphère, à certaines heures de la journée, et de la nuit. On trouve actuellement des pieds de mâts amortisseurs dans le commerce qui compensent par un ressort ce relâchement. Les lits pliants, dits américains, quoique encombrants sont, au point de vue hygiène, plus rationnels que les matelas pneumatiques pour un long séjour, surtout si un matelas kapok cloisonné, avec oreillers, sac de couchage duveté et couverture de laine le complètent.

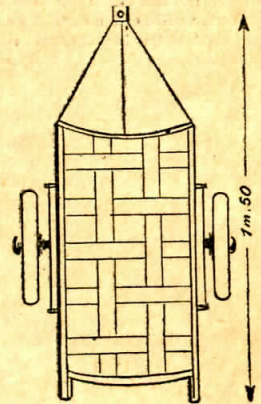
Une armoire pliante toile vous permettra de ranger votre linge et menus objets sur ses étagères; elle sera suspendue au mât intérieur à une agrafe.

Une pile sèche grande capacité 4/6 V. T. S. F., vous permettra avec quelques notions d'électricité élémentaires, l'éclairage de votre toile; de plus, avec un interrupteur à portée de la main, vous pourrez si vous n'êtes pas suffisamment

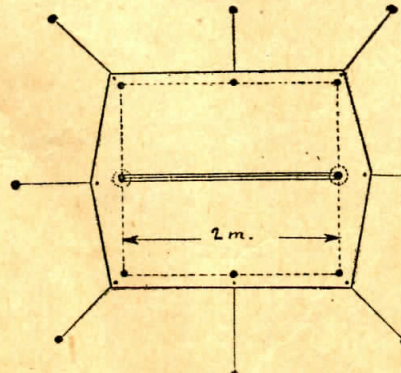
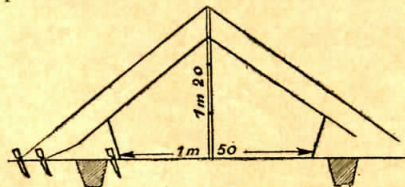
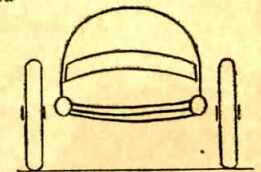
fatigués, le soir, faire la lecture dans votre lit.

Un réchaud « catalytique » est nécessaire si votre camping se poursuit jusqu'à mi-octobre, car les nuits sont fraîches et celui-ci vous maintient la toile à température modérée.

Une toile, dite feuillée carrée, peut être adjointe pour vous permettre de prendre votre douche, si vous êtes possesseur d'un seau douche toile. Une table pliante en duralumin, commerciale, très pratique, deux tabourets métal pliants, peu encombrants:



Plans de la remorque.



Plan d'une tente « La Hutte » suffisante pour abriter 2 campeurs confortablement et même trois campeurs à l'occasion. Prix de la tente variant entre 220 francs et 250 francs nus

Longueur de la tente, 2 mètres, largeur 1 m. 50, hauteur au centre 1 m. 20, hauteur des murs 0 m. 30, toit débordant tout autour de 0 m. 10.

Une marmite camping, contenant en son intérieur tous les articles de ménage et cuisine à votre usage. Cette marmite peut être montée à son goût personnel. Un réservoir d'eau de 20 litres avec robinet, une cantine tôle émaillée pour vos réserves alimentaires. Un fourneau-camping à 1 ou 2 feux à essence tourisme, formant mallette, après usage.

Si vous êtes pêcheur ou amateur de canotage le commerce livre actuellement des canots pliants de moins en moins encombrants.

Tout le matériel énoncé prend place sur votre remorque si elle est construite aux dimensions données et installée avec méthode, comme l'intérieur d'une valise. Votre linge et menus autres objets prendront place dans votre caisse, et vous pourrez aller porter vos pénates à plusieurs centaines de kilomètres.

DU COMMINGES...

Un pittoresque coin de la vallée de la Neste qui invite le motocycliste à s'arrêter pour se reposer et pour savourer un délicieux repas champêtre



... AU PLATEAU DE LANNEMEZAN

A la veille du Grand Prix du Comminges, voici une intéressante étude de cette région si pittoresque.

SAINT-GAUDENS, agréable petite cité, située au milieu d'une région particulièrement pittoresque, se révèle comme un admirable centre touristique d'où rayonnent de belles routes conduisant l'excursionniste dans différentes directions. Aussi cette riante ville, bâtie sur une sorte de terrasse dominant la plaine de la Garonne, constitue un remarquable point de départ pour les nombreuses excursions que l'on peut organiser dans cette contrée pyrénéenne infiniment variée, si riche en sites merveilleux et en curiosités naturelles. Placé à peu près exactement au centre de la ligne des Pyrénées, assez loin des montagnes pour permettre une vue d'ensemble, assez loin cependant pour en noter tous les détails, Saint-Gaudens est un admirable belvédère, d'où la vue s'étend depuis le majestueux pic du Midi de Bigorre jusqu'aux pittoresques sommets ariégeois en passant par le Cagire austère et trapu.

Parmi les nombreux itinéraires ayant Saint-Gaudens comme point de départ, il en est un particulièrement agréable et charmant que l'on fait et que l'on refait avec plaisir : c'est celui qui permet, en passant par Barbazan, Saint-Bertrand, Capvern, Lannemezan et Montréjeau, de visiter en même temps le Comminges verdoyant et riche et l'austère plateau de Lannemezan, dénudé et mélancolique. Avant de quitter Saint-Gaudens pour effectuer cette belle randonnée de 130 kilomètres environ, le touriste ne doit pas oublier de visiter l'église collégiale bâtie au centre même de la ville dans la première moitié du XI^e siècle. C'est un édifice de style roman toulousain possédant un beau portail gothique et un élégant clocher fortifié. La sacristie, d'une architecture hardie et remarquable à voir, servait autrefois de salle capitulaire aux anciens chanoines. Au sud de l'église, se trouve le boulevard du Midi qui constitue un admirable belvédère d'où la vue est très belle sur les Pyrénées Ariégeoises, les Monts-Maudits et les montagnes de la frontière franco-espagnole.

On quitte Saint-Gaudens par l'avenue de Luchon et on emprunte la pittoresque route qui conduit à Barbazan, en traversant la fertile et verdoyante plaine de la Garonne bordée à droite par de hautes collines boisées, aux pieds desquelles se blottissent de coquets villages aux toits de tuiles rouges et aux clochers élancés. Après avoir franchi la Garonne à Valentine, on peut remarquer au centre de l'agglomération la maison paternelle du Maréchal Foch sur la façade de laquelle est apposée une plaque de marbre. Avant d'atteindre Barbazan, situé au fond d'une sorte de cuvette, on doit franchir le petit Col de Houterède (477 m.), d'où la vue s'étend, magnifique sur toute la plaine environnante parsemée de champs fertiles et de grasses prairies. Barbazan, qui est une station thermale jouissant d'une situation privilégiée, possède un remarquable château du XVI^e siècle et un superbe lac, provenant d'un barrage morainique déposé par le glacier pendant un de ses longs arrêts.

Après avoir franchi la Garonne toute proche, on traverse avant d'atteindre Saint-Bertrand-de-Comminges juché sur une colline isolée dominant la vallée, le coquet village de Valcabrère qui possède de nombreux fragments d'architecture romane et du Moyen Age. Au milieu de son cimetière doté d'une porte romane du XIII^e siècle, se dresse l'église Saint-Just qui fut d'abord cathédrale du Comminges puis, plus tard, collégiale. On y remarque un chœur remontant à l'époque carolingienne et une porte latérale du XII^e siècle. A deux kilomètres de Valcabrère s'élève sur un rocher élevé, entouré de remparts, Saint-Bertrand de Comminges, ancienne ville d'origine romaine fondée par Pompée. Cette cité appelée « Lugdunum Convenarum » fut pendant les quatre premiers siècles particulièrement puissante et riche ; sa population atteignait alors 50.000 habitants. De cette splendeur antique il reste quelques vestiges, tels que le Théâtre Antique et la Basilique Constantinienne que des fouilles récentes ont permis de reconstituer partiellement. Détruite par les Vandales en 408, la cité des Convènes le fut également en 586 par les soldats de Gontran, roi

de Bourgogne, qui tuèrent Gondebaud, fils déshérité de Clotaire et le précipitèrent dans l'abîme du haut du rocher nommé Matacan.

Au XII^e siècle, l'évêque Bertrand de l'Isle réussit, par son dévouement à ramener une population nouvelle dans les ruines et la ville retrouva en partie son ancienne prospérité. Il entreprit également la construction de la cathédrale qui domine, de sa masse imposante, toute la cité. Cet édifice mi-roman, mi-gothique, achevé de construire par les évêques Hugues de Châtillon et Jean de Mauléon, renferme de magnifiques boiseries finement sculptées (buffet d'orgue, chaire, jubé, maître-autel et 66 stalles) datant de la Renaissance et exécutées vers 1525. On y remarque également les beaux tombeaux de Hugues de Châtillon et de Bertrand de Miramont, de superbes vitraux du XVI^e siècle, des tableaux anciens et des tapisseries. Attenant à la cathédrale, se trouve un très beau cloître en partie des XI^e et XII^e siècles avec de curieux sarcophages.

Quand on a ainsi visité la cathédrale et la cité et qu'on est monté sur les remparts, du haut desquels la vue s'étend sur un vaste panorama, on redescend dans la ville basse pour prendre la route qui conduit aux grottes de Gargas situées à cinq kilomètres dans la commune d'Aventignan. La visite de ces grottes est très intéressante. On remarque sur les parois des empreintes laissées par les hommes de la préhistoire et on a retrouvé dans ces vastes cavernes, qui servirent longtemps d'habitat, des ossements et des outils qui sont conservés au Musée de Toulouse. Ces grottes comprennent plusieurs salles inférieures ; très riches en concrétions naturelles et une salle supérieure par où se fait la sortie et dont la voûte est hérissée d'innombrables stalactites.

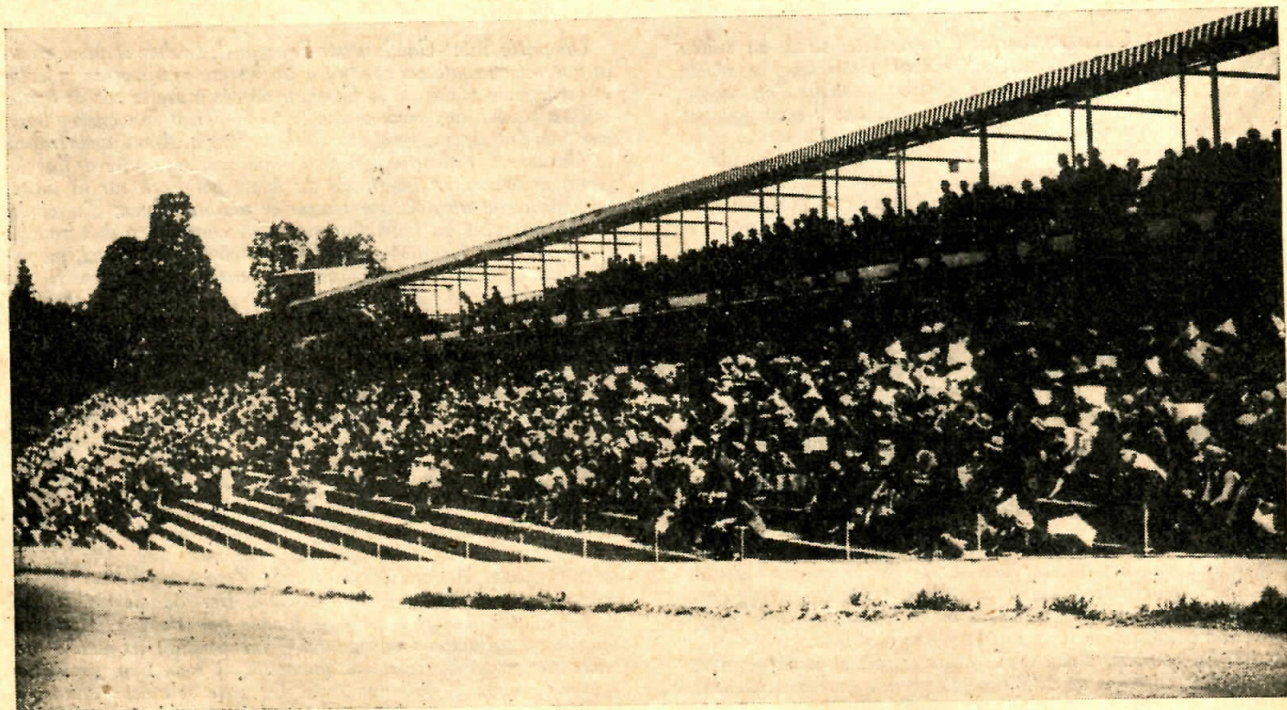
Après avoir visité ces curieuses grottes datant de l'époque quaternaire, on reprend la route qui, en traversant une région particulièrement pittoresque et agréable, conduit à Capvern dans les Hautes-Pyrénées. Tracée au pied des contreforts pyrénéens, dans un cadre merveilleux de verdure et de fraîcheur, cette route relie de gracieux villages blottis dans les arbres auprès de la Neste, aux eaux limpides et poissonneuses. Capvern qui occupe le fond d'un vallon est une station thermique et estivale très fréquentée. Ses eaux sulfatées et magnésiennes étaient déjà connues au temps des Romains. Les deux sources principales : La Hount-Caoule

(Fontaine Chaude) et le Bouridé jaillissent de deux échancrures du plateau et s'en vont grossir l'Arros, affluent de l'Adour, après avoir alimenté les deux établissements thermaux bâtis chacun sur les flancs ensoleillés de deux vallons voisins.

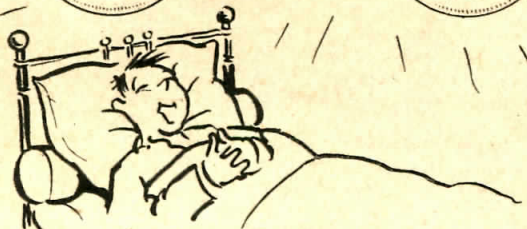
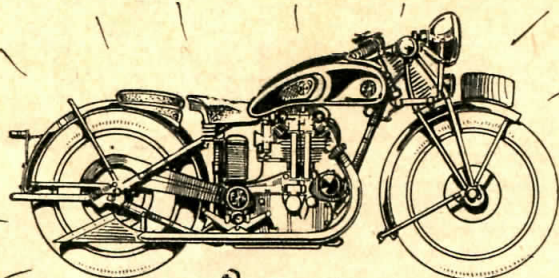
Le retour à Saint-Gaudens s'effectue par la belle route nationale, large et très bien entretenue, qui relie Bayonne à Toulouse. Avant d'atteindre Lannemezan, coquette petite ville de 2.000 habitants située non loin de la source du Gers, on traverse une partie du vaste plateau qui porte son nom. Triste et nu, surtout dans sa partie élevée où ne poussent que quelques bruyères, ce plateau, véritable « château d'eau » de la Gascogne, donne une impression de profonde mélancolie. Aux environs de Pinas, le sol plus fertile se couvre de beaux champs et de vertes prairies mais les villages en bordure de la route sont encore rares : sur les onze kilomètres qui séparent Pinas de Montréjeau on n'en rencontre pas un seul.

Montréjeau bâti sur un belvédère naturel qui domine la riche plaine de la Garonne, est une ancienne bastide fondée au XIII^e siècle à la suite d'un paréage conclu entre le roi et le seigneur terrien Arnaud d'Espagne, que l'on suppose être le vicomte de Conserans. Beaumarchès édifia ensuite la nouvelle bastide au nom de Philippe-Hardi et lui donna le nom de Mont-Régalis, désignée ensuite sous le nom de Montréal de Rivière. Au touriste de passage, Montréjeau offre ses belles halles à piliers du XVI^e siècle, l'église Saint-Jean des XV^e et XVI^e siècles et enfin le magnifique panorama sur les Pyrénées dont on jouit du Champ-de-Foire. De Montréjeau part la belle chaussée, large et unie, qui mène à Saint-Gaudens et sur laquelle les concurrents du Grand Prix Automobile du Comminges rivalisent tous les ans de vitesse et d'endurance. En bordure de la côte de la Garenne s'élèvent d'immenses tribunes pouvant recevoir des milliers de spectateurs. De ces tribunes, bâties en gradins, on a une vue magnifique sur la fertile plaine de la Garonne et sur la majestueuse chaîne des Pyrénées qui déroule à l'horizon sa longue suite de pics neigeux. Revenu dans la capitale du Comminges d'où il était parti, le touriste a pu ainsi, grâce à sa fidèle moto effectuer agréablement une magnifique randonnée à travers une région extrêmement pittoresque peuplée de sites admirables et de curiosités remarquables.

I. TOLOU,



La belle route nationale qui relie Bayonne à Toulouse est bordée à l'entrée de St-Gaudens par les immenses tribunes de la Garenne d'où la vue s'étend sur toute la chaîne des Pyrénées



DECEPTION

(Conte primé à notre concours)

— Tu vois, s'exclamait ma mère, que j'ai eu raison de te faire attendre.

Je savais que mon oncle était généreux et que l'expatriation l'avait enrichi mais je ne m'attendais nullement à recevoir ainsi une nouvelle moto, et c'était une merveille que l'on me promettait aussi inopinément.

Depuis ce moment j'étais heureux et impatient; un peu inquiet, car je me suis demandé de nombreuses fois si une machine de champion pouvait réellement être pratique sur route; mes camarades, à qui j'avais confié mon aventure, me tranquillisaient à ce sujet, et chacun d'eux me proposait déjà de belles excursions; nous causions souvent des mille détails de mécanique de la belle machine attendue. L'un d'eux me précisait que j'allais recevoir le même type qui figurait au dernier salon de Paris, qui a servi à de fort belles et récentes performances. Evidemment, je trouvais dans ces conditions, très logique de conseiller des débuts prudents.

Les jours passaient et la machine n'arrivait pas. Je trouvais nécessaire d'exhiber la fameuse lettre pour que les amis restent à croire; pas un n'a pensé un seul instant à la confusion de ce texte, qui allait me provoquer une si profonde désillusion.

Quelques jours après, vers midi, un ouvrier du service des remises à domicile du chemin de fer se présentait chez moi: je sentais le cœur faiblir d'émotion...

— Un colis pour vous, Monsieur!

Je m'efforçais de garder une certaine contenance; signalais le bulletin à l'endroit qu'il m'indiquait, et me hâtais vers la rue.

Un autre ouvrier se tenait debout dans un camion.

— Rien de cassé?

— Non, Monsieur.

Sur ces mots il me tendait un petit colis qui pouvait à peine représenter le volume d'un guidon de motocyclette.

— Voyons, il y a erreur!

— C'est bien le n° 78, hein Pierre?

— Oui, oui, 78.

Ces ouvriers me regardaient d'un air peu complaisant; j'acceptais le paquet.

Rentré chez moi j'examinais l'adresse: ce colis m'était pourtant destiné, il était bien envoyé par mon oncle Jules. Le cadeau pour quelqu'un des miens sans doute; il me l'envoie pour que je fasse la surprise!

Je m'empressais de débâler: une magnifique carabine!... sans doute pour mon père, me raisonnais-je. Mais, brusquement mes yeux s'arrêtaient sur la marque F.N. frappée dans le canon; une appréhension soudaine secouait toutes mes belles illusions, mais j'espérais encore! J'examinais de plus près: l'arme m'était envoyée d'Anvers. Je fouillais frénétiquement mes poches pour retrouver cette fameuse lettre, mais la lecture du texte qui me donnait tant de bonheur quelques jours avant, anéantissait maintenant d'un seul coup tous les beaux projets amoncelés dans mon imagination.

Mon oncle est un tireur à la carabine et son neveu est motocycliste.

Marcel DE RIDEAUX.

J'ÉTAIS alors possesseur d'une moto essouffée, vieille de cinq années, et fatiguée de quelque cinquante mille kilomètres parcourus.

Chaque soirée j'avais à bricoler à cette vieille mécanique, mais je ne me laissais pas à passer de longues heures au garage, près d'elle.

Je cherchais en vain le moyen de lui rendre des nerfs et de la puissance; les organes étaient usés et pour les régénérer il aurait fallu remplacer le tout.

Le dimanche matin, lorsque le ronflement des moteurs de quelque club motocycliste attirait ma curiosité sportive, je regrettais amèrement de ne pouvoir les accompagner dans de longues randonnées sans crainte de panne.

J'avais déjà maintes fois manifesté le désir d'obtenir une nouvelle machine, mais mes parents trouvaient toujours mille motifs pour me faire patienter encore, et me contenter entre temps de ce que j'avais...

Je n'insistais pas trop, mais j'espérais fermement dans l'intervention de mon oncle Jules, un grand sportif, qui venait justement de rentrer du Congo pour passer ses vacances près des siens.

Il nous en réservait une quinzaine de jours, car il adorait guetter et tirer le gibier à la carabine. Son adresse m'amusait et les lapins sont nombreux chez nous.

Mais voilà que le jour que nous l'attendions, je trouvais dans la boîte aux lettres une correspondance écrite de sa main:

« Il ne viendra pas; était ma première réflexion... » et je regrettais déjà tous les beaux contes qu'il allait nous faire de ce pays sauvage et lointain qu'est le Congo.

Je décachetais la lettre: En effet, il s'excusait de devoir retarder sa visite de quelques jours.

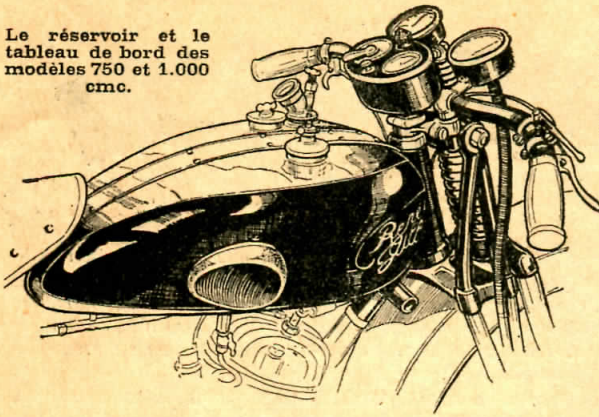
« J'ai apporté de là-bas un cadeau pour chacun, écrivait-il, et connaissant l'amour du sport de mon neveu, je lui ai acheté à Anvers, en débarquant, une merveilleuse F.N.; il en sera très satisfait car ce merveilleux engin est du type employé dans les championnats; surtout, conseillait ce brave oncle Jules, beaucoup de prudence avant d'être entièrement familiarisé avec cette nouvelle mécanique. »

Je pouvais à peine croire mes yeux et j'étais au comble de la joie.



L'Oncle du Congo était un intrépide chasseur.

Le réservoir et le tableau de bord des modèles 750 et 1.000 cmc.



LA fabrication René Gillet est toujours fidèle à sa formule universellement connue : robustesse, puissance, économie, confort.

— La suspension arrière élastique procure ce confort que tous les usagers apprécient. Elle a fait ses preuves depuis plusieurs années et son principe donne toute sécurité.

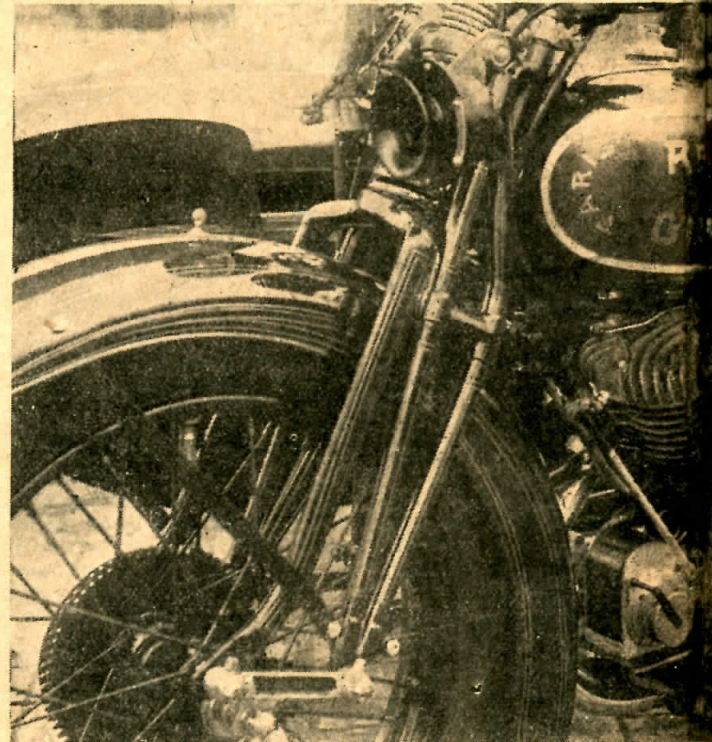
— René Gillet construit des 350 cmc., 500 cmc., 750 cmc. et 1.000 cmc., qui en réalité font huit modèles différents, du fait de la suspension arrière.

— La boîte 4 vitesses René Gillet qui se monte à la demande sur tous les modèles permet toutes les possibilités sur des routes les plus accidentées et malgré la charge transportée.

— Les cylindres des moteurs à très larges ailettes sont à culasses détachables et le profil des ailettes des culasses a été étudié pour faciliter le refroidissement.

— Il y a lieu d'attirer tout spécialement l'attention et d'insister sur l'interchangeabilité des roues des René Gillet utilisées en solo ou en sidecar avec le châssis René Gillet. Dans ce

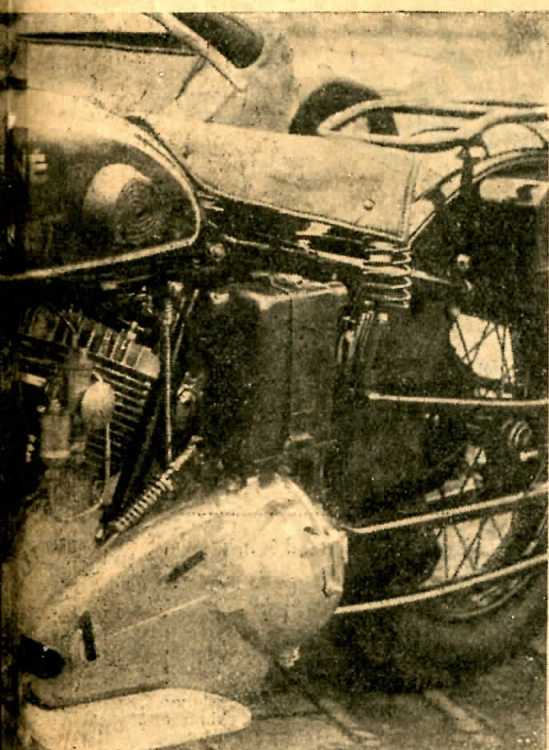
Le groupe moteur de la bicylindre et la fourche avant, au principe si séduisant pour le sidecar.



CE TABLEAU DONNE LES CARACTÉRISTIQUES

TYPES	CYLINDRÉE	TEMPS	PUISSANCE FISCALE	NOMBRE DE CYLINDRES	ALÉSAGE ET COURSE	NOMBRE DE VITESSES	TRANS-MISSION	ÉCLAIRAGE	EM-BRAYAGE	MISE EN MARCHÉ	PNEUS	BLOC OU BOÎTE SÉPARÉE	TAUX DE COMPRES-SION
H	350 cm.	4	4 c.v.	1	70×90	Trois vitesses — Quatre vitesses, avec supplément de 250 francs.	CH,CH	dynamo et accus	disques ondulés acier-bronze	kick starter	27×4	B. S.	4,9 à 1
M	500 cm.	4	5 c.v.	1	80×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1
N	500 cm.	4	5 c.v.	1	80×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1
G/1	750 cm.	4	7 c.v.	2	70×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1
K	750 cm.	4	7 c.v.	2	70×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1
J	1000 cm.	4	9 c.v.	2	80×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1
L	1000 cm.	4	9 c.v.	2	80×97,7		CH,CH	d°	d°	d°	d°	B. S.	4,9 à 1

LETT 1934-35



dernier cas, une roue de secours donne toutes facilités en cas de crevaison en cours de route.

— La fourche avant de la motocyclette composée d'une partie rigide et d'une partie élastique, absorbe tous les chocs de la route et par sa robustesse et sa construction donne toute sécurité.

— Le châssis du sidecar René Gillet à roue suspendue est le complément logique de la suspension arrière de la motocyclette.

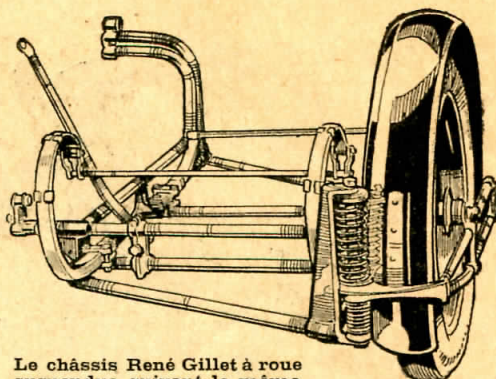
— La 350 cmc. avec ou sans suspension arrière, boîte 3 ou 4 vitesses est spéciale pour le solo.

— La 500 cmc. avec ou sans suspension arrière boîte 3 ou 4 vitesses est spéciale pour le solo, mais peut être utilisée avec un sidecar.

— La 750 cmc. avec ou sans suspension arrière, boîte 3 ou 4 vitesses s'utilise en solo ou en sidecar, châssis René Gillet, carrosserie monoplace ou biplace.

— La 1.000 cmc. avec ou sans suspension arrière, boîte 3 ou 4 vitesses, possède une réserve de puissance et s'emploie surtout avec sidecar, châssis René Gillet, carrosserie monoplace ou biplace.

Bien que les modèles René Gillet que nous décrivons ici, très sommairement, soient connus, des améliorations constantes sont portées dans la fabrication des usines de Montrouge. M. René Gillet,



Le châssis René Gillet à roue suspendue suivant le même principe que la suspension arrière des motos.

selon sa bonne méthode, surveille lui-même tous les détails de cette fabrication, rien ne lui échappe car il veut que tous ses clients soient satisfaits.

Les usagers des René Gillet parcourent en ce moment toute la France à l'occasion de leurs vacances. Ils font de la propagande efficace pour le sport motocycliste.

La belle démonstration que vient de faire Francart, pilote du sidecar officiel du Tour de France cycliste 1934, est une confirmation de la valeur des René Gillet. Le rude travail qu'il a fait avec sa 750 cmc., 4 vitesses, équipée avec le châssis de sidecar René Gillet et carrosserie Bernardet ne l'a pas empêché de rentrer à Paris sans le moindre incident malgré les 5.500 kilomètres qu'il avait parcourus.

Voilà une bonne référence de plus à l'actif de la doyenne de nos marques françaises.

TABLEAUX DES PRINCIPAUX MODÈLES 1934-35

RAPPORTS		PUISSANCE	CONSOMMATION		VITESSES APPROXIMATIVES	CARACTÉRISTIQUES SPÉCIALES	ALLUMAGE	RÉGLAGE DISTRIBUTION				RÉGLAGE AVANCE ALLUMAGE PLEINE AV.	PRIX
DE LA BOÎTE	DÉFINITIFS		HUILE	ESSENCE				A.O.A.	R.F.A.	A.O.E.	R.F.E.		
Pour 3 vitesses		7 cv à 1900 t	200 gr.	3 litres 5	75 km.	Avec ou sans suspension élastique. Boîte 3 ou 4 vitesses.	Magnéto	1 1/2%	12 2/3%	15 2/3%	PM 2 2/3%	10 2/3%	4.500. »
1re 2,34	10,53 à 1	9 cv à 2000 t	do	4 litres 5	90 km.	Sans suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	5.200. »
2e 1,463	6,58 à 1												
3e 1	4,5 à 1												
Pour 4 vitesses		9 cv à 2000 t	do	4 litres 5	90 km.	Avec suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	5.850. »
1re 3,15	14,18 à 1	12 cv à 2100 t	250 gr.	5 litres	110 km.	Sans suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	6.800. »
2e 1,94	8,73 à 1												
3e 1,33	6 à 1												
4e 1	4,5 à 1												
Les rapports indiqués sont les rapports moyens de tous les modèles. Ils peuvent varier suivant l'utilisation en solo ou sidecar.		12 cv à 2100 t	do	5 litres	110 km.	Avec suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	7.450. »
		16 cv à 2100 t	do	6 litres 2	125 km.	Sans suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	7.100. »
		16 cv à 2100 t	do	6 litres 2	125 km.	Avec suspension. Boîte 3 ou 4 vitesses.	do	-	-	-	-	-	7.750. »

RENÉ GILLET 34-35.



Église fortifiée de Desnaudes — Ch. Inf.

(envoi de M. Bonnel à Ecully)

Lettres à l'Éditeur

MOTO REVUE

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

Notre but est : **Rendre service.**

serait compensée à l'usage, par l'économie de lubrifiant et de bougies que procurerait un moteur refroidi par l'eau.

Quant au poids, je crois que cette objection éventuelle n'est pas à prendre en considération, car ce n'est pas une dizaine ou une quinzaine de kilos au maximum que pourrait peser le radiateur et son contenu (il n'est pas question de ventilateur) qui seraient bien gênants. Combien y a-t-il de motocyclistes sur cent qui, au moment d'acheter une machine s'enquerraient de son poids ? Bien peu je pense.

Mais voilà, la routine règne en maîtresse, et à part quelques machines étrangères, à refroidissement par eau, dont le prix est absolument prohibitif en raison des frais de douane, ce n'est pas de sitôt que je trouverai sur le marché, la moto qui constituerait mon idéal.

LOURAC, à Paris.

PROPRETÉ

HABITANT la banlieue et, obligé pour me rendre à l'administration où je travaille, de prendre journellement train et métro, trouvant cela fastidieux et long, je me suis décidé, sur les conseils d'un de mes amis, à acheter une moto. Cette machine est une 4 CV à soupapes latérales, de bonne marque, pas trop vieille puisqu'elle ne date que de 1927. Ah bien ouïche ! Moi qui me faisais une joie de pouvoir venir à mon travail tous les jours, en moitié moins de temps et en respirant l'air pur... En un mois, mon complet a déjà été deux fois au teinturier tant le bas du pantalon est maculé de l'huile qui suinte on ne sait d'où. Si bien que, dégouté, je reprends train et métro et je songe à revendre ma machine, et cependant, ce moyen de transport, nouveau pour moi, m'eût beaucoup plu s'il avait été plus propre. Je ne sais vraiment que faire

E. DAUBIAN, à Chessy.

N.D.L.R. De grâce, cher lecteur, ne revendez pas votre machine, faites refaire les joints de votre moteur, et pour une somme très minime, vos pantalons ne seront plus exposés à la souillure de l'huile de graissage.

LA MACHINE « UTILITAIRE » !

J'AIMERAIS te donner mon opinion sur le choix d'une machine pour usage courant, en ville particulièrement ; je voudrais bien aussi connaître l'avis de motocyclistes avertis.

Mes occupations nécessitent pour moi d'aller de Neuilly-sur-Seine à Charenton deux ou quatre fois par jour, sans compter les courses et démarrages pour lesquelles j'utilise également la moto. Je ne parle pas du martyre qu'imposent plusieurs heures par jour dans les transports en commun qui, à cause des fréquents arrêts, freinages et démarrages très mous, tiennent des moyennes particulièrement basses (12-15 kms environ). Donc pour faire de la ville, et surtout du Paris et aller assez vite, le seul engin possible est la moto qui se fauille dans les encombrements, démarre et accélère rapidement, freine efficacement, possède les caractéristiques qui suivent :

Accélération rapide, il faut pour cela un moteur susceptible de monter en régime et des rapports de boîte assez rapprochés, mais alors il faut 4 vitesses car la première serait trop multipliée. De plus, 4 vitesses commandées à la main sont un exercice assez pénible en ville, j'en ai goûté. Donc nécessité du sélecteur.

L'embrayage doit bien dégager à l'arrêt ce qui ne s'obtient guère qu'avec des disques secs.

Je préfère les transmissions par chaîne car les dernières s'usent

FRATERNITÉ ROUTIÈRE

NOUVEAU venu à la motocyclette et possédant depuis peu une fine 250 culbutée, j'ai fait l'autre dimanche, et bien involontairement, une expérience qui m'a rempli d'aise : A quelques kilomètres de Villefranche-sur-Saône, je tombai en panne, ayant perdu le maillon de jonction de ma chaîne. Je passai immédiatement l'inspection de mes sacoches et je m'aperçus que, par fortune, il s'y trouvait un maillon de rechange que je me mis en devoir de remonter.

Pendant mon arrêt, sept motocyclistes sont passés sur la route. Sur les sept, six se sont arrêtés pour s'enquérir s'ils pouvaient m'être utiles à quelque chose, le septième a nettement ralenti et se rendant sans doute compte que je pouvais réparer moi-même a redonné des gaz.

Eh bien, Messieurs, ceci m'a fait plaisir, car j'ai pu constater qu'un certain « esprit de corps » unissait les motocyclistes entr'eux.

J'ai fait pas mal de voiture avec des amis, nous sommes restés quelquefois « en carafe »... jamais aucun automobiliste ne s'est arrêté pour nous venir en aide.

THIBOUT, à Lyon

A PROPOS DU REFROIDISSEMENT...

APRÈS maintes hésitations, je me décide, si *Moto Revue* daigne publier ma lettre, à exposer une thèse qui va peut-être faire hurler, et au sujet de laquelle je serais heureux de connaître l'avis de mes confrères motocyclistes. Voici, je suis possesseur d'une 350 culbuteurs avec laquelle je roule presque toute la journée dans Paris, et quoique je fasse, malgré un graissage surabondant qui me vaut du reste d'encrasser pas mal de bougies, mon moteur a une tendance effroyable à chauffer, surtout par les chaudes journées d'été, dans le centre de la capitale où il tourne les trois quarts du temps à l'arrêt et en attendant le geste libérateur du traditionnel bâton blanc. Comme il doit envier, mon pauvre moteur, ses gros frères, qui, bien qu'enfermés dans les capots des voitures, bénéficient d'une température relativement fraîche entretenue par un bienfaisant courant d'eau.

J'en viens à mon idée. Pourquoi les constructeurs de motocyclettes ne dotent-ils pas leurs machines d'un refroidissement par eau ?

Je vois d'ici l'objection, les objections plutôt : Et le prix de revient ! Et le poids ! Pour la première, elle est évidemment à prendre en considération. Cependant l'augmentation du prix ne serait pas énorme et je sais que pour ma part, j'accepterais volontiers de payer 700 ou 800 francs de plus (il me semble que l'augmentation de prix ne dépasserait pas ce chiffre), une machine qui ne me donnerait pas l'impression, à l'arrêt, lorsque le moteur tourne, d'avoir une rôtissoire entre les jambes. D'autre part, cette dépense initiale,

en ville et il est plus facile et moins onéreux de changer une chaîne qu'un train d'engrenages.

Quant au moteur, il lui faut du régime, donc des soupapes en tête; il chauffe assez, donc un généreux graissage à carter sec et si possible fonctionnement au ricin qui garde mieux sa viscosité.

Le réservoir doit avoir une grande contenance car, tout au moins à Paris, les distributeurs d'essence sont rares.

Le freinage doit être absolument parfait, les freinages étant fréquents, des ailettes sur les tambours les refroidiront mieux. Le cadre, lors d'un coup de frein, ne doit pas se tortiller et il ne faut pas que la machine se mette en travers.

La poignée tournante est un accessoire dont il est impossible de se passer en ville.

L'éclairage servira peu et il suffit, d'être strictement en règle sur ce point.

Une béquille centrale suffit car je n'ai pas crevé dans Paris depuis trois ans.

Un avertisseur à dépression complète la machine et fait la place, pendant qu'une solide assurance donne la tranquillité!

Mais réfléchissons deux minutes, qu'elle est cette machine que je viens de décrire? Une vraie machine de compétition?... Oui et non, dirai-je sans être Normand, la machine de course est gonflée, celle dont j'ai besoin ne doit pas l'être. La machine de course est d'une robustesse formidable, mais c'est d'être trop gonflée qu'elle devient délicate et fragile. On peut facilement conclure qu'une machine de compétition non gonflée ou dégonflée fera la meilleure et la plus solide des machines de ville, ce qui ne l'empêchera pas d'accomplir en toute sécurité de marche de longues randonnées touristiques.

Voici mon avis, suscité par plusieurs années de parcours en ville, toujours rapidement, sans pannes, et je n'ai jamais seulement efflé l'aile de voiture ou l'épiderme d'un Parisien.

Olivier ROBERT (abonné), à Neuilly-sur-Seine.

N. B. — Rétro L. Hum, pour l'utilité.

ARRÊTÉS MUNICIPAUX

ROULANT presque journellement de mon village à la ville voisine qui est distante d'environ 15 kilomètres, je ne reviendrai pas sur l'économie que me procure l'usage de ma 250 Terrot 2 temps par rapport aux autobus; c'est bien moins fatigant qu'à vélo, et aussi moins dangereux, car la route est très fréquentée et les cyclistes sont trop souvent accrochés par les autos.

Mais je vous écris surtout pour vous signaler que j'ai remarqué que les jours de fête en particulier deux gendarmes venaient se poster à l'entrée ou au milieu du pays et arrêtaient nombre d'autos et motos pour excès de vitesse. Certains le méritaient: 70, 80, 100 à l'heure, c'est trop. Mais le pays que j'habite coopère à ce scandale inouï qu'est l'existence, à l'entrée de la plupart des communes, de panneaux (que les usagers de la route devraient détruire), ordonnant aux véhicules de réaliser des vitesses allant de 30 à l'heure jusqu'à 20, 15, 10 et même 8 à l'heure; ce qui est ridicule. Nous, nous avons un modeste: « Autos, 20 à l'heure, motos 15 à l'heure ». (Je n'ai pas encore compris la nuance). Pour en revenir à nos gendarmes, ils arrêtent des machines faisant 50 à l'heure ce qui est très raisonnable si l'on considère que la route est droite dans le pays, c'est-à-dire sur un kilomètre, que sa largeur est grande, que deux rangées d'arbres l'isolent des bas côtés qui sont chacun aussi large qu'elle, de plus, aucun croisement.

Il y a des abus formels de la part des municipalités et de la maréchaussée.

Mais il y a mieux: les contredanses pour rétros insuffisants, défaut de plaques d'identité, etc., pleuvent, mais lorsque ces mêmes gendarmes voient une voiture tripler, virer à gauche, s'engager dans une rue à sa gauche sans faire signe à une autre qui va doubler ou croiser, ils ne disent rien: Qu'importe!... du moment qu'ils sont en règle. Ce qu'il leur manque, c'est le sens de la route.

Heureusement il y a de nombreuses exceptions: des gendarmes motocyclistes qui savent comprendre.

Quant aux panneaux de vitesse réglementaire, on ne saurait trop lutter contre la stupidité de leurs indications.

L. BLANFUIER, à Marolles.

ACCESSIBILITÉ

Je me demande pourquoi sur beaucoup trop de machines, l'accessibilité est si peu recherchée. Il ne devrait pas y avoir de machines à culbuteurs dont le démontage de la culasse ou du cylindre exige de sortir le moteur du cadre; de moteurs dont le desserrage des écrous d'embase de cylindre soit rendu impossible par la magnéto et son carter de chaîne; de bougies que seule une clé à tube (parfois spéciale) puisse atteindre; de bouchons de réservoir d'huile inaccessibles; de gardes-boue dont le rebloquage des boulons nécessite d'enlever les roues; de soupapes dont les écrous de réglage sont gênés par des tubulures ou tuyaux d'échappement; de graisseurs pour l'utilisation desquels on soit obligé de défaire le frein de direction, ôter le phare, ou se livrer à des prodiges de patience et d'adresse; d'écrous divers que seuls des clés de profil, forme et prix... spéciaux puissent atteindre utilement; de robinets d'huile difficiles à atteindre, tout au moins sans se noircir les mains; de kick-starters qu'une attache de side-car rend quasi inutilisables; de vis de réglage pour la tension des câbles (en particulier celui d'embrayage des boîtes séparées) très difficile à régler; de chaînes secondaires qu'il soit très délicat de remettre sur le pignon de boîte sans enlever les carters; de roues arrière qui obligent, pour les enlever, de coucher la machine (quitte à perdre de l'huile par le reniflard et de l'essence par le bouchon, parfois torde le repose-pied)...

Je pourrais citer bien d'autres cas.

Il n'est pas un motard, j'en suis sûr, qui ne trouve dans cette énumération, quelques points ne concernant sa machine. J'ai réfléchi sur ces cas, rares sont ceux que les constructeurs ne pourraient éviter à peu de frais, mais il faut qu'ils s'en donnent la peine, bravo pour ceux qui le feront ou l'ont fait, fi des autres.

André POIRAT, à Loisy (H.-M.)

AU SUJET DES COMPÉTITIONS AUX CARBURANTS SPÉCIAUX

Je trouve la suggestion d'un de vos lecteurs excellente; en effet, pourquoi faire risquer leur vie à des hommes dans des épreuves qui n'ont pour but que de faire maître des machines phénomènes qui, malgré ce qu'on en dit n'ont que de très lointains rapports avec les machines de série. Il me semble que l'essence pure imposée comme carburant de compétition dans les courses de vitesse nous amènerait des machines beaucoup plus semblables du prototype et de ce fait encore mieux au point.

D'autre part, il me semble que dans des compétitions, telles que le Bol d'Or, où tous les concurrents marchent ensemble, il serait très intéressant pour la bonne compréhension de l'épreuve que chaque coureur ait un dossart se rapportant à sa catégorie: soit le rouge pour les 500 cmc., le bleu pour les 350 cmc., le vert pour les 250 cmc., le jaune pour les 175 cmc., et le blanc pour les 125 cmc., ainsi les épreuves deviendraient attrayantes, même pour les profanes qui pourraient apprécier à leur juste valeur les luttes entre concurrents de mêmes couleurs.

LUMSTEIN, abonné.

A PROPOS DE PNEUS

J'ai une 350 cmc., latérale, d'un modèle assez récent dont la tenue de route avait toujours laissé à désirer. A deux dessus tout était parfait, je pouvais pousser à fond sur n'importe quelle route, sans que la machine bouge d'un centimètre. Mais, lorsque j'étais seul dessus, alors c'était une autre histoire; dès que la route était tant soit peu bosselée ou ondulée, impossible de tenir, la machine flottait et amorçait de dangereuses oscillations latérales, à tel point que je craignais à chaque instant d'être projeté à terre. Je devais réduire la vitesse dans de notables proportions. Et dernièrement je me suis luxé l'épaule à la suite d'un « coup de ciseau » de première grandeur.

Mon mécanicien me conseilla alors de mettre carrément au rancart les pneus 27x4 à basse pression qui équipaient mes roues et de monter des haute pression de 26x3,25, ce que je fis.

Depuis ma moto est littéralement transformée, je puis la pousser autant que je veux aussi bien seul qu'avec un passager en tansad. Et la différence de confort que je craignais devoir être appréciable est à peu près nulle aux basses allures, parfaitement insensible dès que je roule un peu vite. Et je me sens tellement plus sûr de moi, ma direction est tellement plus précise!

Aussi je me pose la question suivante: Comment se fait-il que certains motocyclistes qui ne sont pas des débutants, acceptent encore qu'on leur livre des machines neuves équipées de gros 27x4?

Je serais curieux de savoir s'il y a des camarades qui se sont trouvés dans mon cas et qui ont fait la même expérience que moi.

F. LOUIS, à Paris.

DES CYCLECARS POUR LES BORDELAIS

Voici la réponse à la question que posait M. Berly dans notre n° du 28 juillet, page 562

A Monsieur Berly (à Bègles),

Ne connaissant votre adresse exacte, j'ai recours à la complaisance que *Moto Revue* met toujours à la disposition de ses nombreux lecteurs.

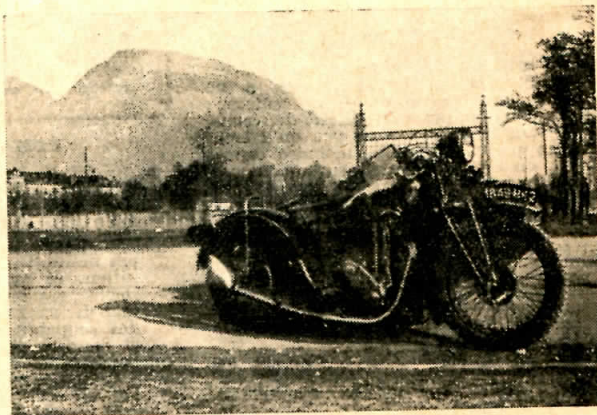
Essentiellement motocycliste, parce que jeune, le cyclecar ne m'intéresse pas pour le moment, ma fidèle Terrot 350 cmc. à culbuteurs y suffit amplement.

Toutefois, je croirais manquer à un devoir en ne vous signalant pas un cyclecar d'un genre spécial à 4 roues qui semble être la véritable solution.

Je le vois très souvent entrer et sortir d'une usine, 24, Cours Saint-Médard (Bordeaux) et renseignements pris il appartient à Monsieur le Chef de fabrication de cette usine.

Etant sur place, il vous est très facile de le voir.

André PASCUAL, à Talence.



Devant l'entrée du parc des Expositions à Grenoble; dans le fond, la montagne du Saint Eynard.

Questions et Réponses!

Un choix de questions d'intérêt général recues de nos lecteurs et leurs réponses.
Toutes les questions doivent être adressées à l'éditeur, *Moto Revue*, 12, rue de Cléry, Paris (2^e) et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

BAC FÉLÉ

? Lecteur assidu de votre si intéressant journal, je viens vous demander s'il vous serait possible de me donner un petit renseignement.

La batterie d'accumulateurs de ma 500 cmc. Dollar a probablement reçu un choc sans que je m'en aperçoive et est certainement fendue, car l'acide suinte tout au long du bac et ceci depuis peu. De plus, il faut le remplir tous les trois ou quatre jours car, à ce régime-là, elle se vide rapidement. Et puis, j'ai déjà un pantalon qui a été brûlé. Y a-t-il un moyen de remédier à cela, et existe-t-il un produit qui puisse boucher la fente? S'il y en a, veuillez me donner l'adresse du fabricant ou les endroits où on peut se le procurer.

J. RIMANTOL, à Essonnes.

R Nous n'avons pas connaissance de produits susceptibles d'obtenir une fente au bac d'une batterie d'accus.

La seule solution possible consiste à vous adresser à l'usine d'où vient votre batterie, et de demander si le remplacement du bac est possible.

VIELLE HISTOIRE!

? Vieux motocycliste, mais jeune marié, désirant faire parcourir à ma nouvelle compagne les belles routes que j'ai sillonnées en solitaire, une question s'est tout à coup posée à mon esprit: Tan-sad ou sidecar? Pour la machine, la question ne se pose pas, il y a des chevaux en réserve (750 B.M.W. culbuteurs), elle tirerait donc allègrement cet excédent de poids. Mais laquelle des deux solutions est réellement la plus confortable? Et puis le plus modeste sidecar coûte au moins cinq fois le prix du meilleur des tan-sads. C'est pourquoi je serais heureux d'avoir, par l'intermédiaire de mon journal favori, l'avis de vieux tan-sadistes et de sidecaristes endurcis... Ainsi que celui de *Moto Revue* si elle veut me le donner.

B. QUINET, Toulouse.

R Un bon tan-sad, vraiment souple, est parfaitement confortable, mais il ne peut pas être comparé au sidecar; en effet, dans celui-ci, presque pas de secousses, protection absolue pour peu qu'il comporte un pare brise et la moindre capote et puis, on est mieux assis sur un coussin qu'à califourchon sur un siège arrière. Bref, c'est une petite voiture accrochée au flanc de la moto. Le seul reproche à lui faire: une légère perte de vitesse, mais votre machine peut se permettre cela.

SIDE DÉMULTIPLICATION

Pourriez vous avoir la gentillesse de me donner le renseignement suivant:

? J'ai monté depuis peu sur ma 500 New Map, un sidecar Bernardet, grand touriste. Or, maintenant, si je donne un peu brusquement les gaz, et surtout en côte, mon moteur cliquette et cogne et de plus, il est long à reprendre. Et puis, il faut que je change de vitesse beaucoup plus souvent.

On m'avait conseillé de mettre un pignon plus petit à mon moteur, mais de combien plus petit le faut-il. Celui qui y est actuellement a 21 dents.

J'espère que vous me tirerez d'embaras au plus tôt, car je ne sais que faire, n'ayant personne de compétent qui puisse me conseiller.

A. LAVANCEAU, à Gien.

R En effet, il faut que vous mettiez un pignon plus petit, c'est indispensable. Si le vôtre a 21 dents, essayez 19, cela doit convenir. Vous perdrez quelques kilomètres à l'heure en palier, mais votre moteur retrouvera son brio et sa souplesse.

L'ALLUMAGE PROBABLEMENT

? Je viens de faire l'achat, pour un prix très modique, d'une moto qui a été construite par un amateur et qui est munie d'un moteur 175 cmc. Messer à culbuteurs, culasse

hémisphérique, mais soupapes parallèles. Cette machine marche remarquablement bien et va très vite, environ 85 à l'heure, mais à la moindre côte un peu dure, à la moindre reprise, le moteur cliquette atrocement. Dès que je suis sur le plat, il s'envole et tourne comme une horloge, à condition que je donne les gaz très progressivement.

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez me dire d'où cela provient.

J. DELOT, à Pantin.

R D'après ce que vous nous dites, vos ennuis proviennent certainement de l'allumage. Le moteur a dû être démonté, et, au remontage, la magnéto a été calée avec avance exagérée.

Pour la recaler correctement, la manette étant en plein retard, l'étincelle doit se produire deux millimètres avant le point mort haut.

Motocyclistes qui avez construit votre machine vous-même, envoyez-nous en de belles photos sous divers aspects, ainsi que des explications techniques la concernant. Nous publierons les meilleures d'entre ces photos ainsi que les lettres explicatives qui les accompagneront.

ÉCHAUFFEMENT

? Je suis possesseur d'une 350 cmc munie d'un moteur M.A.G. à culbuteurs, j'ai acheté d'occasion cette machine qui date de 1929. L'ayant payée un prix fort bas, je n'ai pas hésité à faire dessus toutes les réparations et remises en état qui s'imposaient: réalésage avec piston neuf, fraisage des sièges de soupapes, changements des soupapes ainsi que de leur guides et ressorts. Bref, tout ce qui en avait besoin a été remplacé.

Quand je suis monté sur ma machine, j'ai été enthousiasmé, les accélérations sont merveilleuses, et elle me semble aller très vite. Mais dès que j'ai un peu roulé, le moteur chauffe d'une façon anormale, à tel point que si je m'arrête, j'entends des petits craquements dans

le cylindre. Cela m'étonne et me tracasse beaucoup, car je ne marche jamais sans avance et je graisse abondamment.

Pouvez-vous me dire d'où cet échauffement provient?

P. JOUROT, à La Garennes-Bezón.

R Quatre raisons peuvent donner l'explication de vos ennuis, en mettant le graissage à part puisque vous dites graisser abondamment.

1^o Avez-vous rodé suffisamment votre cylindre et votre piston? Vous n'ignorez pas qu'il faut un bon millier de kilomètres.

2^o Avez-vous bien remis toutes les cales ou joints qui pouvaient se trouver éventuellement sous l'embrase du cylindre ou sous la culasse. Sinon, le taux de compression se trouve augmenté et, bien entendu, cela fait chauffer votre moteur. Pour vous en rendre compte, essayez de marcher à l'Esso pour voir si l'échauffement sera moindre.

3^o Votre gicleur est peut-être trop faible, essayez progressivement un numéro ou deux plus gros.

4^o Êtes-vous sûr d'avoir calé votre magnéto avec suffisamment d'avance? Il doit y avoir un millimètre d'avance, manette au plein retard. Nous supposons, bien entendu, que la bougie montée sur votre moteur est celle qui convient et que d'autre part, tous les organes en mouvement ont été convenablement remontés.

CALAGE

? En tant qu'abonné à votre revue, vous serait-il possible de me tirer d'embaras en me donnant le calage exact de la distribution et de l'allumage sur une 250 cmc. M.A.G. à soupapes opposées.

Je l'avais démontée entièrement et, étourdiement je n'avais même pas pensé à regarder s'il existait des repères. Manque de chance, ceux-ci n'existent pas et me voilà bien dans le pétrin, ne sachant où m'adresser pour avoir ce renseignement.

Vous seul, pouvez me tirer de là, et j'attends votre réponse avec anxiété.

LOUBEYRE, à Ahun.

R Voici le réglage demandé:

Avance ouverture admission ...	0
Retard fermeture admission ...	14 $\frac{3}{4}$
Retard ouverture échappement ...	12 $\frac{3}{4}$
Retard fermeture échappement ...	9

Avance à l'allumage 2 $\frac{3}{4}$ manette au plein retard.

SIDECAR ET MOYENNE

? Je désire adjoindre un sidecar à ma Magnat-Debon 500 à culbuteurs. Mais j'ai bien peur que ma moyenne s'en ressentirait fortement.

On m'a bien parlé de moyennes formidables accomplies au Bol d'Or, mais j'avoue que je n'y crois qu'à moitié. Pourriez-vous me dire combien de kilomètres a couvert le gagnant des sidecars?

R. THOMAS, à Herblay.

R Françoise sur 500 Norton, sidecar Bernardet, a couvert 1.705 km. 440 dans les 24 heures, soit à la moyenne de 71 km. 060.

TOUT EST NORMAL

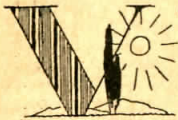
? Après environ cinq ans de motocyclisme sur différentes deux temps et latérales, je viens d'acheter une 250 à culbuteurs. Et je voudrais bien savoir quelle est la façon

correcte de la conduire. Ma dernière moto était une grosse latérale, et maintenant il me semble qu'en première et même en seconde, mon moteur tourne à une allure folle. Par contre, quand je marche un peu doucement en quatrième mon moteur cogne. Je crois que cela vient de ma façon de conduire, car ma machine est neuve, et par conséquent, doit être bien réglée.

R. ROUSSEAU, au Havre.

R Un petit moteur à culbuteurs tourne naturellement beaucoup plus vite qu'un gros latérales. S'il est un peu nerveux, il faut malgré tout éviter de l'emballer au delà des limites raisonnables, tout en changeant de vitesse chaque fois que cela est nécessaire, ce qui évitera à votre moteur de cogner en empêchant le régime de tomber trop bas.

Reflexions sur la selle



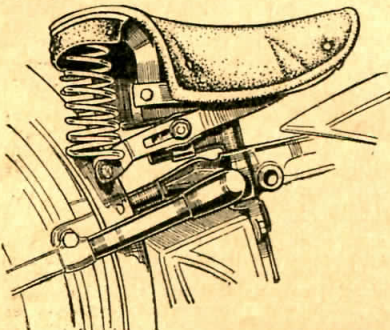
VOILA bien, direz-vous, un sujet d'article ; c'est plutôt un bouche-trou ! Vous crovez ? Suivez-moi.

La selle est destinée à nous fournir à la fois du confort et de la stabilité. Les deux sont très étroitement liés — bien qu'ayant une tendance à s'exclure mutuellement — surtout sur nos machines à arrière rigide. Toutefois la sécurité par la tenue de route semble devoir l'emporter.

D'ailleurs remarquez que si la selle dans laquelle le confort est sacrifié à la stabilité — comme c'est le cas trop souvent — vous permettra de vous tirer d'embarras dans une situation difficile en faisant de vous et de votre machine un ensemble rigide et équilibré, vous pourrez fort bien trouver — sans en bien connaître la raison — la moto fatigante sur longs parcours et votre médecin pourrait même la trouver, plus tard, massacrante ! De toute nécessité, il faut allier les deux et je suis étonné que les études très poussées faites sur les fourches avant n'aient pas influencé le perfectionnement de la selle, car les problèmes sont très voisins.

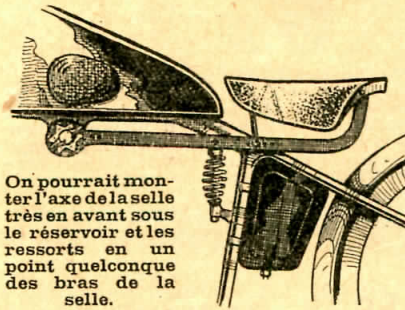
A problème mécanique — et tout dans la moto est mécanique — solution mécanique.

Or, examinez une selle actuelle. Trois points de suspension : un à l'avant (axe horizontal) et deux autres à l'arrière constitués par des ressorts, quelquefois fort bons et très souples, d'autres fois par une espèce de fil de fer luxueusement tortillé deux ou trois fois en spirale pour donner l'illusion que c'est un ressort... Ça se voit même sur de splendides machines de sport. Il va sans dire que l'articulation avant ne saurait donner à la selle la rigidité voulue car elle est trop réduite et d'une portée insuffisante. La plupart du temps l'écrou qui la traverse n'est pas exactement de dimension voulue et la selle elle-même a des trous d'une troisième dimension et dont l'axe de forage n'a rien de commun avec la perpendiculaire en plan de la moto.



Les selles indépendantes du cadre ont l'avantage de pouvoir être mises à l'inclinaison désirée.

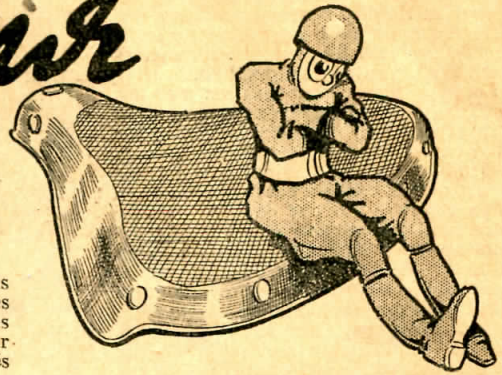
Ajoutez à ce tableau que le châssis de selle n'a évidemment pas après usage, démontages et remontages ses flasques parallèles, ce qui a pour effet de déformer les extrémités de la portée usinée sur le cadre. Voyez d'ici l'assise vacillante que cela donne. D'ailleurs, même quand le constructeur exécute ce montage sérieusement, il voit ses efforts annihilés au bout de quelques milliers de kilomètres,



On pourrait monter l'axe de la selle très en avant sous le réservoir et les ressorts en un point quelconque des bras de la selle.

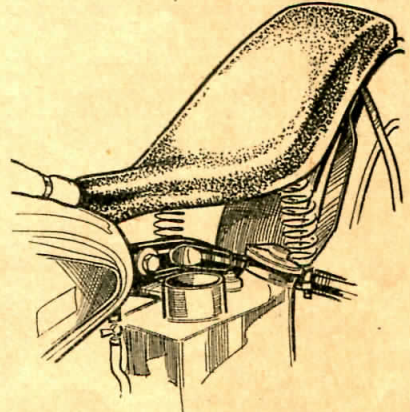
car qu'il lève le doigt le motard qui graisse régulièrement son articulation de selle, comme celles de sa fourche. Je ne parle pas des selles dont le propriétaire, pour remédier aux défauts dont je vais parler, bloque l'articulation avec une telle énergie que seuls peuvent fonctionner les ressorts d'assise horizontaux... et l'élasticité du cuir ou que casse l'écrout de l'axe avant. Une selle en mauvais état vous enlève tout le charme que vous pourriez retirer d'une bonne machine, bien construite et bien équilibrée. Quelle tenue de route pouvez-vous obtenir si votre selle gauchit tantôt à droite, tantôt à gauche. L'équilibre de l'ensemble est modifié à chaque secousse, suivant que le poids du cavalier se porte plus ou moins sur l'un ou l'autre ressort et on observe ce phénomène étonnant que sur route très bonne la moto marche droit, guidon lâché ; mais sur route défectueuse chaque secousse imprime à la machine un balancement latéral. Les chocs répétés dus au sol, joints à la tendance de la moto de revenir à la verticale lui impriment une série d'oscillations qui sont toujours très désagréables, surtout en vitesse, car elles font perdre confiance en la machine et elles sont parfois fort dangereuses sur terrain glissant. De plus, le corps du pilote se met à osciller et involontairement il transmet son dandinement personnel à son guidon : d'où zig-zags et tendance au déséquilibre bien sentie par le conducteur ; c'est ce qui se produit dans les motos où la marche rectiligne sur mauvaises routes demande qu'on ne tienne le guidon qu'avec deux doigts.

Le même phénomène se produit avec une selle dont les ressorts ne sont pas tarés également. Si le réglage des ressorts



est possible tout est pour le mieux, à une condition cependant, que la selle soit horizontale lorsque les ressorts fonctionneront sous des charges égales ; car il se produirait en plus du dandinement cet autre phénomène : la moto tirée légèrement soit à droite, soit à gauche et elle donne l'impression de pencher continuellement du côté où elle tire, tout en étant en parfait état par ailleurs. La moto peut très bien ne pas s'incliner, mais le pilote recherchant la position verticale pour lui-même sent que la moto et lui ne sont pas dans le même plan quand il est bien assis sur la selle et il se figure volontiers que sa moto est mal équilibrée et qu'elle ne demande qu'à dévier ou à déraiper. Cette impression est pénible surtout si la selle a le ressort gauche plus fort que le ressort droit : la selle s'incline à droite, la moto penche à gauche si la selle est horizontale. Le pilote croit que sa moto va déraiper lorsqu'il marche sur la droite d'une route bombée : d'où appréhension, raidissement, pertes des facultés de bonne conduite et souvent chute pour un rien. Le défaut que je signale pour la selle est d'ailleurs celui qui a causé l'abandon des fourches à ressorts latéraux.

Chaque motard peut corriger lui-même ces petits défauts en réglant ses ressorts d'abord, puis en rectifiant, si possible,



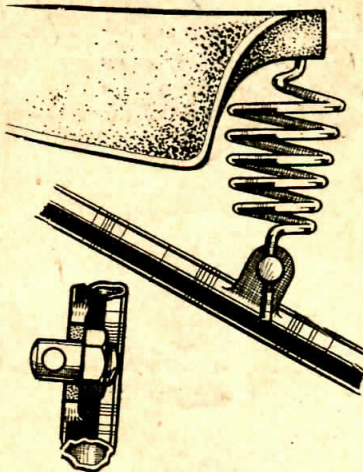
En course une solution élégante est celle de la selle se continuant en siège arrière le tout en mousse de caoutchouc.

son articulation avant et en tordant son châssis de selle à la force de ses muscles (peu commode !...) Il pourra obtenir satisfaction au moins comme stabilité. Il devra se juger satisfait lorsque sous son poids la selle restera horizontale, les ressorts assurant chacun la suspension de la moitié du poids total et lorsque

l'articulation sera en assez bon état pour assurer la rigidité latérale sans exiger le serrage exagéré de l'écrou. C'est aussi le remède au bris, fréquent sur les mêmes machines, d'écrou d'articulation.

Lorsque vous vous sentirez fier des résultats obtenus, essayez de joindre à votre stabilité un confort à en faire pâlir les « cages vitrées » les mieux super-suspendues. Si vos ressorts n'ont de ressort que le nom du catalogue, mettez-les en conserve (en vue de la revente de votre machine, si vous êtes « roublard ») munissez-vous de votre porte-monnaie, du ticket de la dernière bascule automatique où vous vous êtes pesé, de votre flair... et ayez confiance aux nouveaux acquis. S'ils sont bons ce qui est la presque totalité des cas et si vous pesez autant que votre 500 cmc, n'y touchez pas... ou doublez-les. Si vous vous sentez trop léger pour utiliser au mieux la puissance de vos ressorts, adjoignez-leur des ressorts compensateurs travaillant en sens inverse des ressorts de suspension (genre fourche Norton, Guzzi). Choisissez-les assez faibles et très souples, vous obtiendrez ainsi un confort satisfaisant à condition que dans son débattement votre selle ne heurte ni garde-boue arrière, ni réservoir, ni tout autre partie de la moto, accus, réservoir d'huile, etc., auquel cas vous auriez à vous débrouiller en modifiant la position du garde-boue, en ajustant, réglant, limant, etc.

Si nos constructeurs — combien y en a-t-il? — non seulement usaient de leurs machines, mais les usaient eux-mêmes (dans certains cas il y en aurait pour un moment) le problème serait vite solu-



Sur beaucoup de machines la selle est trop inclinée, soit en avant, soit en arrière. Un réglage serait fort utile et facilement réalisable en faisant passer le bout du ressort dans un boulon percé placé dans un œillet soudé, ce qui permettrait le serrage à la position voulue.

tionné surtout s'ils remplaçaient quelquefois leur table de logarithmes par leurs réflexions personnelles. Ça viendra certainement. Nous aurons alors des selles articulées à l'avant sur un axe réalisé avec autant de soin et de générosité qu'un axe de fourche avant. Des amortisseurs réglables ne seront pas à dédaigner. Cet axe sera situé, non pas sous la selle, mais bien dessous et au milieu du réservoir, bien près de l'avant du cadre. La selle, dans ces conditions, ne sera plus agitée, à chaque secousse, d'un drôlatique pivotement, mais elle oscillera tout en conservant sensiblement son plan primitif et avec une amplitude notable; d'où position meilleure. De plus, l'équilibre ne sera pas modifié, quelque soit le point d'application du poids du pilote sur la selle, car les deux ressorts disparaîtront de l'arrière pour être remplacés par un ressort unique — comme pour la fourche — situé sous le réservoir, lequel suivant le dessin à la mode en crosse de pistolet pourrait même dissimuler ce mécanisme.

Les motos iront plus vite et les moutards plus loin, car la plupart des routes de notre douce France n'ont rien de commun avec le ciment de Linas. Quel est le constructeur qui donnera — sans complication — à ses machines la réputation d'être plus confortables que les autres?...

PAUL JOSUÉ.



NOUS recevons le communiqué suivant qui pourrait bien, après tout, être vrai : l'union à l'Union Motocycliste de France :

La séance est ouverte par M. Leroux à 16 h. 18 m. 3/5.

Interdiction et suppressions. Le Comité constate avec amertume qu'un grand nombre

d'épreuves se supprimant d'elles-mêmes, l'U.M.F. a ainsi de moins en moins l'occasion de manifester son autorité et son activité.

La chaleur étant accablante, très sportivement, le président propose faute de mieux la suppression du faux-col et de la cravate pendant les séances, proposition qui est immédiatement adoptée.

La manille coincée du vendredi est maintenue à l'unanimité.

**

Organisation d'une épreuve de tourisme en 1939. — Voulant démontrer de quoi il est capable et afin de confondre ses pâles détracteurs le Comité décide de poursuivre courageusement l'étude d'une épreuve de tourisme pour 1935. Il compte, en travaillant d'arrache-pied et sans défaillance, réussir à mettre au point cette épreuve pour 1939 avec la participation assurée de trois concurrents au départ.

**

Six Jours Internationaux. — Ayant fait rapidement la quête, M. Pérouse réussit à réunir la somme de 4 fr. 75 destinée à subventionner l'équipe française prenant part à cette compétition. Cette somme ayant toutefois été

jugée trop considérable a été réduite à 2 fr. 25, à l'issue d'un vote à mains levées.

**

Autorité. Répressions et suspensions. — Désirant plus que jamais diriger avec autorité et énergie le sport motocycliste français, le Comité décide, pour l'exemple, d'infliger à M. Verdy la levée de sa suspension de trois ans.

M. Verdy est donc attendu à la prochaine séance pour la tournée générale et voudra bien cette fois ne pas se faire excuser.

La séance est levée à 16 h. 22 m. 2/5. La prochaine réunion est reportée à l'année prochaine, les membres du comité ayant décidé de prendre un repos bien mérité après le travail écrasant auquel ils viennent de se livrer.

**

Complétons encore une information : Dans certaines villes les agents de la circulation sont munis d'un casque blanc, ce qui est particulièrement réconfortant quand il y a du soleil, mais vexant par temps de pluie. A Lille, les agents ont de magnifiques manchettes blanches; cela a son utilité pour diriger la circulation et puis ça peut aussi servir à noter les contraventions.

Quand à Bordeaux, les agents ont littéralement adopté la raquette de ping-pong pour endiguer le flot des véhicules...

**

Nous sommes en mesure d'annoncer la prochaine mise en vente dans les magasins à

prix uniques d'une motocyclette à moins de quinze francs.

D'ores et déjà nous en pouvons donner quelques détails :

Bouton du clackson et bouchon du réservoir (inséparables) 6 fr. 50.

Essort du décompresseur 2 francs.

Fétiche porte-bonheur et poignée de frein (inséparables) 5 francs.

La plupart des autres pièces seront vendues par deux, ce qui fait qu'en fin de compte l'heureux et avisé motocycliste aura théoriquement pour quinze francs deux motocyclettes au lieu d'une.

Cette intéressante initiative ne manquera pas de combler d'aise tous nos lecteurs qui rêvent d'une moto à un prix véritablement abordable.

**

Un grave problème se pose à l'heure actuelle à tous les techniciens spécialisés : Le port du casque est-il à recommander pour les travailleurs du chapeau?

N'y a-t-il pas inconvénient à porter cette coiffure pour tous ceux qui autrement dit travaillent du couvercle ou ondulent de la toiture?

Et enfin, si nous nous plaçons exclusivement au point de vue exemple et sécurité, M. Pérouse ne devrait-il pas présider les séances de l'U.M.F. en portant un casque sur la tête, à seule fin de se garantir efficacement contre quelque projectile inattendu, lancé d'une main sûre par quelque délégué voulant exprimer clairement son opinion?

**

Plutôt que de continuer à se contenter de solutions provisoires et inconfortables, certains champions motocyclistes ont décidé de s'adresser désormais à une maison de literie pour équiper leurs bolides. Le coureur motocycliste étant maintenant couché sur sa machine il était logique de s'adresser à un spécialiste pour avoir le maximum de confort. Nous estimons quant à nous qu'un coureur qui s'engage dans le Bol d'Or par exemple, plus que tout autre, doit surveiller le choix de ses coussins, voire même se munir à l'occasion d'un matelas, de couvertures et d'un bon oreiller...

SILA



Sortie du 15 août du M. C. Palaisien dans la vallée de la Seine

LES CLUBS

Au M. C. Paris, chaque dimanche une sortie

La sortie pique-nique sur l'Abbaye de Chézy-sur-Marne, a, malgré la période des vacances, réuni une trentaine de participants. Bal champêtre donné par les musiciens du Club, baignade et divertissements divers. En un mot une journée fort agréable et qui se termina fort avant dans la soirée.

Dimanche prochain, sortie sur le Moulin de Chézy (Pique-nique). Rendez-vous. Porte Maillot 7 h. 45, départ : 8 heures.

Itinéraires et renseignements au siège, 5, avenue Victoria le mercredi à 21 heures et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles V. Archives 87-50.

Touristes qui voulez faire de bonnes sorties en camrades, adhérez au M. C. Paris. Sportifs qui voulez faire du sport désintéressé venez au M. C. Paris, le Club des « Bons Amis »

M. C. C. F.

Le camp hebdomadaire organisé par le Moto Camping Club de France, dimanche dernier à Trilport, a obtenu un succès bien mérité et ce, malgré la présence sur la Côte d'Azur et dans les Vallées Andorranes d'une partie de ses membres.

En effet, rarement un camp a réuni ainsi tous les agréments du campeur, comme celui de Trilport : il est retenu et nous y reviendrons.

Situé entre la Marne et le canal, mais plutôt à proximité de ce dernier dans un charmant petit bois, il nous a permis de bénéficier du soleil, d'une tranquillité un peu sauvage que nous n'espérons pas trouver si près de Paris, de la baignade et d'un ravitaillement facile en produits de ferme et d'élevage.

Des jeux divers ont terminé cette belle journée.

Comme toujours certains de nos camarades sont partis le dimanche soir, mais la plupart ont voulu profiter jusqu'au bout et n'ont emballé leur matériel que le lundi à différentes heures de la journée.

Que nos camarades qui ne viennent pas d'ordinaire à nos camps, que les isolés, se joignent à nous une fois, et ils reviendront.

Samedi soir, 25 courant, rendez-vous à Gif, dans le bois face à la Mairie. Le parcours sera fléché.

Pour tous renseignements s'adresser ou écrire au Président du M. C. C. F., Maison de la Moto, 12, rue de Cléry. Permanence le jeudi de 17 heures à 18 h. 1/2.

Sortie du 15 août du M. C. Palaisien

La sortie prévue par le M. C. Palaisien pour le 15 août, sur la vallée de la Seine, a eu, grâce au temps qui dès le matin s'annonçait superbe, un bon succès. Partis dès 7 heures, nos motocyclistes purent profiter du bon air matinal et après avoir flâné de ci, de là, fixèrent leur halte pour déjeuner à La Roche-Guyon, charmante localité, baignée par la Seine.

Après un bon repas, le retour s'effectua, coupé d'arrêts dans les bois afin de ramasser de bons champignons. Sans aucuns incidents, une arrivée en très bon ordre à Palaiseau pour le diner.

Charmante journée en somme, où chacun a pu admirer le superbe panorama qu'est la vallée de la Seine, Mantes, sa cathédrale et nombre de localités au charme reposant.

A propos de la mort de Guy-Moll

Les membres du Moto Club d'Alger ont été douloureusement émus à l'annonce de la mort de Guy Moll, leur champion bien-aimé. Le célèbre coureur était membre d'honneur du Club et avait été cordiale-

ment fêté par ses anciens camarades lors de sa visite au printemps dernier. Il avait débuté comme coureur motocycliste au stade Saint-Eugène et il aimait à le rappeler avec une charmante simplicité. Au nom des motocyclistes algériens, le président, M. Laffargue, adresse aux malheureux parents, ses respectueuses condoléances.



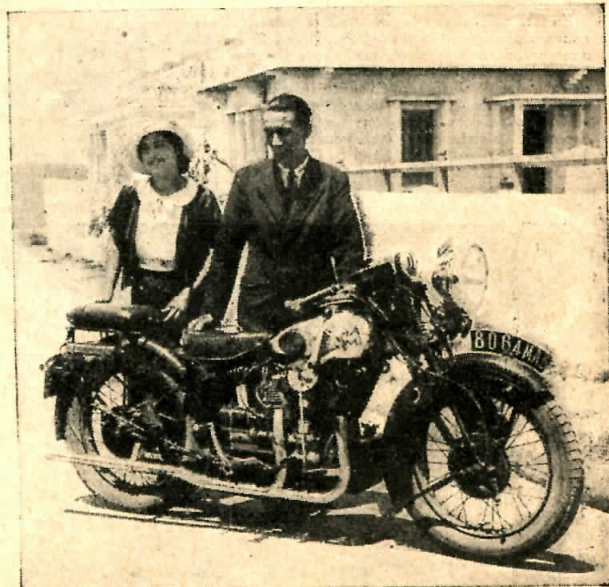
Communiqué Officiel Réunion de la Commission de Moto Ball du 17 août 1934 Championnats de Moto Ball de l'U. M. F.

Au cours de sa réunion du 17 août, la Commission de Moto Ball a examiné la réclamation qui lui a été adressée par l'Auto Moto Club de Carpentras relativement au classement des équipes à la suite des matches régionaux de Moto Ball.

Etant donné que l'Union Motocycliste Provence-Languedoc avait décidé à tort que les matches régionaux pourraient avoir lieu jusqu'au 12 août, contrairement à l'article 9 du règlement des Championnats et à la circulaire du 18 juillet confirmant la date limite du 31 juillet prévue par le règlement ; que dans ces conditions l'Auto Moto Club de Carpentras n'a pas joué au 31 juillet tous les matches pour lesquels il était inscrit ; la Commission de Moto Ball, tenant compte de sa réclamation, appuyée par la Commission de Moto Ball de l'Union Motocycliste Provence Languedoc, décide que le gagnant du match de barrage Moto Sport Club d'Avignon contre Auto Moto Club Aubagnais devra rencontrer, au plus tard le dimanche 26 août, l'équipe de l'Auto Moto Club de Carpentras et que c'est le gagnant de ce second match de barrage qui sera qualifié pour disputer le match de quart de finale avec l'Union Motocycliste de l'Aube (2^e équipe).

Il est, en outre, décidé de prolonger de deux jours le délai réglementaire fixé au 31 août pour les matches

Alvès, champion du M. C. Rabat, vainqueur du dernier Grand Prix du Maroc à 110 km. moyenne, en promenade avec sa femme.



LES RALLIES A VENIR

26 Août
Challenge Romanetti (Union Motocycliste Ne-mourienne).
2 Septembre
Circuit Motocycliste de Paris (Moto Club Dionysien, avec le concours de Moto Revue).
9 Septembre
Rallye de concentration du Moto-Club Picard.

de quart de finale, afin que la rencontre du Club qualifié avec l'Union Motocycliste de l'Aube (2^e équipe) puisse avoir lieu le 2 septembre au plus tard.

Vive le moto ball

Voici quelques extraits d'une lettre d'un vieux pratiquant de moto ball, suggérée par notre article du n^o du 4 août.

Vous avez lu, comme moi, avec plaisir l'excellent article du n^o 596. Il semblerait inutile qu'on tente d'ajouter quelque chose à cet exposé ; mais les partisans convaincus de ce jeu, pardonneront à d'autres dont je suis, qui sont moins éminents et moins autorisés, de venir à la rescousse.

Nous avons pratiqué dans notre région jurassienne le Moto Ball de très bonne heure, il y a huit ans il me semble, et il n'est pas trop tard puisque l'occasion s'en présente de dire tout le bien que nous pensons de cet exercice.

Quand nous avons débuté, le nom Moto Ball n'était pas connu, de nous tout au moins, et les règles étaient assez vagues. Nous nous rappelons encore les cris enthousiastes de la foule qui nous parvenaient, dominant les bruits d'échappement, lors de descentes ou de charges folles.

Nous avions de suite compris l'utilité de ces manifestations qui avaient conquis le public. Le spectateur occasionnel la première fois revenait bientôt, et s'intéressait à nos machines.

Imaginez-vous un spectateur non averti qui voit deux machines foncer l'une sur l'autre à plein gaz ; jugeant le choc inévitable, il voit avec stupeur les engins stopper à quelques centimètres l'un de l'autre, virer, démarrer à nouveau et charger. Si ce spectateur n'a pas immédiatement compris que la moto est le plus maniable et le plus docile des véhicules, c'est qu'il est vraiment réfractaire.

VIARD,

ANGLETERRE

L'U.M. de l'Aube gagne un match

L'UNION Moto de l'Aube a battu, au cours d'un match, disputé à Chester, le Chester Moto Club, par 3 buts à 0.

Deux buts furent marqués par Deweigber et un par Bonst.

Le jeu de l'équipe française a toujours été très supérieur à celui de son antagoniste britannique.

Rappelons, à cette occasion, que le jeudi précédent, l'U.M. de l'Aube avait déjà battu à Coventry, l'équipe locale de cette ville, par 5 buts à 1.

Nous rappelons à MM. les secrétaires que nous ne pouvons faire passer dans le numéro suivant que les communiqués ou photos reçues aux bureaux avant le lundi midi.

Le III^e Grand Prix de Nice

Le Moto Club de Nice a fait disputer le 15 août son troisième grand prix de vitesse sur le circuit de la promenade des Anglais, et pour la première fois en nocturne.

Bien avant l'heure du départ les tribunes étaient occupées par une assistance extrêmement nombreuse et à mesure qu'approchait l'heure du départ, tout le pourtour se garnissait. C'est en effet un très brillant succès qu'à remporté l'organisation du M.C.N. sous les directives de son nouveau président M. Verdy.

Ajoutons en outre que la température idéale favorisait les engagés et les spectateurs. Sans conteste, cette manifestation fait rebondir la vitalité de la moto et cette propagande est d'un sérieux appoint pour les constructeurs.

La régularité des épreuves était assurée par les chronomètres officiels de l'A.C.F. MM. Mathieu et Galland.

Ce que furent les épreuves :

M. de Joncy ayant fermé le circuit, la ronde infernale débutait par les 175 cmc. Dans chacune des catégories les concurrents avaient à boucler 25 fois 2.585 m. formant un total de 64 km. 625. Innicarb prenait immédiatement la tête, suivi de l'amateur Bec et de Bergallo. Miss Bella fermait le peloton de 9 partants. Au 4^e tour Bergallo saute Bec devant les tribunes et au 9^e tour, Innicarb ; un duel farouche s'engage entre ces deux « as ». A mi-course il ne restait plus que quatre concurrents. Bergallo abandonnait peu après par suite d'ennuis mécaniques. Une lutte sévère se jouait entre le professionnel et l'amateur. Ce dernier, d'un allant merveilleux, tint la dragée haute forçant son adversaire à augmenter l'allure. Une chute au dernier tour, et Bec tournait régulièrement. Miss Bella machant à la vitesse d'une bicyclette enfantine, se trouvait à huit tours de retard.

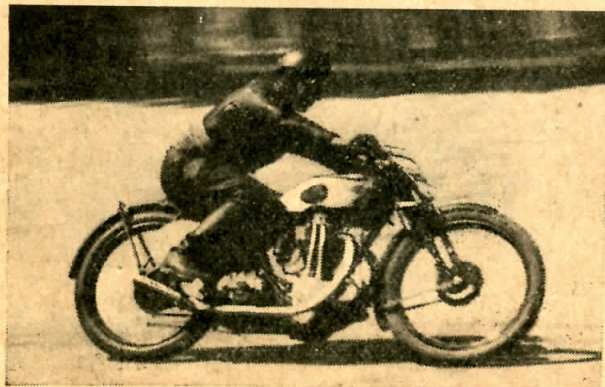
Classement : 1. Bec (amateur) en 48' 24" 2/5. M. 80 km. 100 ; 2. Miss Bella (amateur) à 8 tours.

En 350 cmc. 12 pilotes sont au départ. Innicarb, malchanceux dans la précédente catégorie, se trouvait dès le départ en difficulté avec son allumage et partait avec 1 tour de retard. La ronde était entamée par Onda suivit de Boetsch. Ce dernier abandonna au premier tour et Onda demeurait cavalier seul pendant que les suivants, Perrin et Pasne faisaient un chassé-croisé continuel. Au 11^e tour Innicarb abandonne n'ayant pu remonter ses adversaires et la mi-course ne nous laissait que 7 concurrents. Onda se jouant littéralement vivait sur son avance et la fin se termine par le classement suivant :

1. Onda (Magnat Debon), en 42' 15" 2/5. M. 91. 760 ; 2. Perrin (Monet Goyon), en 42' 35" ; 3. Pharamon Terrot à 1 tour ; 4. Brunier amateur à 2 tours ; 5. Paste amateur à 3 tours ; 6. Revelli B. S. A. à 6 tours.

En 250 cmc. nous enregistrons 7 partants et Onda à nouveau prenait la tête du lot. Au 2^e tour Bellagamba, amateur lui ravit sa place, tandis que Douglas faisait connaissance des balles de paille. Liautaud, à la suite de l'abandon de Onda, active l'allure et un duel s'engage avec Bellagamba qui, au 5^e tour, donne un net avantage au Marseillais. A mi-course trois hommes tournent régulièrement. Le classement s'établit comme suit :

1. Liautaud (Monet Goyon) en 44' 02 1/5. M. 88 km. 050 ; 2. Douglas (Magnat Debon), à 3 tours ; 3. Ottolenghi amateur à 3 tours.



En haut Paul Boetsch sur Terrot, vainqueur de la catégorie 500 cmc. du Grand Prix de Nice.

En bas Onda, sur Magnat-Debon, vainqueur en 350 cmc. dans la même épreuve, prend une courbe dans un style très classique

LE SPORT

CALENDRIER

26 Août

Belgique : Course de côte à Wavre.

27 Août au 1^{er} Septembre

XVI^e Six Jours Internationaux en Allemagne.

2 Septembre

Course de Côte de Lectoure (A.C. du Midi et U.M. du Midi).

Espagne : Grand Prix de Bilbao (Paxy Motorista Vizcaya).

Tchécoslovaquie : Casque d'Or Tchéoue (course sur prairie à l'Hippodrome de Pardubice, en Bohême).

Suède : Grand Prix de Suède à Malmö

9 Septembre

Championnats de France motocyclistes et cyclecaristes à Monthléry (U.M.F.).

Espagne : Tourist-Trophy Espagnol, circuit de Bilbao (Send Motorista Vizcaya).

La catégorie 500 cmc. avec 16 partants, clôturait cette brillante soirée sportive. Dès le départ Boetsch file en tête suivi de Onda, aussitôt une lutte s'engage entre ces deux merveilleux pilotes. Perrin et Brunello se livrent également à un duel farouche. Au 7^e tour, Onda ayant serré doit laisser la course et dans l'intervalle Perrin aug-



Les communiqués doivent être écrits sur un seul côté de chaque feuille. Les écrire de préférence à la machine. Les manuscrits insérés ou non ne sont jamais rendus.

mentait rudement son avance. A mi-course il ne restait que 9 concurrents. Boetsch effectuait le meilleur tour en 1' 31", soit à une moyenne de 102 km. 265 et la plus grande allure effectuée sur ce circuit en moto. Jusqu'au 24^e tour aucune modification ne se produisit, mais au 25^e Brunello fit une jolie embardée qui le forçait à l'abandon.

Classement :
1. Boetsch (Terrot) en 39' 21" M. 98 km. 530 ; 2. Perrin (Monet Goyon), 40' 7" ; 3. Brooke (Norton), 41' 1" ; 4. Riva (Norton), à 1 tour ; 5. Guasco (Saroléa), à 1 tour ; 6. Rizzo (amateur) à 4 tours.

NOEL



Course de côte du Larmont à Pontarlier

Cette course fut un succès pour le Comité du M. C. du Doubs qui organisait. Un public nombreux suivit l'épreuve avec intérêt. Le service d'ordre très bien compris et assuré par de nombreux gendarmes facilita la montée des coureurs. De nombreux partants prirent le départ.

Classement :

Catégorie Sport : 100 cmc. 1. Hymett. — 250' cmc. 1. Vivet. — 350 cmc. 1. Taillaud MCD, 2. Bernoux, 3. Dormand. — 500 cmc. 1. Inglin 2' 58" 2/5, 2. Méroni, 3. Meyland. — Side 500 cmc. 1. Henri.

Catégorie Course : 100 cmc. 1. Courbet MCD, 2. Cristoni. — 125 cmc. 1. Dumont. — 175 cmc. 1. Bourquin MCD. — 250 cmc. 1. Mathiot CD. — 350 cmc. 1. Diétrich MCD, 2' 54" 2/5. — 500 cmc. 1. Vermot, 2' 53" 1/5 meilleur temps.

Le Challenge est gagné par le M.C. du Doubs.



EPREUVES A VENIR

La course de côte de Lectoure

Le 2 septembre se courra la course de côte de Lectoure organisée par l'A.C. du Midi et l'Union motocycliste du Midi.

La course se courra sur la route nationale N° 21, où aura lieu le départ à la borne kilométrique 20 km. 500 et sur la route départementale 7 où aura lieu l'arrivée dans la ville même de Lectoure. La distance à parcourir est de 1 km. 800. Départ arrêté. Arrivée lancée.

Les Grands Prix de France

Le 9 septembre se courront à Monthléry les Grands Prix de France.

Cette épreuve se court par catégories, c'est-à-dire que des courses spéciales sont réservées aux motos 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc. ; aux sidecars 350 et 600 cmc. (qui courront ensemble), aux cyclecars et voitures de 750 cmc., jusqu'à cylindres libres, réunies par groupes de performances analogues.

Pour les motos et side-cars, le carburant est un mélange de 50 % d'essence du commerce et de benzol ; pour les cyclecars et voitures, le carburant est libre.

Les distances à parcourir sont ainsi fixées pour chacune des catégories :

175 cmc. : 14 tours du circuit de 5 km. (70 km.) ; 250 cmc. : 15 tours (75 km.) ; 350 cmc. : 16 tours (80 km.) ; 500 cmc. : 18 tours (90 km.).

Sidecars 350 et 600 cmc. : 14 tours (70 km.) ; Cyclecars et voitures 750 cmc. à compresseur et 1.100 cmc. sans compresseur : 14 tours (70 km.).

Cyclecars et voitures de 1.100 cmc. à compresseur et 1.500 cmc. sans compresseur : 16 tours (80 km.).

Voitures 1.500 cmc. à compresseur et au-dessus : 18 tours (90 km.).

Le Championnat interclubs

Ce championnat, qui, jusqu'ici, a été gagné quatre fois non consécutives par le M.C. de Marseille, une fois par le M.C. Aubagnais et, l'an dernier, par le M.C.D.F., sera comme d'habitude, incorporé à l'épreuve.

La course de côte du mont Ventoux

16 septembre

C'est le 16 septembre qu'aura lieu la classique course de côte du Mont Ventoux, organisée par l'A.C. du Rhône et l'A.C. Vauclusien.

Cette importante épreuve est très bien dotée. Voici

d'ailleurs la liste des prix. Pour le classement général : 1^{er} 1.000 francs ; 2^e 500 francs ; 3^e 300 francs.

Ces prix sont cumulables avec les prix spéciaux affectés aux premiers des catégories et qui sont de 500 fr. pour chacune d'elles.

Les inscriptions, closes le 8 septembre, sont reçues, soit à l'A.C. du Rhône, 4, rue Grolée, à Lyon, soit à l'A.C. Vaulusien, soit au bureau sportif de *Moto Revue* qui transmettra aux organisateurs.

Club Motocycliste Nantais

Le 16 septembre le Club Motocycliste Nantais organisera à Nantes sa course annuelle des *Six Heures Motocyclistes* qui sera pour la première fois complétée par un *Grand Prix des Sidecars et cyclecars* qui se courra en trois heures.

Le magnifique circuit triangulaire du Pont du Cens situé à la porte même de la ville a un développement de 7 km. 700.

Une ligne droite de 2 km. 500 sur une route nationale, permet d'atteindre les grandes vitesses, une jolie route sinueuse, et un chemin moins rapide ferment le circuit, mettant ainsi à l'épreuve toutes les qualités des pilotes et des machines.

Les concurrents sont assurés de ramener de beaux prix, et *Moto Revue* offre deux jolies coupes qui seront attribuées aux vainqueurs du *Grand Prix des sidecars* et des *cyclecars*.

C'est la première année que cette épreuve est ouverte aux professionnels, mais ils ont déjà répondu nombreux à l'appel du C. M. N. et plusieurs au « Bol » se sont fait inscrire.

Pour tous renseignements et engagements s'adresser à R. Gallo, commissaire général du C. M. N., 99, rue des Hauts-Pavés, Nantes, ou au bureau sportif de *Moto Revue* qui transmettra aux organisateurs.



On prépare la journée du kilomètre

L'INTÉRESSANTE épreuve prévue pour le 14 octobre prochain sur la base kilométrique de l'Autodrome de Monthléry, par l'A. M. C. F. et l'A. C. I. F., est en voie d'organisation et les règlements soumis bientôt à l'homologation de l'A. C. F. et de l'U. M. F., vont permettre l'ouverture des inscriptions.

Rappelons que cette intéressante course, qui remplacera cette année Gomez-le-Chatel, qui ne peut avoir lieu à cause de l'état de la route, est en plus d'une course de véhicules où chaque catégorie aura son classement respectif, une épreuve technique qui permet l'établissement de performances contrôlées et éventuellement les records nationaux et internationaux et mondiaux, le chronométrage électrique étant assuré par l'A. C. F., permettra d'établir le temps moyen du kilomètre parcouru dans les deux sens, les départs ayant lieu « Arrêté ».

Les organisateurs ont l'intention de prévoir la possibilité à chacun d'effectuer plusieurs tentatives, la meilleure performance comptant seule pour le classement.

L'épreuve sera ouverte aux : motos, sidecars, cyclecars et voitures toutes classes et catégories.

Remarquons que cette course du kilomètre départ

arrêté arrivée lancée, est la seule compétition ouverte de l'année qui permettra dans le genre l'établissement de records officiels.

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

APRÈS LE « CAMP DU DRAP D'OR » Je courrai les Championnats de France pour Koehler-Escoffier, nous dit Georges Monneret

NOUS avons reçu la visite du grand vainqueur à Calais, Georges Monneret. Le voyant boiter, nous nous inquiétons... Une bûche ? « J'ai bien manqué ne pas même terminer au « Drap d'Or », nous dit-il, tout le monde a mis mon mauvais début de course sur la difficulté que j'ai eue au départ. Et bien non, voici la vérité : J'avais oublié d'ouvrir mes robinets de réservoir et sitôt sur ma machine, le moteur commence à bafouiller. Le temps de réparer mon oubli, et mes adversaires étaient à 200 mètres devant. De beaucoup le plus rapide, je passais en tête devant Withe, mon heureux adversaire de Dieppe, au premier virage. Au second, ma deuxième mal enclanchée lâche et, étant au point mort, mon moteur s'arrête. Ayant une confiance aveugle dans la tenue de route extraordinaire de ma Saroléa, j'ai fait une gaffe monumentale. Etant encore fortement couché dans la courbe, je redonnais un coup de pied sur le sélecteur, pour repasser en seconde ; hélas, le moteur était sur la compression ! La roue arrière se bloquant, ce fut la culbute, je roulais sur moi-même, loin de la machine... et Withe, qui me suivait, me passa sur l'épaule. Sur le coup, ne souffrant pas trop, et ayant constaté que, à part un guidon tordu, ma machine n'avait rien, je remis en marche et courrais à la poursuite des hommes de tête. Reprenant régulièrement 5^e par tour au leader, je fis même un tour à 119 de moyenne, temps qui fut annoncé là-bas, et dont je ne trouvais trace dans aucun compte rendu officiel ? Withe ayant dû régler son embrayage, je passais en tête ; la pluie tombant, je crois que je fus le seul à ne pas baisser de vitesse, alors que l'Anglais, sans doute gêné par ses lunettes de myope, était complètement désemparé, se faisant même passer par Jullien.

Ce fut enfin l'arrivée. Depuis deux tours, la douleur au genou gauche était insupportable et sitôt descendu de machine, je m'écroulais. Je ne pourrais sans doute pas partir au Comminges, la Faculté m'ayant ordonné trois semaines de repos.
— Et les championnats de France ?
— Je dois partir en 250 et 350 pour le compte de Koehler-Escoffier, et faire les Grands prix de France pour Saroléa.

Le kilomètre lancé de Strasbourg (U.M.F.)

On nous prie d'insérer :
EN qualité de spectateur au « Kilomètre lancé » du M.C.A.L. du 29-7-34, quatre sportifs de Strasbourg se permirent d'attirer l'attention de « France Moto » sur les faits suivants :
Le motocycliste Wagner, membre du M.C.A.L. a fait une chute grave, sa machine dérapant sur la route. Cette chute n'a pas eu lieu sur le vrai « Kilomètre », mais à la sortie où Wagner, dont la machine après la chute continuait à glisser sur la route, fut lancée contre un arbre et cela à toute proximité de nous, rapporteurs de cet article. Il n'y a rien à dire contre le service sanitaire qui fonctionnait normalement. Ambulance et médecin étaient bientôt sur place pour organiser le transfert du blessé dans une clinique.

Par contre, le lendemain, l'article « Des Dernières Nouvelles », sur la réunion, mentionne à peine cet accident. On dit que la course s'est bien passée, sauf une chute insignifiante du coureur Wagner. D'autres nouvelles sur l'accident et l'état du coureur manquaient complètement, malgré qu'il résultât d'une source privée, que les blessures de Wagner étaient bien graves et qu'il n'avait pas repris connaissance lundi soir.

Les « Dernières Nouvelles Illustrées » de jeudi publiaient une photographie en mentionnant la chute du coureur et le peu de gravité de ses blessures. Ceci en même temps où nous lisons dans « Les Dernières Nouvelles » que le coureur Wagner tombé à la réunion du Kilomètre lancé a succombé à ses blessures.

Avec cette nouvelle, le cas Wagner semblait être liquidé, car à partir de ce moment, on n'entendit plus parler. Aucune annonce, aucun faire-part du M.C.A.L., donc impossibilité pour tout ami et témoin de l'accident d'assister aux obsèques du malheureux coureur.

Non seulement les témoins de l'accident, mais même des personnes tout à fait étrangères au sport de la moto, expriment leur indignation sur la façon dont fut liquidé le cas du coureur Wagner. A noter que M. Wagner était, d'après nos renseignements, depuis de longues années membre du M.C.A.L. pour les intérêts duquel il s'exposait maintes fois, ce qui devait lui coûter la vie le jour-là.

Loin de nous de critiquer le M.C.A.L., nous n'avons énuméré que les faits, mais nous sommes persuadés et avec nous bien d'autres encore, que le public s'intéresse à l'issue d'un cas pareil et que les convenances les plus élémentaires auraient exigé d'annoncer la mort du malheureux coureur d'une autre manière pour l'honorer et lui conserver l'estime générale qu'il mérite bien. Nous ne croyons pas que ce système employé encourage notre sport et en retardant ces tristes faits, nous pensions éviter qu'ils se répètent à l'avenir.

Quatre témoins de l'accident Wagner.

Suivent les 4 signatures.

(Lettre authentique à la F. M. E.)

Après le Grand Prix du Maroc

MALVIS, le vainqueur du dernier Grand Prix Marocain (sur 500 Norton) me faisait part de son étonnement.

Dans le dernier article de *Moto Revue* N° 595, la conclusion laisserait à supposer que ce coureur a fait une course d'attente, ce qui n'est pas exact. Il est facile de s'en rendre compte par ce qui suit (et qui n'enlève rien à la valeur des autres concurrents).

Au 1^{er} tour, départ donné arrêté. Malvis passe premier réalisant la moyenne de 116 (avec départ arrêté).
Au 2^e tour, Malvis s'arrête à son stand, durant 3' 14", pour régler son embrayage. Tous ses concurrents l'ont doublé lorsqu'il repart.

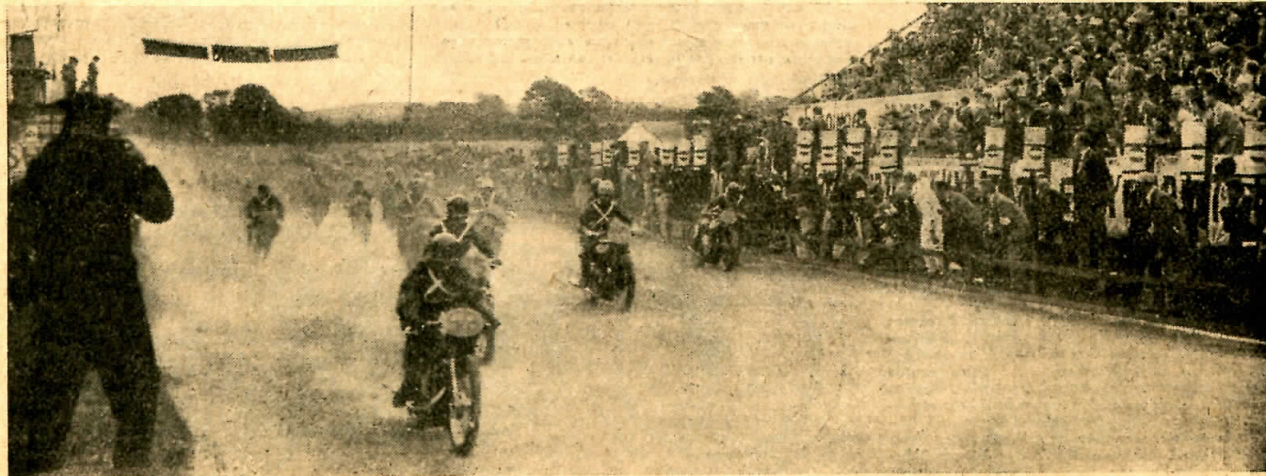
Au 5^e tour, il est redevenu 2^e du classement général et continue à remonter ses adversaires d'une manière qui doit être assez bonne, puisqu'au 8^e tour il a repris le commandement.

Du 8^e au 18^e tour, il restera en tête et remportera ainsi la victoire.

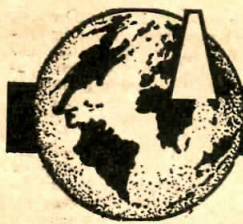
A noter qu'un arrêt pour le ravitaillement au 11^e tour ne lui fit pas perdre la première place.

D'autre part, ce même coureur vient de se classer premier en 500 cmc. au premier concours organisé par le M. C. R. au retour de la sortie du 15 août sur Mazagan. 220 km. Moyenne : 80 km. (traversée des villes de Mazagan, Casablanca et arrivée en ville à Rabat).

Ch. M.



Les records ont été battus dans toutes les catégories au Grand Prix de l'Ulster qui fut gagné par Walter Rush. Notre photo représente, dans un nuage de fumée, les concurrents prenant le départ.



MOTO REVUE BELGE

LA COURSE DE COTE A WAVRE

L'Auto-Moto-Club de Wavre organise, le dimanche 26 août, à partir de 13 heures, son épreuve de côte dénommée Grand Prix Robert de Broux et ouverte aux motocyclistes, sidecaristes et automobilistes.

La course consiste à escalader en vitesse la côte, sur une distance de 2.500 mètres. Le départ sera donné arrêté, moteur en marche. Seuls, les sidecaristes pourront se faire aider de leur passager.

Les catégories et classes suivantes seront admises : 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., 750 cmc., 1.000 cmc. et 1.350 cmc.

Seniores : 185 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. et 750 cmc.

Internationaux : 350 cmc., 500 cmc. et 750 cmc.

Sidecars Juniors : 350 cmc., 600 cmc., 1.000 cmc. et 1.350 cmc. Seniores : 350 cmc. et 600 cmc.

Autos : jusque 750 cmc., 1.000 cmc., 1.500 cmc., 2, 3, 4 et 5 litres et au-delà de 5 litres.

Le carburant sera libre pour tous les concurrents qui auront droit chacun deux à montées. La seconde montée sera facultative. Le meilleur temps réalisé au cours des deux montées éventuelles sera retenu en vue du classement.

Les motos et sidecars devront être munis des trois disques réglementaires reproduisant chacun le numéro de licence de leur conducteur respectif.

La course aura lieu, quel que soit le temps. Les départs seront donnés de minute en minute.

Tous les véhicules devront être tenus à l'entière disposition des organisateurs, jusqu'à la proclamation des résultats.

Les essais seront autorisés le dimanche 26 août, de 11 à 12 heures.

Inscriptions et renseignements chez M. Raymond Hubin, secrétaire de l'Auto-Moto-Club de Wavre, 10, rue Constant de Raedt, à Wavre.

G. D.



GRAND PRIX DE SUÈDE

2 septembre 1934

Engagés
500 cmc.

Ragnar Sunnquist (Suède), Husqvarna; Einar Nilson (Suède), Norton; Rolf Gulich (Suède), Norton; Karl Erik Kihlskog (Suède), Norton; Carl Bagenholm (Suède), Saroléa; Otto Brandt Jr (Finlande), Rudge; Raine Lampinen (Finlande), Rudge; K. G. Granberg (Finlande), Saroléa; Knud E. Mogensen (Danemark), B.S.A.; Einar Knudsen (Danemark), Triumph; Holm Madsen (Danemark), Husqvarna; Henry Jorgensen (Danemark), A.J.S.; Hugo Kohlus (Allemagne), Rudge; W. J. Rusk (Irlande), Velocette; E. A. Mellors (Angleterre), Norton; S. „Ginger“ Wood (Angleterre), New Imperial; Michael Gayer (Autriche), Saroléa; Friedrich Cerny (Autriche), A.J.S.

350 cmc.

Erik Mansson (Suède), Velocette; Gosta A. Bjorkman (Suède), Velocette; Stig Andersson (Suède), Grindlay-Peerless (Python); Arthur Olsson (Suède), Husqvarna; Helge Carlsson (Suède), Husqvarna; Arne Anttila (Finlande), Husqvarna; K. Stenij (Finlande), Rudge; Sejer Dybbre (Danemark), Norton; Chr. Carlsen (Danemark), Norton; Bruno Ahlswede (Allemagne), Velocette; Hans Richnow (Allemagne), Rudge; Ernst Loof (Allemagne), Imperia-Python; Otto-Schanz (Allemagne), Imperia-Python; Mita Vychodil (Tchécoslovaquie), Norton; E. G. Nott (Angleterre), Husqvarna; Alex Mitchell (Angleterre), Velocette; G. L. Emery (Angleterre), Velocette.

250 cmc.

Sten Edlund (Suède), Husqvarna; Ove Lambert-Meuller (Suède), Husqvarna; Holger Andersson (Suède), Sunbeam; Rudolv Jonsson (Suède), Husqvarna; Svend-Aage Sorensen (Danemark), Br. Excelsior; E. Fernihough (Angleterre), Br. Excelsior; Leo H. Davenport (Angleterre), New Imperial; Sydney Gleave (Angleterre), Br. Excelsior; H. G. Tyrell Smith (Irlande), Rudge; Charlie Manders (Irlande), New Imperial.

EN HONGRIE

A Budapest

Sur la piste de Millenaris, une épreuve de vitesse a eu lieu, qui a donné les résultats suivants :

1. Baranyai (Puch); 2. Kiso (Puch); 3. Kespar (Rudge). Au cours de la même réunion, Klotz battit Driel dans le match poursuite, organisé par le K.A. Club. Ce match avait réuni 23 concurrents.



Rosemayer passerait à Auto-Union

On annonce en Allemagne que le coureur motocycliste allemand Rosemayer passerait comme bien d'autres à l'automobile, et courrait l'an prochain pour le compte d'Auto-Union.

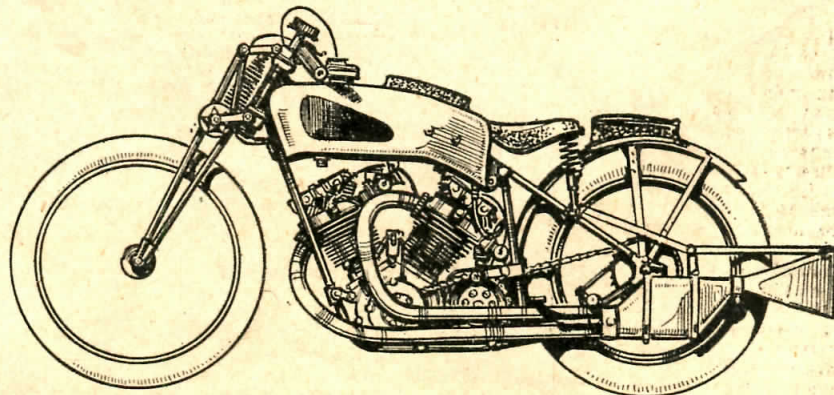
Pilz accidenté

A la course de côte de Luckendorf, en Saxe, le coureur Pilz, de B. M. W., a fait une chute grave avec fracture du crâne. On espère cependant le sauver.



LA NEW IMPERIAL BICYLINDRE EN V S'ATTRIBUE LA COUPE DU POLYCYLINDRE DE MOTOR-CYCLE

NOTRE confrère britannique *The Motor Cycle* avait mis en compétition une coupe qui devait être attribuée à la première motocyclette polycylindrique de 500 cmc. maximum qui couvrirait dans une heure la distance de cent milles, c'est-à-dire 160 kms. 900. Jusqu'ici, quoique plusieurs tentatives aient été effectuées, la malchance semblait poursuivre les prétendants à cette coupe, ce qui démontre bien combien la tâche était ardue et rehausse d'autant plus l'éclat de la performance accomplie par la New Impériale et son pilote S. Ginger Wood.



La New-Imperial bicylindre qui a gagné la coupe du Motor Cycle en couvrant plus de 100 milles dans une heure

C'est par un matin frais et brumeux que Wood effectua sa victorieuse tentative. Le vent était violent et de lourds nuages noirs faisaient craindre que la pluie ne vint interrompre la performance. Néanmoins, la machine fut amenée sur la piste et après un galop d'essai de deux tours, Wood décida d'effectuer une tentative officielle. Il se mit sur la ligne de départ et démarra au coup de pistolet du starter : M. Reynolds. Anxieusement un petit groupe de spectateurs privilégiés chronométrait le premier tour. De l'autre côté de la piste le rugissement continu du moteur nous parvenait, amplifié semble-t-il par l'humidité de l'atmosphère, tandis que le bolide faisait sa trouée dans le brouillard.

Un tour à près de 172 l...

APRÈS avoir couvert le premier tour, Wood apparut au début du second déjà complètement à plat sur son réservoir, ce second tour fut couvert à 169,463. A la fin du troisième tour, peut-être à cause de la moindre violence du vent, il porta sa vitesse à 171,948 à l'heure ! Mais, craignant sans doute que le moteur ne tint pas l'heure à ce train d'enfer, ceux qui dirigeaient la tentative lui firent signe de ralentir et il continua à tourner régulièrement à une allure variant entre 165 et 167 km. à l'heure. Et, tour après tour, la tentative se poursuivait, monotone.

Au dix-huitième tour, on lui fit signe de s'arrêter au prochain pour ravitailler en carburant. Il avait dès ce moment gagné 1'30" sur son tableau de marche et sa moyenne était de plus de 167 à l'heure.

A mi-distance

AU bout d'une demi heure, Wood, sûr de lui maintenant, ralentit légèrement, ménageant son moteur, et continuant à tourner juste au-dessus de la vitesse minima, c'est-à-dire entre 160 et 162. L'heure écoulée, il avait couvert 163 km. 224.

Quelques détails techniques sur la machine

AU point de vue purement technique, la New Impériale de Wood est extrêmement intéressante. Pratiquement, ce sont deux cylindres semblables à ceux qui équipaient les 250 cmc. du Tourist Trophy qui ont été accouplés sur un carter de manière à former un 500 cmc. bicylindre en V.

L'alésage est 62,5 et la course de 80. Les culasses sont en alliage à base de bronze à un seul échappement dirigé vers l'avant. Chaque cylindre a son carburateur propre, la pipe d'admission étant inclinée à 13 degrés vers le bas.

Le moteur étant réglé pour la tentative, pour la marche avec un mélange d'alcool et un taux de compression adéquat était employé. Naturellement, comme il est de règle à l'autodrome de Brookland un silencieux de forte capacité avait été monté.

La boîte de vitesses à quatre combinaisons avait les mêmes rapports que ceux employés au Tourist-Trophy. La fourche est une Webb et les carburateurs des Amal à corps horizontaux.

Nos lecteurs pourront se rendre compte par le dessin, ci-dessous, que cette machine n'est pas une super-allégée hormis l'absence de frein et de garde-boue avants, et qu'elle possède toutes les caractéristiques d'une moto de circuit.

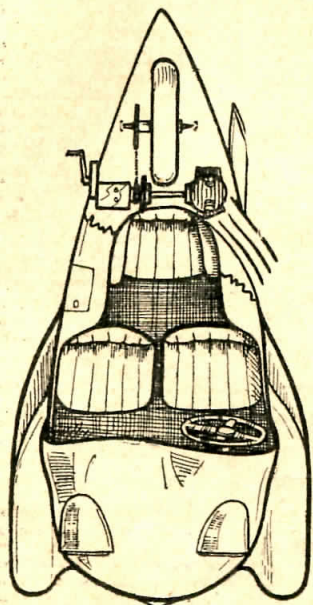
A PROPOS DE...

... notre article du 4 août :

LE CYLECAR
DE PETITE CYLINDREE

C'EST avec un grand plaisir que j'ai lu dans le n° du 4 août de *Moto Revue* un article, fort intéressant du reste, au sujet de cyclecars de petite cylindrée.

C'est au sujet du dessin de la page 583 que je vous écris cette lettre. Le plan de ce petit cyclecar est évidemment bien séduisant, et sa réalisation doit être extrêmement économique, mais tel qu'il est, il ne comporte que deux places, et beau-



Voici, vu en plan, le cyclecar dont il était question ici, tel que le conçoit M. Pompallier.

coup de motocyclistes viennent au cyclecar, contraints et forcés parce que, outre leur propre personne, ils en ont deux autres à transporter, ce qui est mon cas.

Prenons donc ledit croquis, et, au lieu que la roue motrice soit à l'avant, mettons la à l'arrière. Cela nous permettra une simplification mécanique puisque, du même coup, nous aurons une direction normale et que nous supprimerons les joints de cardan et autres articulations inhérentes à une roue avant motrice et directrice à la fois.

En outre, et c'est cela surtout qui m'intéresse et, je le répète en intéresse beaucoup, nous allons pouvoir disposer deux places côte à côte à l'avant, bien confortables, et une autre place également bien spacieuse à l'arrière et située, comme mon petit croquis l'indique, au milieu de la carrosserie. Et puis enfin, derrière cette troisième place un moteur à refroidissement par air, grâce à un courant d'air dirigé par des crevés sur le côté de la carrosserie.

POMPALLIER.

TRUCS PRATIQUES

Tout truc inséré vaudra une bougie à son auteur. Nous prions instamment nos lecteurs de ne nous envoyer que de véritables trucs pratiques qu'ils ont réalisés et non qu'ils peuvent avoir imaginé, mais n'ont pas employé.

Pour être inséré, tout truc doit obligatoirement être accompagné d'un croquis.

Porte-mallette arrière

Fig. 1

CEUX qui préfèrent les bagages à l'arrière peuvent confectionner eux-mêmes un porte-mallette économique qu'ils pourront enlever le cas échéant, grâce à des écrous à oreilles. Le croquis indique comment le montage doit être effectué. Ce porte-bagages est construit en fer plat, dont les éléments sont soudés ou rivés.

Plançq, Romainville.

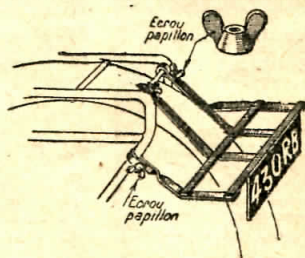


Fig. 1

Fuites d'essence

Fig. 2

Le bouchon du réservoir fuit... Nous avons déjà publié nombre de moyens d'y remédier. En voici un nouveau :

Un disque en tôle soudé autour du réservoir dans le genre de la solution N° 1, et garni d'étoupe qui s'imbibe d'essence. Ajoutez un disque de feutre entre la calotte du bouchon et l'embase fixée au réservoir.

La solution N° 2 est sensiblement identique. Le disque, au lieu d'être soudé, tient par pression sur les parois de l'embase.

Gribaut, Meaux.

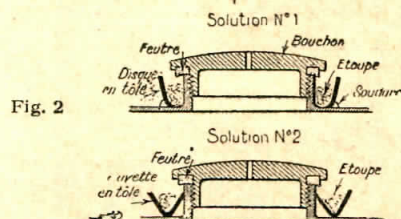


Fig. 2

Deux pare-jambes

Fig. 3 et 4

Le premier (Fig. 3) est pour une machine à réservoir « entre tubes ». Une plaque de métal ou de bois est fixée au tube supérieur par un collier et deux boulons. Une autre plaque se trouve sur le tube descendant au moteur. Confectionnez ensuite un « habillage » comme il est indiqué sur la figure, en toile imperméable, toile huilée, toile cirée, moleskine ou cuir. La protection ainsi assurée est très efficace et les panneaux latéraux empêchent votre vêtement de toucher au moteur.

Fauvin, Besançon.

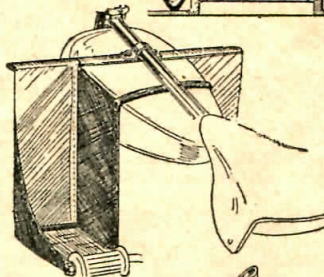


Fig. 3

Le second (Fig. 4) est moins enveloppant, mais peut s'adapter à toutes les motos. Deux plaquettes de fer sont fixées également par un collier et deux boulons chacune, au tube allant au moteur.

Deux panneaux de contreplaqué ou de tôle les relient, formant une légère flèche dans le plan vertical. Ce pare-jambe a l'avantage d'être très simple et peut s'exécuter très rapidement à peu de frais.

Escoffier, Courbevoie.

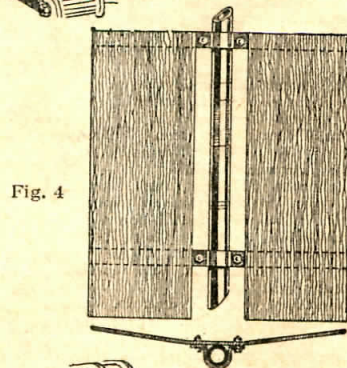


Fig. 4

Echappement par dépression

Fig. 5

SCIEZ le tube d'échappement comme il est indiqué sur le croquis, en ayant soin que l'ouverture se trouve à un endroit où le tube est déjà dirigé vers l'arrière, pour éviter une contre-pression. Une bague coulissante, commandée par un bodwen et rappelée automatiquement par un ressort, viendra obturer l'ouverture lorsque vous roulez lentement dans une agglomération.

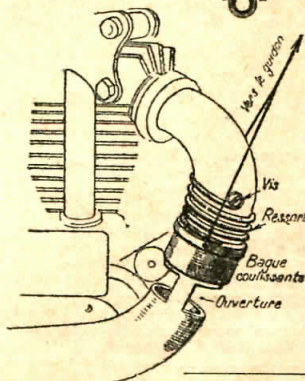


Fig. 5

Laurent, Jarry.

nos petites annonces

service permanent
des occasions

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.

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

Automoto 500 cmc., arbr. à came, en tête, 2 échap. ecl. accus, klaxon, tansad. E.N., 2 ph. sacoches caval. bon ét. 3.200 fr. Autret, 3, rue de la Liberté, Bagnolet (Seine).

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 à conditions,
82, av. des Ternes, angle boul. Péreire.
B.S.A., 500 cmc., bon état, cse besoin
argent. 96, rue des Entrepreneurs, Paris-15°.

Dollar 350 cmc., fin 33, chrom. équip.
compl. susp. A.R., bel. mach. au plus
offr. 9, rue André-Del-Sarte, Paris.

Les plus belles occasions, depuis 700 fr.
Derr. Saro. F.N., achat compt., 47, avenue
de la République.

Gnome et Rhône CV 2, cme nve,
5.000 km., tte équip. 5.600 fr., Massart,
4, passage David-Belugou, Montpellier.

Terrot 350 cmc., équip. prix 1.600.
Jap 350 cmc., équip. 1.900, culb. 175 cmc.,
tr. bon ét. 950 fr., 21, avenue de la Porte
d'Italie.

Guzzi course 250 cmc., mot. rév. à
l'usine à roder. 6.500 fr. Viard, 2, rue
Savy, Maisons-Alfort.

Monet-Goyon, 175 cmc., Villiers,
3 vit. et nf gar. 1.200 fr. Renaudin, 29,
rue des Panoyaux, Paris-20°.

Motobécane 500 cmc., mot. Black-
burne, culb. bte Burman, cse départ,
1.500 fr. Pavillon Lorraine, 12, boulevard
Général-Galliéni, Argenteuil (S.-et-O.).

Gillet-Herstal 500 cmc., Coupe de
France, 1.700 fr. Garreau, 289, rue de
Vaugirard, Paris.

Motoconfort bloc. 350 cmc. lat. ecl.
accus, b. équip. 2.000 fr., Gontier, 18,
rue Crevel, Rueil.

Vélototeur Ravat, 550 fr., ecl. électr.,
parfait état. 2, boulevard de Versailles,
Suresnes.

Sans premier versement et reprise,
même de votre moto, etc. Fourn. moto
de votre choix et voiturette. Conditions
spéciales pour le neuf. La Transaction,
5, rue Emile-Allez, Paris-17°. Métro
Champerret.

500 A.C.T. Soyer parf. ét. 110 à l'heure,
essai à volonté, 2.500 av. Bernardet, frein
grd sport, 1.300 contre 2.500 ensemble ou
sépar. Potier, 8, rue Oberkampf (11°).

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

PIECES 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

ATELIER MOTOS

ACHAT toutes MOTOS
argent de suite

Occasions
garanties 6 mois

CRÉDIT
même prix qu'au comptant

COMPTANT
Conditions spéciales

LATSCHA
16, R. Aug.-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)
NE PAS CONFondre
à 150 m. de la gare d'Asnières
Téléph. : Grésillons 17.93

LA TABLETTE Carbohyd

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

- 1° Suppression de la Calamine.
- 2° Economie d'essence 10 à 20%.
- 3° Economie d'huile 20 à 40%.
- 4° Départs instantanés même par temps froid.
- 5° Reprises extraordinaires.
- 6° Moteur plus souple et chauffant moins.
- 7° Augmentation de puissance, surtout en côte.
- 8° Suppression du cliquetage.
- 9° Allongement 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°
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne
PARIS (20°)
Achète, Vend, Répare, Echange
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 - Echange
Agence Générale France: Etzbi, Pierre PSALTY
271, Boul. Péreire - PARIS
Tél. Etoile 55-52 Métro - Maillot

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

ALGY
GNOME-&-RHONE - MOTOCONFORT
Mise au point toutes marques - Stock A. M. A. C.
Piston et Réalésage
10 années d'expérience dans les motos belges
12, r. de Villeneuve, ALFORTVILLE
(Ent. 18-40) - Ouvert tous les jours Dim. et Fêtes

"PATE HERCULE"
ROTHAU (Bas-Rhin)
Vulcanisation à Froid pour toutes
réparations caoutchouc
Grand tube n° 9 fr. - Ch. Post. Strasbg 231.28
Notice gratuite sur demande

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

CHROMAGE NICKELAGE
— E. CALMELS —
9, rue Marius-Aufan, PARIS-17° (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

J. THEVENON 127-129, Av. Parmentier PARIS
Fait au plus juste prix toutes lunettes à verres simples ou "Blindés Flambo" pour l'École, l'Atelier, le Bureau, la Ville, le Spectacle, le Stade, l'Air et la Route.

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

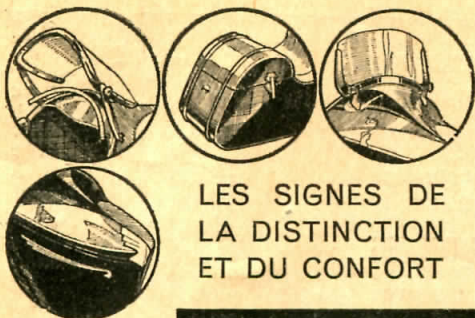
OTOM ?

AVEZ-VOUS DÉJÀ RÉFLÉCHI ?
à la panne d'essence à 5 kilm.
d'une pompe ? ?

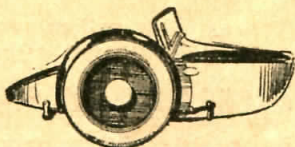
Aux reproches de votre passagère.
A la journée gâchée.

OTOM a pensé à vous
et vous le prouvera prochainement
????????

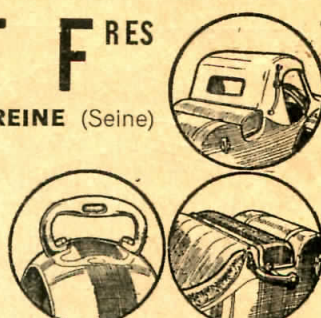
N'IMPORTEUT 5k



LES SIGNES DE
LA DISTINCTION
ET DU CONFORT



16
Records du
MONDE



BERNARDET F^{RES}

5, Rue des Bruyères - BOURG-LA-REINE (Seine)

Etoile bleue, 5 CV, tr. b. équip. cme
nve. B.S.A., 1, rue des Acacias, Paris.
F.N., 350 cmc., 1930 sac, t-sad, p.b.
sp. 2.800 fr., soir 7 heures. Perrin, 37,
boulevard Pasteur.

Pièces pour machines anglaises Norton,
Rudge, etc., garant. d'origine. Garreau,
289, rue de Vaugirard.

Terrot 350 cmc., lat. ite équip. 3.000 fr.
Serra, 9, rue Réaumur, Paris-3^e.

Terrot 350 supersport équip. tr. bon
ét., prix à débat. S'adresser à partir de 6 h.
Concierge, 10, rue du Clos (20^e).

Norton 500 cmc., arbre à came, 500 cmc.
4.500 fr., type C.M.I., N.S.U. 1934, 500
arbre came, équip. nve. réél. occasion.
Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Terrot 500 jap. culb., 2 tubes bon
état, 2.100. Osmont, 9, sentier Saint-
Denis, à la Dhuy's Montreuil.

Norton 350 cmc., international. Mai 34.
Culasse bronze garantie 7.000 fr. Belle
B.M.W., 750 cmc., sport 33, équip. 6.950.
Gillet-Herstal 500 comp. écl., 3.500.
Stylson 250 cmc., Jap culb. écl. 2.500,
etc. Side grand Tourisme à droite, neuf,
1.250 fr. Rémy, 21, rue de Tlemcen,
Paris-20^e.

SIDECARS

Part. vend splend. side. 500 Gnome
Bernardet et 350 Peugeot ent. équip. B.
prix. Voir av. 17 heures, Perny, 16, rue
des Saules (18^e). Cse voit.

Motos 250 et 500 avec side, prov.
reprises. Prix intéressants. Villard, 16,
rue Rouvray, Neuilly.

René Gillet, châs. susp. r. sec. écl. élec.
Conf. réél. occ. Bone, 5, rue du Clos.

Side parf. ét. 700 fr. Jouilleau, 19,
place Félix-Faure, Rambouillet.

B.S.A. 5 CV culb. side Belgian, bien
équip. parf. état. 1, rue des Acacias.

Monet et Goyon 5 CV av. side sort.
usine 1933, écl. Marchal, 1.900 fr. Biga,
5, rue Emile-Allez, Paris-17^e. Métro
Champerret.

Palais de la Moto, sides neufs, occa-
sions, 82, avenue des Ternes, angle bou-
levard Pèreire.

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

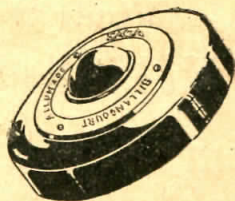
CYCLECARS ET VOITURETTES

5 CV Citroën tr. bon ét. pont. banjo
2.600 fr. F.L. Verrière, 7, rue Crussol,
Paris.

P. SOURIAU, Constructeur
de
VOLANTS MAGNÉTIQUES



ÉCHANGE tous
Volants de VéloMOTEURS
Motos (jusqu'à 250 cc.)
Moteurs fixes - Bateaux



Quelle qu'en soit
la Marque

Tarif franco sur demande

P. SOURIAU
13, rue Gallieni **BILLANCOURT**

MOTOCYCLISTES, VOTRE VIE VAUT-ELLE

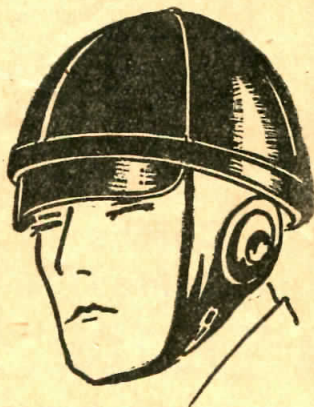
129 FRs?

OUI ?

ALORS MUNISSEZ-VOUS
SANS TARDER D'UN
CASQUE BAYARD

NON ?

ALORS ACHETEZ
AU RABAIS UN
CASQUE QUELCONQUE



Brochure N° 7 franco sur demande

Ét^s DUPUY-CHAUTARD - 28, r. de Château-Landon, PARIS-10^e

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

DAX - TERROT - PEUGEOT

motos neuves et d'occasion
12 et 18 mois de crédit
GARANTIES 6 MOIS - Achat
Reprise de toutes motos
Ouvert même le Dimanche

VOLTAIRE - MOTOS

26, Rue Voltaire, PARIS-XI^e
Téléphone : Roquette 86-37

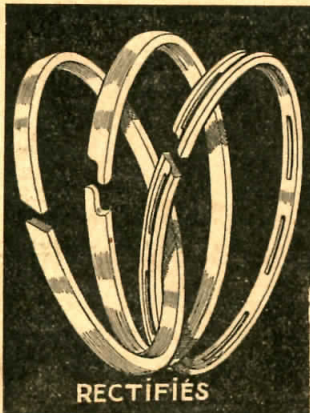
DRESCH - MOTOS

PIÈCES détachées
Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions GARANTIES
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert de 8 h. à 12 h. 30 et dim. matin

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



RECTIFIÉS

SEGMENTS H. GRENIER

Stock en toutes dimensions le plus important d'Europe.

6.000 5.000

dimensions en segments rectifiés dim. en segments traités "Noirs"

4.000.000

de segments d'étanchéité et raclo-graisseurs

R. E. X. et R. T. N.

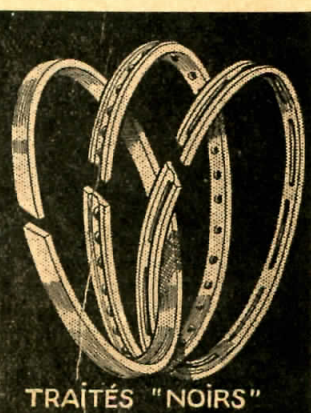
Vincent PRIOTTI, 17, Rue Carnot
Tél. Pèreire 13-14 et 20-13 - LEVALLOIS (Seine)

MOTO-CHAPELLE

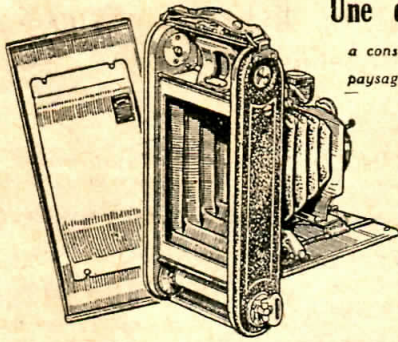
66, r. de la Chapelle, PARIS, Nord 86-53
AGENCE des GRANDES MARQUES
Réparations - Mise au point
SERVICE DE DÉPANNAGE
Nombreuses occasions, tous access., pièces détach.

PÉAN P., Ex-champ. moto

Agence officielle "PEUGEOT"
16, r. Eichemberger, PUTEAUX-Longch. 03.80
Réparation toutes marques. Spécialiste de Peugeot
Occasions superbes. Reprises. Pièces détachées
Peugeot. - Vente toutes Marques sur demande.



TRAITÉS "NOIRS"



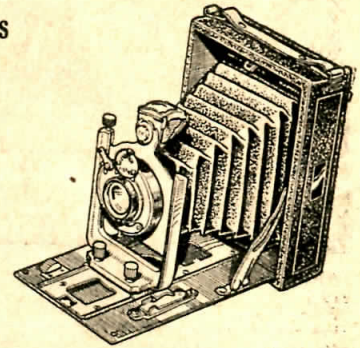
Une des plus anciennes Maisons Françaises

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

Vous trouverez à la
“MAISON DE LA MOTO”
 (et à des conditions fort intéressantes)

Toutes les Cartes et tous les Guides MICHELIN

Envoi par poste, sans frais (aucun envoi contre remboursement)

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 importante, (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.

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

Peugeot 201 cond. int. bon ét. de march. Imbernotte, 1, rue des Acacias.
Sans premier versement et reprise, même moto ou voiture. Fourn. voiture de votre choix 201 Rosengart, Ford, etc., matériel garant. conditions pour le neuf.
La Transaction, 5, rue Emile-Allez, Paris-17^e. Métro Champerret.

5 CV Citroën, 2 pl. bon ét. de marche; 2.300 fr. Garage de Juillet, 16, rue du 14 Juillet, Pré Saint-Gervais.

Sandford Rub. culb. à vendre ou à éch. contre bon torpédo, 4 pl. Citroën Grattepanche, 6, rue de Paradis, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Besoin arg., Peugeot 5 CV sport, bon ét. 3.000 fr. Malo, 32, quai d'Alfort, Alfort (Seine).

Torp. Villard 3 pl. 1.800 fr., écl. électr., compt. montre, tr. bon état. Billet, 5, avenue Villemain (14^e).

Garage Soult, 21, boul. Soult, Métro Porte Dorée. Reprend toutes motos ou autos. Nos occasions :

5 HP Citroën p. b. 3 pl. 6 HP Renault, cabriolet spider. 7 HP Donnet C. l. 4 vit. C.6 comme neuve, 7.800 fr.

Palais de la Moto, cyclecars et voitures. 82, avenue des Ternes, angle boulevard Péreire.

D'Yrsan Ruby, bon ét. marche et cam. Rosengart 4 CV. 1.500 fr. chaque. Ecr. pour rendez-vous, Lanjol, 3, rue Mouchettes, Meudon (Seine-et-Oise).

Le Segment BI-RA?

Supprime les remontrées d'huile.
Augmente le rendement.
Diminue la consommation.
Huile: 90% • Essence: 20%

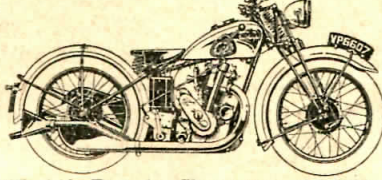
absolument remarquable. Je le conseille et, qui mieux est, je l'emploie.
Amort

Notice Franco champion Sidecariste SEGMENTS BI-RA
AVENUE DE MONTEILMAR - VALREAS - V&S



Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE VENDUE A UN PRIX FRANÇAIS



Distributeurs :
Établi^s N. LAURENT, 140, Rue des Charrettes, ROUEN
Agent à Paris : GRANDE-ARMÉE MOTOS, 23, Av. Grande-Armée

Palais de la Moto, échange motos et voitures. 82, avenue des Ternes, angle boulevard Péreire.

DIVERS

Batterie Huitric 6 CV. 24 A.H. bas prix. Delos, 5, rue l'Olive, à Paris-18^e.

Carburateurs neufs complets, dernier modèle pour vélomoteurs, 60 fr. Beau-soleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

Tenor Cicca et neuf, valeur 220 fr., à céder pour 100 fr. Ecrire Dubouis, à Saint-Désiré, Allier.

Palais de la Moto, échange différence à crédit, 82, avenue des Ternes, angle boulevard Péreire.

Accessoires toutes marques, tansad Mérat, repose-pieds, sélecteurs tous modèles 3 et 4 vitesses, pose immédiate. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Toutes les chaînes, tous les pneus, spécialiste pour René Gillet et Morgan, Dalbiac, 1, rue des Jardins Saint-Paul, Paris-4^e.

DEMANDE D'EMPLOI

Dessinateur bte mécanique, cherche situation industrie, bureau d'études, banc d'essai ou collaboration. Roger Souverain, 38 bis, rue des Parots, Troyes (Aube).

DERNIÈRE HEURE

250 cmc. Guzzi, course, écrire à Capellano, 56, avenue du Président-Wilson, Montreuil (Seine).

LA MAISON DE LA SOUDURE D'ALUMINIUM

LASSAL

25 BIS RUE GARNIER - NEUILLY S/SEINE - TEL. MAILLOT 46-92
LA SEULE SOUDURE D'ALUMINIUM SCIENTIFIQUE ET PARFAITE




Torpédo 5 CV Peugeot, 3 pl., mot. nf 2.500. Ecr. Renouvel, 66, rte de Montrouge, Malakoff.

ON DÉSIRE ACHETER

Gnome et Rhône 3 CV Junior nve ou tr. bonne occas. et b. prix. Fossat René, Concoules (Gard).

Je suis acheteur vélomoteur. Baron, 9, rue de la Plaine, Croissy. Tél. : 21-56.

Palais de la Moto achète le plus cher. 82, avenue des Ternes, angle boulevard Péreire.

ECHANGES

Echange ma 5 CV Rosengart contre moto 4 ou 5 CV avec petite soule. Gabi, 5, rue Emile-Allez, Paris-17^e.

Vends 5 CV Torp. Citroën contre moto 350 ou 500. Marchand, 77, avenue Champs-Elysées, Le Perreux.

Ma Peugeot P. 105, 350 cmc., culb. avec side alum. 1 pl. 1/2 contre Citroën 5 CV tréf. Delarue, 15, rue République, Saint-Mandé.

HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1934 & D'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Ploppas PARIS (12^e)

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

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 Grenier
des prix spéciaux seront consentis à MM. les Agents patentés

Éc. BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)
Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi Dimanche
Achat comptant de toutes motos modernes

Pour vos Achats de Motos Échanges et Réparations
ADRESSEZ-VOUS A

R. LAVERGNE

Mécanicien - Spécialiste
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
près Gare Marchandises. Tél. Damesnil 00-32

Terrot - Gillet-Herstal
Monet-Goyon - Motoconfort
Soyer - Prestor
Stock Amac - Pièces pour Jap
Dépannage rapide - Soudure Autogène




AVANT APRÈS

CLINIQUE DES CADRES

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

ECOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES ATELIER DE RÉPARATIONS
(Ouvert le Dimanche, fermé le Mardi) 37 bis, rue de Montreuil (face rue Roubo)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS-XII^e
(Face Métro Nation)

ACCU
pour les Graviers
NEUILLY-sur-SEINE

Huitric

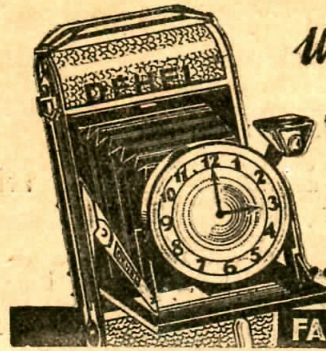
DOCKS DU PNEU

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

Quelques Prix

25x3.00 2^m Choix . . . 47,00
26x3.50 « « . . . 59,00
27x4.00 « « . . . 65,00
Bottes au genou . . . 84,00
Sabots . . . 20,00

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



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

...DÉHEL donne le temps de pose

FABRICATION FRANÇAISE D.L.M. PARIS



FRANCE-CUIR

FABRICANTS SPÉCIALISTES

61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI^e

OUVERT SAMEDI APRÈS-MIDI

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



TOILE 69^{fr}

SUÉDINE 98^{fr}

CUIR 115^{fr}



LE NÉO-CULOT-EG

Brevet 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.

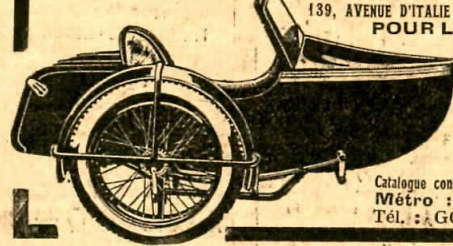
Réclamez-le sans tarder à votre Fournisseur ou à la Société du G.A.C.M. - 13, Rue Desaix, PARIS (15^e) - Tél. Ségur 36-72 qui vous l'enverra contre remboursement de 11 Francs - Pièces détachées pour Bugatti -

SIDE-CARS

FERNAND RICHARD

139, AVENUE D'ITALIE - PARIS. 12^e

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

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.

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

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

Manuel du tourneur mécanicien. — Formules et procédés pratiques d'usinage (filetage, tournage, fraisage), par I.-P. Adam. 9^e édition, revue et augmentée

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

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

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

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

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps. Principe, fonctionnement, Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole nautique d'aéronautique et de construction automobile, 7^e édition revue et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br., de 153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr. (franco 29 fr.).

Le moteur Etude dynamique et moteur Organes du moteur Distribution. Carburateur. Allumage Graissage Refroidissement.

Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.

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

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

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

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

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

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

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.

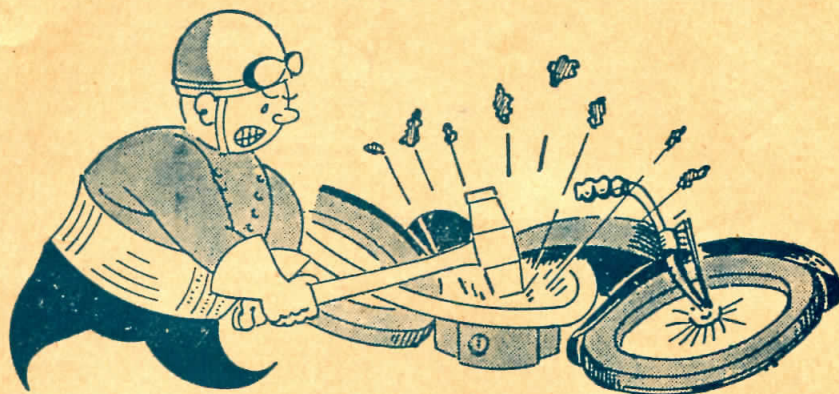
Bon à découper et à joindre à la demande de renseignements
BON N° 598

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

Adressez toute la correspondance, 12, rue de Cléry, PARIS

Le Gérant : C. LACOMF

**Un moyen infailible
de démolir votre moteur**



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

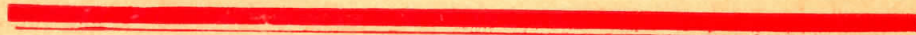
*Employer une huile
soi-disant bon marché.*



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

Castrol

MARQUE DÉPOSÉE



VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix: 10 frs



**MOTO
REVUE**

12, Rue de Cléry
PARIS - 2^e

**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.