

ANNÉE — N° 612  
1<sup>er</sup> DÉCEMBRE 1934

L' "Arbre à cames en tête"...

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



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

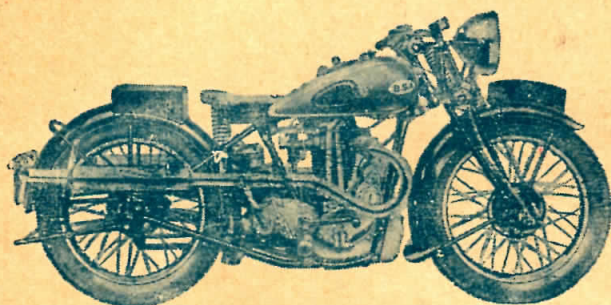
MOTO-REVUE  
BUREAU  
12, Rue de Cléry, PARIS  
c. Postal 29.737

Voici la photo due à M. Charles Masolet, de Toulon, qui lui valut le second prix au concours de photos que nous avons organisé au début de l'année, avec la collaboration des Etablissements Terrot. Cette photo représente un coin de la rade de Toulon au crépuscule, par temps orageux.

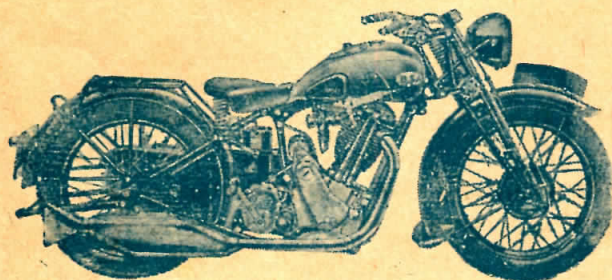
1935

**B. S. A.**

1935

**LE CHOIX DU MOTOCYCLISTE D'EXPERIENCE**

B. S. A. type 1935 « Etoile Bleue » 4 et 5 CV



B. S. A. type 1935 6 CV à culbuteurs

Les motocyclettes B. S. A. du type 1935 comportent de nombreux perfectionnements utiles dont :

- ⊕ Montage flexible du guidon
- ⊕ Béquille support centrale
- ⊕ Mécanisme d'admission enfermé
- ⊕ Attache rapide de commande frein avant
- ⊕ Mécanisme du sélecteur enfermé

**IL N'EXISTE PAS MEILLEURE VALEUR POUR VOTRE ARGENT CAR CHAQUE B. S. A. EST LIVRÉE AU PRIX DU TARIF AVEC UN ÉQUIPEMENT COMPLET DE LUXE VALEUR : 1300 FRANCS**

⊕ **VENTE A CRÉDIT 12 ou 18 MOIS**

**B. S. A., 25, rue Duret, PARIS (16°)**

**TARIF EN BAISSÉ**

	Francs
X 35-0 2 CV à culbuteurs . . . . .	4500
B 35-1 3 CV latérales . . . . .	4800
B 35-2 3 CV à culbuteurs . . . . .	4950
B 35-3 3 CV à culbuteurs, solo luxe . .	6200
R 35-4 4 CV à culbuteurs, solo luxe . .	6450
R 35-17 4 CV à culbuteurs . . . . .	6900
R 35-5 4 CV Étoile bleue . . . . .	7200
W 35-6 5 CV latérales . . . . .	7150
W 35-7 5 CV à culbuteurs . . . . .	7500
W 35-8 5 CV Étoile bleue . . . . .	7650
W 35-9 5 CV spéciale . . . . .	8400
M 35-10 6 CV latérales . . . . .	7950
M 35-11 6 CV à culbuteurs . . . . .	8200
J 35-12 5 CV 2 cylindres . . . . .	8400
G 35-14 9 CV 2 cylindres . . . . .	9350

**CES PRIX COMPORTENT ÉQUIPEMENT COMPLET COMME SUIT**

	Francs
Éclairage électrique luxe, valeur . . . . .	800
Avertisseur électrique luxe, valeur . . . .	180
Compteur Jaeger-Smith bi-totalisateur, valeur . . . . .	275
Rétroviseur spécial, valeur . . . . .	25

**DÉCOUPEZ ET ENVOYEZ-NOUS CE BON AUJOURD'HUI**  
 Veuillez m'adresser gratis le catalogue des motos B. S. A. 1935  
 M. \_\_\_\_\_  
 Rue \_\_\_\_\_  
 Vt e \_\_\_\_\_  
 Dép. \_\_\_\_\_

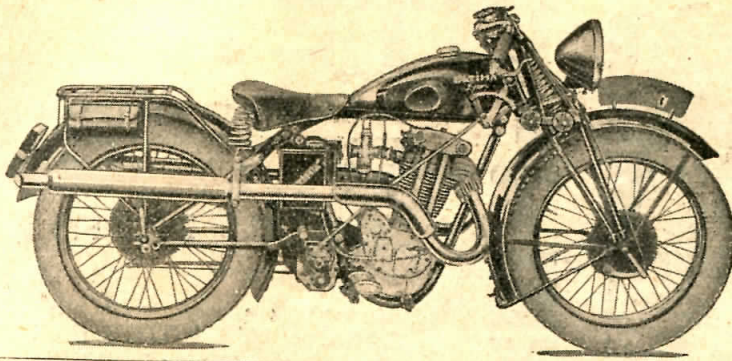
" 27 années de construction "

DEUX BEAUX MODÈLES 1934

# ULTIMA

La 350 cmc. culbutée

La 500 cmc. culbutée



livrés avec roues  
interchangeables  
à broches, éclair. électrique.

350 cmc. **4950** fr.

500 cmc. **5350** fr.

Roue libre facultative, suppl. 100 frs

AGENCE ET STOCK RÉGION PARIS : PARIS-NORD-MOTOS : 47, Rue Léon (18<sup>e</sup>)

Catalogue franco des 15 modèles ULTIMA, depuis le vélomoteur 100 cc. jusqu'à la 500 cmc. BLOC-CARDAN, chez nos agents ou aux

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur, 24, Rue du Commandant-Faurax, **LYON** (6<sup>e</sup>)



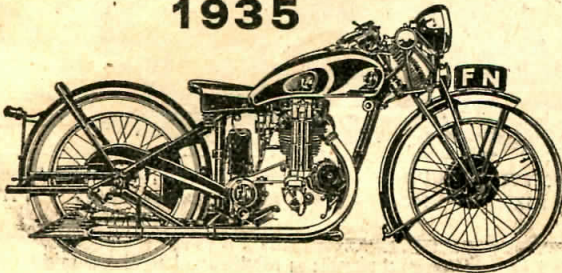
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

- 200<sup>cc.</sup> 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.
- 350<sup>cc.</sup> 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.
- 500<sup>cc.</sup> 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5.700 fr.
- 500<sup>cc.</sup> 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.
- 500<sup>cc.</sup> 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure avec éclairage Bosch 8.250 fr.

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES  
- AUX MEILLEURS PRIX -

THE  
MOTORIST

41 Avenue  
des TERNES  
PARIS

Motocyclistes!  
équipez vous au  
Motorist.

ATTENTION!  
Gants ..... 15<sup>fr.</sup>  
Serre-tête ..... 15<sup>fr.</sup>  
Cuissard ..... 20<sup>fr.</sup>  
Seatless ..... 59<sup>fr.</sup>  
Casques } 59<sup>fr.</sup>  
protecteurs) }  
Canadiennes ..... 115<sup>fr.</sup>  
Cuir 3/4 ..... 155<sup>fr.</sup>



LA  
MAISON  
CANADIENNE  
28 Rue des  
ACACIAS  
PARIS

CATALOGUE  
GRATUIT

CADEAU. contre 5<sup>fr.</sup> en timbres, envoi de 3 CATALOGUES et  
plaque d'identité remboursable à la commande.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CYCLES - VÉLOMOTEURS - MOTOS

**GÉNIAL JUCIFER**

PNEUS HUTCHINSON

TOUS  
ACCESSOIRES  
ET  
PIÈCES  
DÉTACHÉES  
ÉQUIPEMENTS

**MESTRE & BLATGÉ**

CONSTRUCTEURS

46-48, Av. de la Grande-Armée - PARIS

## Le Segment BI-RA!

Supprime les remontées d'huile  
Augmente le rendement  
Diminue la consommation

*absolument remarquable  
je le conseille et, qui  
mieux est, je l'emploie  
H. Mort*

champion Sidecariste

AGENTS GÉNÉRAUX POUR LA FRANCE SAUF SUD-EST.  
MANUFACTURE D'AXES ET SOUPAPES  
188 bis, boul. Péreire - PARIS



Pub. G.S



LE SEGMENT BI-RA  
AVENUE DE MONTÉLIMAR  
VALRÉAS (Vaucluse)

## ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES

Complets ou en pièces détachées  
aux meilleurs prix — pose et entretien

**80 MOTOS DIVERSES EN SOLDE**  
VENDUES APRÈS ESSAIS AVEC GARANTIE

Le plus grand choix de : moteurs, boîtes, cadres, carburés, garde-boue, réservoirs en selle, moyeux, magnétos, chaînes, pignons, pneus, side cars, segments Grenier  
(Envoi des tarifs A.M. contre un franc en timbres-poste)

SERVICE RÉPARATIONS — PIÈCES DÉTACHÉES

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

Maison fondée en 1909 — Ouvert Samedi-Dimanche

ACHAT COMPTANT de toutes MOTOS MODERNES

## VITEX

VITEX

LE SÉLECTEUR STANDARD modernise toute moto et augmente sa sécurité. Ne lâchez plus votre guidon pour changer de vitesse.

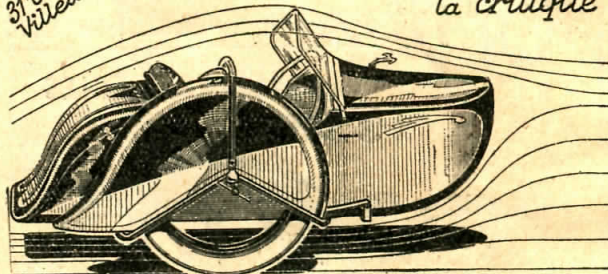
40 MODÈLES POUR TOUTES MOTOS 250 Frs

Demandez tous renseignements à la  
**SOCIÉTÉ DES MOTOS DAX**  
6, Impasse des Cailloux - CLICHY (Seine?)

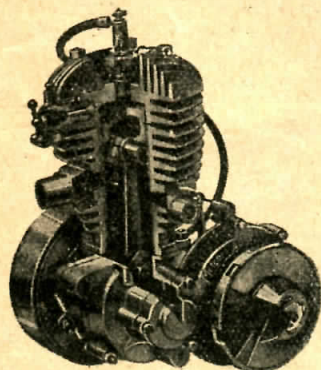
*Le dernier-né* <sup>chez</sup> **Bufflier:**

*31 cours E. Zola  
Villeurbanne*

*un aérodynamique intégral  
d'une élégance défiant  
la critique*



AGENTS { **DEPREZ** - 187, rue A.-Sylvestre - COURBEVOIE  
A PARIS { **PONCE** - 137, avenue Jean-Jaurès - PARIS



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

C'est pourquoi vous exigerez le

**"Moteur., Aubier & Dunne"**

à cylindre Aluminium chemisé acier trempé

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

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

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

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

# MOTO REVUE

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

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

## RELIABILITY

**N**OUS nous excusons de prendre comme titre un mot anglais. Ce n'est pas par snobisme, mais faute de trouver une expression française rigoureusement équivalente. Reliability implique en effet plus que la sécurité de marche, c'est en même temps la confiance que nous pouvons avoir dans notre machine sur laquelle en toutes circonstances nous pouvons compter. Et c'est là précisément la qualité maîtresse de nos machines actuelles : nous pouvons toujours compter sur elles.

Mécaniquement leur organisme est à l'abri de toute défaillance. Il est même capable de résister aux efforts anormaux que nous lui infligeons et même aux maladroites que nous pouvons commettre. Essayez de soumettre le changement de vitesse d'une voiture automobile au traitement que beaucoup d'entre nous infligent aux leurs et vous verrez bientôt le résultat. Laissez patiner votre embrayage de voiture comme vous faites de votre embrayage de moto et il refusera bientôt tout service. Nombreux sont les moteurs qui atteignent des régimes de 5.000 tours-minute et même plus et qui tiennent fort bien. Sauf des cas très rares et pour des voitures très spéciales on n'ose en faire autant sur les automobiles. Et pourtant ce n'est pas une affaire de vitesse linéaire des pistons puisque dans bien des cas, la course de nos moteurs est aussi grande que celle des moteurs automobiles. Les taux de compression sont également plus élevés. La puissance spécifique de nos moteurs dépasse celle des automobiles normales. Car il ne faut pas nous baser sur les voitures de course avec lesquelles les voitures de série n'ont que des rapports très lointains, alors qu'il n'y a pas une bien grande différence entre une moto de course et sa sœur vendue, à prix généralement très abordable, sous le nom de machine de compétition ou même de grand sport. Nous avons par exemple des 500 livrées à la clientèle et qui développent 25 CV, soit un rendement de 50 CV au litre. Quelle voiture de série vendue à un prix abordable possède un tel rendement volumétrique ? Et cependant nos moteurs tiennent admirablement. Une bielle coulée n'est pas un accident très rare avec un moteur de voiture, alors que nos roulements de têtes de bielles à galets ou à aiguilles tiennent indéfiniment. Certes nous ne prétendons pas que le moteur de motocyclette soit au bout de son évolution. On peut lui demander encore plus de souplesse et surtout plus de silence, mais du moins

il possède la qualité maîtresse, la robustesse. Aussi il s'accommode de toutes les conditions et est à cet égard bien moins délicat que le moteur d'automobile. Par les températures les plus froides comme par les plus chaudes, le fonctionnement reste impeccable alors que le moteur d'automobile s'accommode beaucoup moins bien des conditions extrêmes de température. L'hiver que de difficultés nous avons avec le refroidissement par eau qu'il faut chaque jour vider, ou qu'on doit additionner de produits contre le gel. Puis il faut des thermostats pour régler en route la température de l'eau. L'été par contre, en pays accidenté,

l'eau se met à bouillir et au haut des cols on croirait voir arriver des machines à vapeur, heureux encore s'il n'a pas fallu s'arrêter plusieurs fois pour remplacer l'eau évaporée. C'est pourquoi nous restons absolument partisans du refroidissement par air qui, sous sa forme actuelle, garantit en toutes circonstances, une température normale et l'absence de tous ennuis.

Même dans les détails nous trouvons cette robustesse et cette sécurité. Autrefois il eût été imprudent de partir sans emporter un dérive-chaîne, des maillons de rechange, et peut être même une chaîne. Souvent il fallait retendre la chaîne, même quand on lui donnait tous les soins prescrits. Ouvrez aujourd'hui les sacoches de la plupart des machines et vous ne trouverez rien qui puisse servir à une réparation de chaîne. Même négligée la chaîne ne

se rompt pas et ne s'allonge guère. En sorte que, par suite des progrès réalisés dans sa fabrication, l'organe de nos machines qui fonctionne dans les conditions les plus défavorables ne nous donne lui-même aucune sorte d'ennuis. Prenez les accumulateurs qui furent jadis notre bête noire. Ils résistent vaillamment aujourd'hui moyennant quelques soins élémentaires et les batteries alcalines, un peu plus lourdes et un peu plus chères il est vrai, résistent à toutes les négligences et à tous les mauvais traitements. Que dire de nos pneus qui durent cinq ou six fois plus et ne crèvent presque jamais, des bougies dont on peut presque oublier l'existence. Qui n'a pas connu autrefois les réservoirs qui fuyaient et qu'on devait ressouder à chaque instant, les cadres qui se coupaient. Les écrous ne se desserrent plus car tous sont munis de freins ou de rondelles qui les immobilisent. Plus de tuyauteries rompues. Les garde-boue ne se fendent plus, ne ferrailent plus. Le fini lui-même ne s'altère plus.

### SOMMAIRE

N° 612

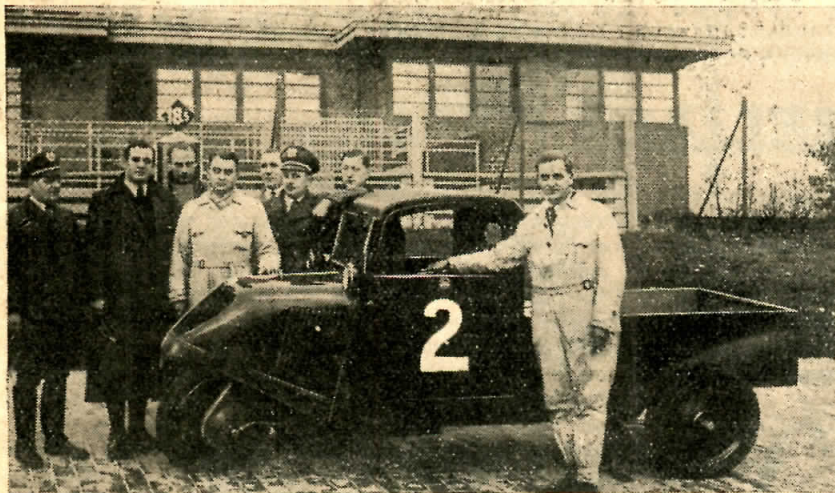
du 1<sup>er</sup> Décembre 1934

Informations .....	980
L'arbre à cames en tête, par H.-P. BORESTROKE.....	982
Le moteur chauffe, par I. TOLOU .....	986
Tribune libre .....	988
Un admirable 350 cmc. de course italien : l'Azzariti, par PIEL.....	990
Croisière solitaire (fin), par R. SEXÉ .....	992
Essai du sidecar 750 cmc., René Gillet, par MAX END ..	994
La page du débutant .....	997
Questions et réponses .....	998
Constructeurs, fabricants .....	1.000
A travers la Presse.....	1.001
Les Clubs motocyclistes .....	1.002
En Belgique.....	1.003
Trucs pratiques.....	1.004

Les émaux, le chromage gardent toujours leur aspect brillant. Aucune machine n'est mieux construite, mieux étudiée, établie avec des meilleurs matériaux, mieux usinée

et mieux présentée qu'une moto moderne. La marche sûre et régulière est le résultat de la politique de qualité à laquelle les constructeurs restent fidèles.

# INFORMATIONS



Le 15 novembre, un trois roues commercial Tempo à moteur 2 temps 197 cmc. a battu les records du Monde des 9, 10 et 11 heures à 54,100 de moyenne. A parcouru 650 km. en 12 heures et battu les records du monde jusqu'aux 1,000 km. à 53 de moyenne. Il est à signaler que le véhicule était chargé de 400 kg.

## ANDREINO TRAVAILLE

ANDREINO pousse activement la mise au point d'un moteur Terrot monotube qui, paraît-il, va très vite. Cela n'est pas fait pour nous étonner... un Terrot entre les mains d'Andreino, il se pourrait que cela fasse du feu !

## ECLAIRAGE DES ROUTES

UNE proposition de loi a été déposée à la Chambre par M. Emile Perrin, député de la Nièvre, tendant à réaliser dans un bref délai l'éclairage des grandes artères routières de France, 9.833 km. au total, à éclairer.

Pour cette réalisation, on envisage de solliciter l'Etat pour 600 millions !

## QU'EST-CE QU'UNE AGGLOMÉRATION ?

BIEN malin celui qui pourrait le définir. Dans ces conditions, comment respecter le droit de priorité.

M. Henry Roy, le nouveau Ministre des Travaux Publics, se doit de nous donner cette définition ou bien de faire en sorte que ce qui doit être considéré comme agglomération soit signalé nettement.

## L'AVIS DE M. MANNERSTEDT

M. Mannerstedt, le chef du Service des courses chez Husqvarna, estime que le Tourist Trophy de l'île de Man est une course beaucoup trop dure pour des pilotes qui ne peuvent s'entraîner, comme les Anglais, de longs mois avant l'épreuve sur le très difficile circuit.

« Epreuve de machines, dit-il, certes. Mais au moins autant épreuve d'hommes ! »

## LES VOLEURS VOLÉS

Au salon de Londres, de peu scrupuleux individus s'emparèrent de bougies exposées au Stand K.L.G. Malheureusement pour eux lesdites bougies étaient des articles d'expositions totalement impropres à assurer l'allumage d'un moteur. Il est certain que si

les voleurs les montent sur leurs moteurs, ils ne les oublieront pas de sitôt !

## ROSSI ACCIDENTÉ

L'ANCIEN champion motocycliste Augusto Rossi vient d'être victime d'un accident d'automobile qui aurait pu avoir de graves conséquences. Une voiture qui roulait devant la sienne obliqua brusquement à gauche au moment où il la doublait, et la collision se produisit.

Rossi ne porte que des blessures au visage, produites par des éclats de glaces.

## LE 250 cmc. FRANCIS BARNETT

LE nouveau moteur Francis Barnett 250 cmc. à culbuteurs croisés qui a été décrit dans *Moto Revue*, est construit chez Blackburne.

Le Moulin du diable, à Guérande, possède sa légende et constitue un but d'excursion pour les touristes (Photo de M. L. Serpaud, à Nantes.)

## AMIS LECTEURS

AIDEZ-NOUS, devenez un ami de notre Maison en vous abonnant. Essayez trois mois pour 14 francs et vous recevrez treize numéros que vous paieriez dans les kiosques 16 fr. 25. Faites nous ce plaisir.

## ENCORE UN TOUR DE VIS

QUAND l'Etat a besoin d'argent, il ne se creuse pas la tête, il pense immédiatement aux automobilistes et motocyclistes ! En faut-il un exemple de plus ? A Alger, lors de la 20<sup>e</sup> Session des obligations financières, il manquait 10 millions pour boucler le budget. Ce ne fut pas long, un nouvel impôt douanier fut mis sur le carburant, devant rapporter une somme égale.

Ainsi on tue une industrie qui devrait être une des plus prospères.

## MACHINE DE RECORDS

UN lecteur de notre confrère anglais « Motor Cycling », envisage la transformation d'une Douglas à cardan en 750 cmc. à compresseur, avec profilage intégral pour battre le record de Henne.

Si les Anglais veulent ramener chez eux ce record dont ils sont si jaloux, nous ne sommes pas éloignés de penser comme le lecteur de « Motor Cycling », que dans le flat-twin seul est le salut !

## LES PASSAGES CLOUTÉS DANGEREUX

A Londres où ils sont nouveaux, comme à Paris où ils sont anciens, les passages cloutés se révèlent parfaitement inefficaces, dangereux même, du fait de l'illusoire sécurité que s'imaginent avoir ceux qui les traversent. Dans une lettre au Parlement, M. Hore-Belisha, ministre des Transports anglais, signale que du 11 juin au 31 octobre, quatre personnes y furent tuées et 341 blessées plus ou moins gravement.



## FACTURE

CECI se passe avant la guerre : Un motocycliste avait écrasé deux canards. On lui présentait la facture suivante :

Un canard.....	7 fr. 50
Une cane.....	7 fr. 50
Oufs qu'aurait pondu ladite cane	7 fr. 50
Canetons qui seraient sortis desdits œufs.....	7 fr. 50

Evidemment le motocycliste protesta, mais un juge normand approuva la facture... doux temps !

## VIRAGES

L'A.C.S. à pris, en Suisse, une intelligente initiative. Il a fait border la plupart des virages difficiles dont ce pays abonde, de barrières blanches et noires extrêmement visible aussi bien la nuit que le jour.

## NOUVEAU REVÊTEMENT

ON procède actuellement en Suisse aux essais d'un nouveau revêtement constitué de pièces de fonte ajourée recouvrant la route sur toute sa largeur. Ces pièces de fonte sont fixées à la chaussée par l'asphalte bouillant que l'on verse dans les espaces vides, puis le tout est recouvert d'un macadam spécial qui est ensuite cylindré.

Ce nouveau revêtement doit donner une résistance énorme à la chaussée sur laquelle, grâce à la fonte, les lourds véhicules n'auront pour ainsi dire plus de prise.

## CHEZ B.M.W.

ON procède actuellement à la Bayerische Motoren Werke à la mise au point d'une 500 cmc. flat-twin de course à compresseur qui, l'an prochain, participerait à tous les Grands Prix internationaux, sauf le Tourist Trophy de l'île de Man.

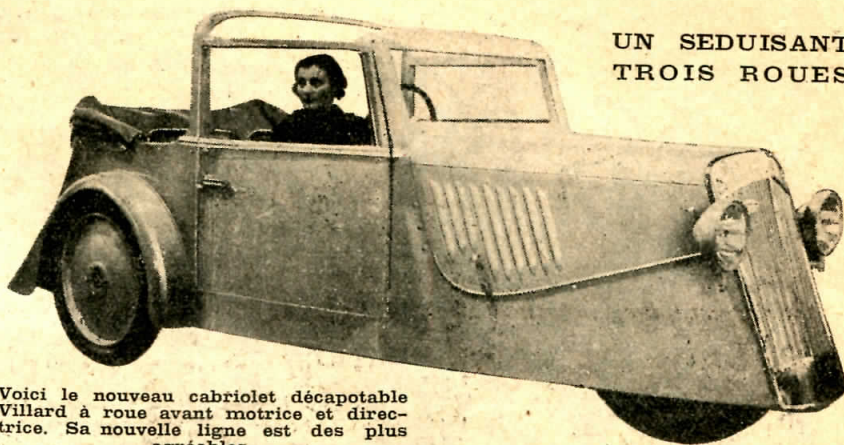
## SUR QUELLE MACHINE

STANLEY WOODS FERA-T-IL LE T.T. NOUS relatons d'autre part l'opinion de M. Manerstedt sur le Tourist Trophy. En conséquence, on ne verra pas d'Husqvarna l'an prochain à l'île de Man.

Alors, sur quelle machine le prestigieux Stanley Woods courra-t-il l'épreuve l'an prochain ? Et la courra-t-il même ?

## MOTOS VOLÉES

DEUX motocyclettes B.S.A. répondant au signallement suivant ont été volées à leurs propriétaires.  
« R 34-4 » : 4 CV à culbuteurs. Moteur N° B4-444. Cadre : N° B4-2614 (volée à Saarbrücken).

UN SEDUISANT  
TROIS ROUES

Voici le nouveau cabriolet décapotable Villard à roue avant motrice et directrice. Sa nouvelle ligne est des plus agréables.

« W 34-9 » : 5 CV à culbuteurs *Etoile Bleue*. Moteur : N° B9-1102. Cadre : N° B4-2751 (volée à Paris).

La motocyclette « R 34-4 » était absolument neuve, et a été volée le jour de sa livraison, et la « W 34-9 » n'avait que deux mois de service.

Les personnes qui auraient des renseignements sur ces machines sont priées d'en avertir B.S.A., 25, ru Duret, à Paris (16<sup>e</sup>).

Dans le prochain numéro  
de

*Moto Revue*

Le moteur à soupapes latérales,  
par H.-P. BORESTROKE.

En Europe Centrale, voyage d'un de  
nos lecteurs

La nouvelle Scott à trois cylindres

LE SCANDALE DES TRI-MOTEURS  
POSTAUX

AYANT remarqué l'état lamentable des tri-moteurs postaux, nous nous sommes livrés à une enquête ayant pour but de savoir comment sont entretenus ces véhicules et ce

qu'en pensent ceux qui les pilotent, qui sont pour la plupart d'excellents conducteurs. Le résultat de cette enquête, que nous exposerons dans un prochain numéro, est loin de faire honneur à la Compagnie générale des Automobiles postales, adjudicataire de ce service.

POUR DÉCONGESTIONNER  
LES PORTES DE PARIS

IL aurait pu être à craindre que le changement de gouvernement ne se traduise par un sérieux retard dans le déroulement normal du plan Marquet. M. Bouloche, ingénieur en chef de la voirie routière au Ministère des Travaux publics, fait remarquer que le plan Marquet fait l'objet d'une loi votée par le Parlement et que, par conséquent, les travaux se dérouleront normalement.

LES travaux des autoroutes destinées à faciliter le trafic aux approches de la capitale commenceront dès les premiers mois de 1935.

LES autoroutes sont au nombre de trois. L'autoroute de l'Ouest qui ira du Pont de Saint-Cloud à Versailles d'une part, et Saint-Germain de l'autre, se divisant en deux tronçons. L'autoroute du Nord qui ira de la Porte de la Chapelle au Bourget. L'autoroute du Sud qui partira de la Porte d'Italie, puis se divisant en deux parties aboutira d'une part à Corbeil sur la R.N. 7 et d'autre part, à Monthléry sur la R.N. 20.

QUE LES ORGANISATEURS  
PAIENT !

L'ANNÉE prochaine sera encore plus « sèche » que celle-ci, dit un de nos très jeunes confrères... Courra-t-on l'an prochain pour cent francs par victoire ! continue-t-il. Enfin il ne voit qu'une solution : Que les organisateurs paient ! Oui, mais pourront-ils payer ?

DE toute façon, même si les organisateurs ne peuvent se montrer très larges, ce serait une grave erreur de la part des coureurs que de renoncer pour cela à courir. Il ne faut pas que les constructeurs se déshabituent des courses. Si cela arrivait, au moment de la reprise des affaires, qui se produira fatalement, le pli serait peut-être très dur à reprendre... Et qui s'en mordrait les doigts alors ?...

DONC, coureurs, continuez à courir l'année prochaine, faites quelques sacrifices pour le sport que vous aimez si vous ne voulez pas le voir sombrer dans l'oubli, avec de bien minces probabilités d'en sortir.

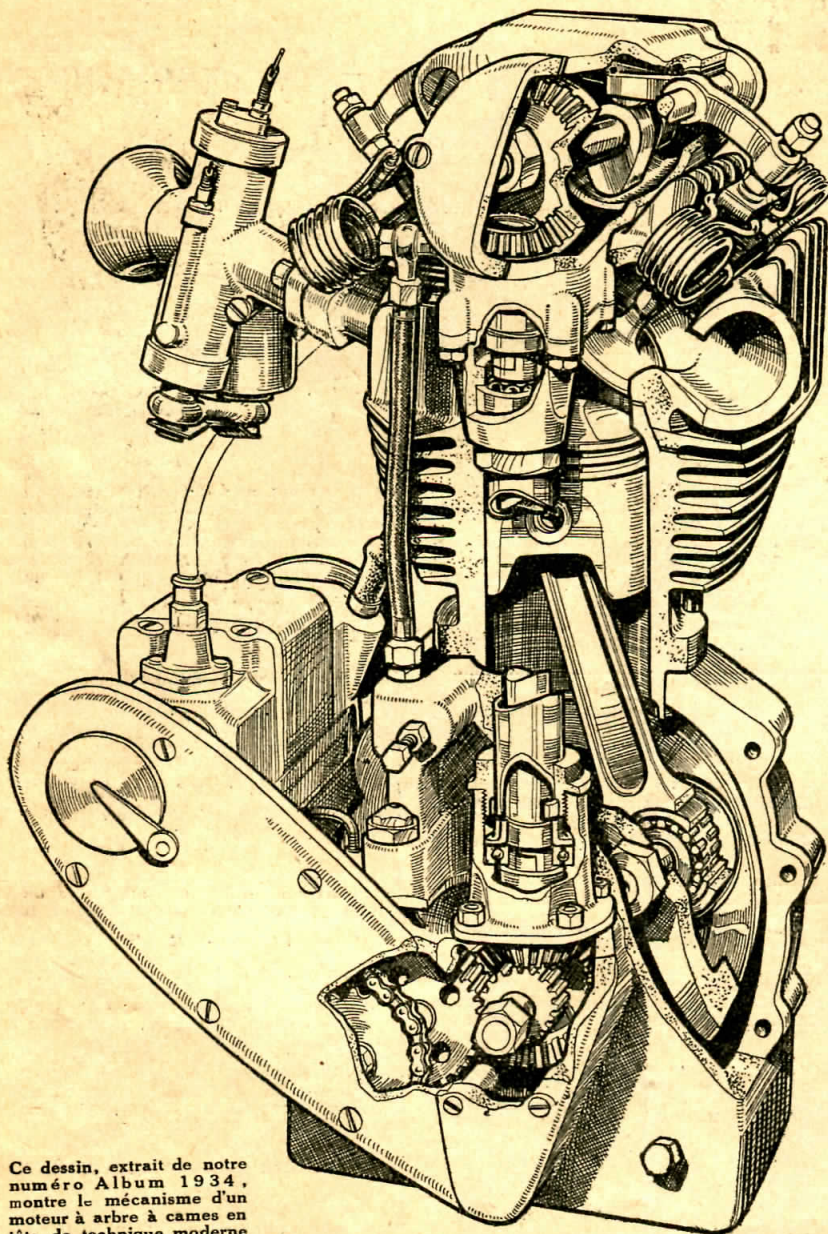
Et vous, messieurs les organisateurs, faites de votre côté un effort pour encourager ceux que soutient l'amour du Sport.



## L'ART DE SAVOIR S'ÉQUIPER ...

M. et Mme Médeville, photographiés au cours d'un voyage Gournay-en-Bray-Bordeaux et retour. Soit 1.400 km. environ, effectués en grande partie sous la pluie avec une simple 250 cmc. deux temps de série... Cela c'est aimer la moto !

# L'ARBRE A



Ce dessin, extrait de notre numéro Album 1934, montre le mécanisme d'un moteur à arbre à cames en tête de technique moderne et classique; la commande de l'arbre à cames s'effectue par axe rigide entraîné par deux tournevis et deux trains de pignons d'angle.

## ENTRAÎNEMENT DE L'ARBRE A CAMES

La difficulté vient surtout de l'allongement du cylindre sous l'influence de la dilatation. Il se peut aussi que, lorsqu'on refait les joints, ceux-ci n'aient pas rigoureusement la même épaisseur. Nous ne parlons par des cales de diverses épaisseurs qu'on glisse sous l'embase du cylindre pour faire varier le taux de compression selon le carburant utilisé. Nous considérons, en effet, pour notre part, que cet artifice est nettement à déconseiller. En effet, si on a marché assez longtemps

avec un carburant comme l'essence, ne permettant qu'un taux de compression peu élevé, une légère usure s'est produite. A cause des cales qui haussent le cylindre, le piston n'atteignait pas tout à fait le haut du cylindre et il reste, à la partie supérieure de celui-ci, un petit anneau qui n'a pas été usé et forme un ressaut. Si on retire la cale pour marcher au benzol ou à l'alcool, le piston heurtera ce ressaut. Le seul moyen de modifier le taux de compression, c'est d'employer un piston plus ou moins bombé selon le

tenir. Il n'y a donc pas lieu d'envisager, dans le dessin d'une distribution à arbre à cames en tête, les variations de hauteur du cylindre résultant de l'emploi de cales d'épaisseur. Les deux autres causes de variation sont seules à retenir.

Il semblerait donc, a priori, que l'entraînement de l'arbre à cames par une série d'engrenages droits soit à proscrire. En fait, ces variations sont si faibles que les engrenages droits s'en accommodent fort bien et beaucoup de petits moteurs italiens, qui ont un arbre à cames entraîné par ce moyen, fonctionnent parfaitement.

Dans la plupart des moteurs, on utilise un arbre d'entraînement vertical avec deux couples coniques. L'allongement de l'arbre est rendu possible en le divisant en deux parties réunies par un tournevis ou tout autre accouplement permettant l'allongement de l'arbre. Il n'y a là aucune difficulté. Les couples coniques sont facilement bruyants, mais les remèdes ne manquent pas (engrenages à taille Gleason, par exemple).

Un autre mode d'entraînement présente un très grand intérêt à cause de son extrême simplicité : c'est la chaîne. La difficulté est de maintenir cette chaîne correctement tendue. C'est chose facile, grâce au dispositif suivant : un ressort plat et arqué pousse le brin entraîné de la chaîne. Ce ressort est bandé par un simple ressort à boudin. On pourrait craindre que ce dispositif soit bruyant; il n'en est rien. Nous avons ainsi un dispositif très simple et très économique. Mais il ne nous semble pas idéal. L'usure de la chaîne modifie, en effet, le calage des pignons et, par conséquent, de la distribution, et la précision de réglage est certainement moindre. Par contre, il y a une certaine souplesse qui ménage les organes de distribution.

## BOITIER DE L'ARBRE A CAMES

Nous avons un mécanisme assez encombrant et qui doit fonctionner dans l'huile. Nous avons, en particulier, les culbuteurs dont une partie se trouve à l'intérieur du boîtier et l'autre en sort pour attaquer les soupapes. Plusieurs solutions sont possibles. On peut, par exemple, employer un arbre à cames assez court. Les culbuteurs sont alors en trois pièces : un levier qui porte sur la came, un axe qui sort du boîtier et à l'extrémité duquel est le levier agissant sur la soupape. Si l'axe du culbuteur est supporté à



# CAMES EN TETE

chaque bout par un roulement, on a une distribution très robuste. On peut aussi employer un boîtier à tunnel. Les leviers portant sur les cames sont à l'intérieur du boîtier. Les leviers d'attaque des soupapes sont fixés sur les axes à l'endroit où ceux-ci traversent le tunnel.

Le boîtier de l'arbre à cames ne doit pas gêner le refroidissement de la culasse. Il est donc supporté par de robustes colonnettes et nettement séparé de la culasse pour que l'air puisse passer librement. Il en résulte un autre avantage : c'est que la chaleur de la culasse n'est pas communiquée au boîtier (exception faite des colonnettes). L'huile de graissage n'est donc pas échauffée et ce mécanisme délicat fonctionne dans d'excellentes conditions. Mais on peut penser que ces excellents résultats ne sont pas obtenus sans peine et qu'il faut beaucoup d'ingéniosité pour que le



Le 4 cylindres Matchless est un moteur en V léger, à distribution par arbre à cames en tête, commandée par arbre rigide et pignons d'angle



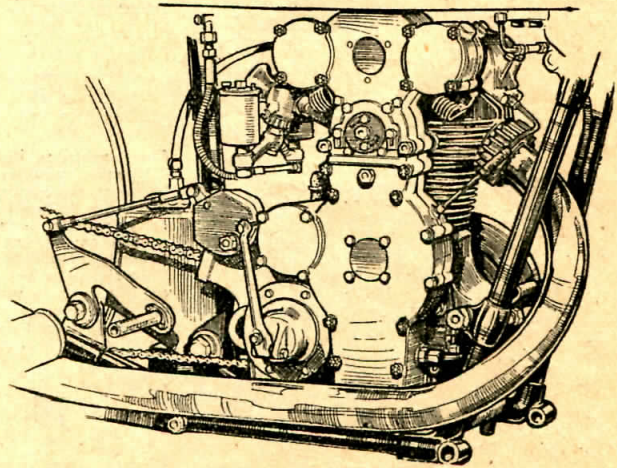
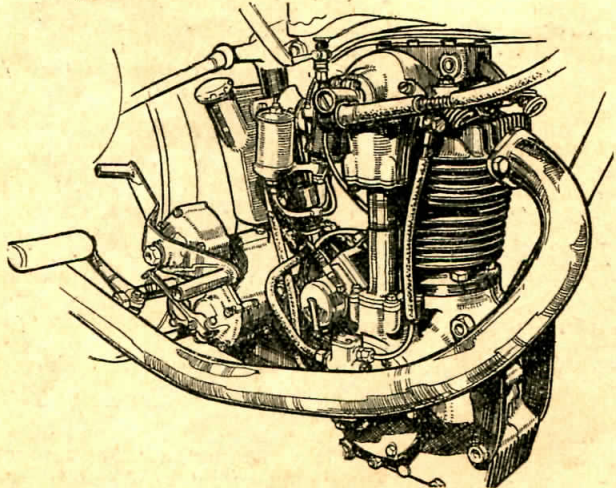
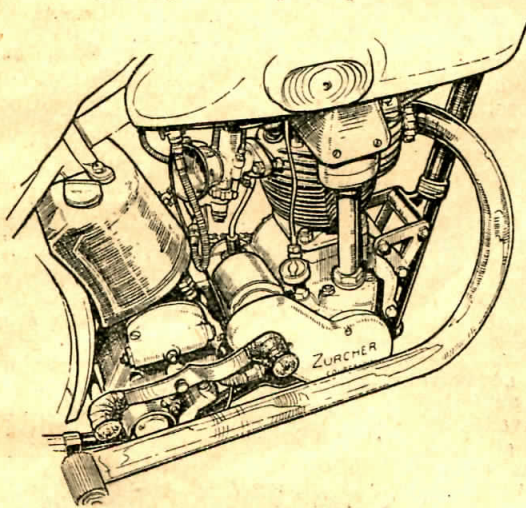
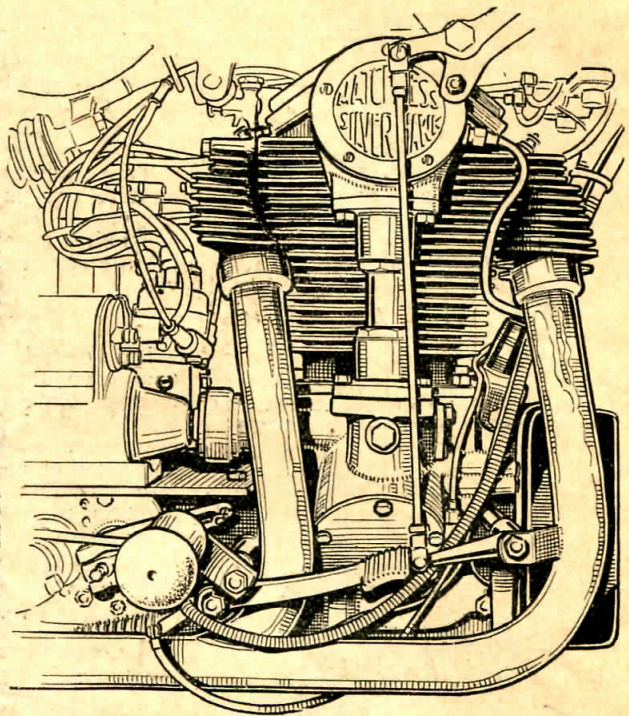
Ci-dessous, à gauche : la 350 cmc. Alcyon à moteur Zürcher des Championnats de France 34 est d'une technique assez anglaise ; une belle machine à revoir après une mise au point définitive.



En bas, à gauche, le 500 Kœhler-Escoffier dû à l'ingénieur Guiguet. D'un dessin bien personnel, ce moteur a atteint la meilleure classe internationale.



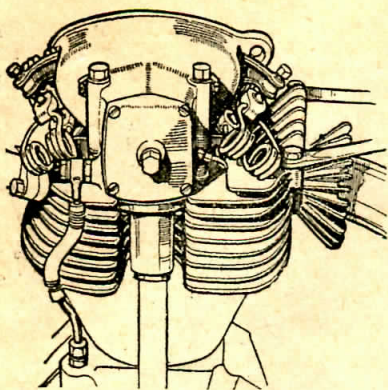
A droite, la Jonghi, détentrice du record du monde de l'heure en 250 cmc. Ce double arbre à cames en tête commandé par une « cascade de pignons », ne possède pas de reprises extraordinaires, mais atteint près de 160 à l'alcool.



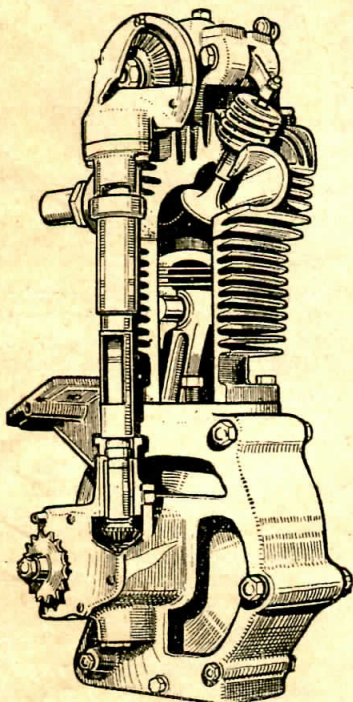
boîtier ne soit pas trop encombrant et n'augmente pas exagérément la hauteur du cylindre. Nos moteurs sont déjà assez difficiles à loger.

## ACCESSIBILITE

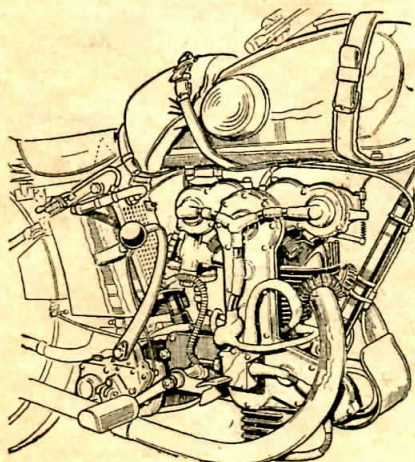
Le réglage du jeu des soupapes se fait toujours par une vis attaquant la tige de soupapes. Ce système est à peu près le seul utilisé sur les voitures. Mais il faut penser au décalaminage et éviter que, pour cette opération, nous ayons à enlever du cadre un moteur pesant une cinquantaine de kilos. Or, le boîtier touche presque le cadre. La difficulté a été élégamment tournée. Sur la plupart des moteurs, la culasse peut être enlevée sans qu'on ait à toucher au boîtier de distribution.



La culasse des Norton officielles du T.T. 1934 est munie de ressorts en épingle à cheveux.



Coupe partielle du beau 350 Velocette à la distribution qui fit école.



Aussi un moteur à arbre à cames en tête est tout aussi accessible qu'un moteur culbuté, et il n'y a pas à craindre, quand on enlève la culasse, de dérégler la distribution.

#### GRAISSAGE

Tous les moteurs à arbre à cames en tête ont un graissage à carter sec et une canalisation d'huile va au boîtier de l'arbre à cames. L'huile retourne au carter par gravité.

#### SECURITE

Les distributions par arbre à cames en tête ne donnent guère d'ennui. En course, il arrive qu'un culbuteur se brise, mais cela arrive également avec les distributions par tiges et culbuteurs. Il est certain que l'on peut employer des ressorts plus faibles, à cause de l'inertie du culbuteur, faible si on la compare à celle des tiges, poussoirs, etc.

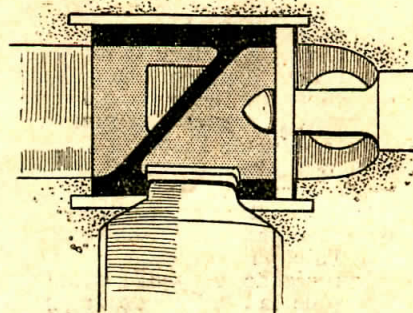
#### LE PRIX

Il est malheureusement indiscutable que, sans être prohibitif, le prix de revient d'une distribution par arbre à cames en tête est plus élevé que celui d'une distribution par tiges et culbuteurs, d'autant que ce système ne s'accommode pas d'une construction médiocre. C'est pourquoi il ne faut pas compter que cette distribution figure sur les machines populaires. La taille des engrenages doit être impeccable si on veut éviter un bruit infernal. L'étanchéité du boîtier ne peut être obtenue que par une usinage impeccable et il comporte toujours de nombreux joints.

#### LE SYSTEME CROSS

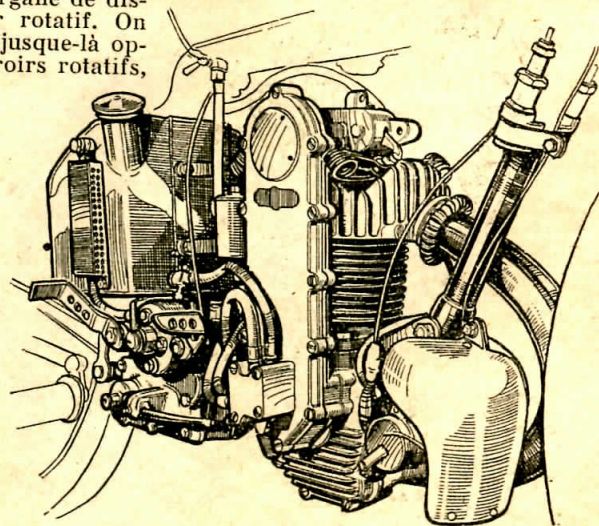
Il s'agit là d'un système nouveau dont nous pourrions, bien entendu, parler dans un proche avenir. Il n'y a plus de soupapes et nous n'avons plus, comme organe de distribution, qu'un tiroir rotatif. On sait que ce qui s'était jusque-là opposé à l'emploi des tiroirs rotatifs,

c'était la difficulté d'assurer l'étanchéité et le graissage. Dans le système Cross, le tiroir tourne dans un cylindre en bronze phosphoreux qui présente la caractéristique suivante : c'est que sa paroi s'amincit à l'endroit où il porte un orifice en



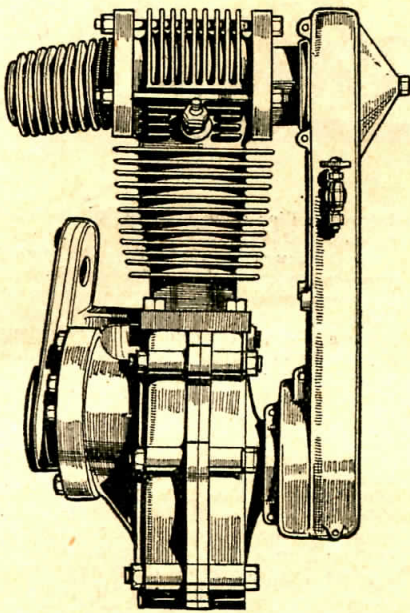
Distribution du moteur Cross : à gauche, l'échappement ; à droite, l'admission pour l'entrée des gaz frais dans le cylindre. On distingue le trou cylindrique vers le carburateur et le dispositif d'entraînement du distributeur.

communication avec le cylindre. La paroi a donc, à cet endroit, une assez grande élasticité qui l'applique contre le tiroir. Il n'y a pas non plus de difficultés de graissage, car le tiroir cylindrique ne frotte pas contre son logement cylindrique. Il est monté, en effet, sur un axe supporté par des roulements à billes. L'entraînement se fait par chaîne. Un avantage, c'est que le point chaud, représenté par la soupape d'échappement, est supprimé et qu'on peut élever très sensiblement le taux de compression. Les sections de passage offertes aux gaz sont de grande surface. Bref, il y a là un des essais les plus intéressants auxquels on ait pu assister au cours des dernières années et nous espérons que l'on ne la laissera pas tomber dans l'oubli, comme tant d'autres, hélas!



Deux moteurs italiens de 175 cmc. capables de performances semblables.

A gauche, le double arbre à cames en tête Benelli, commandés par train de pignons. A droite, le M.M. de circuit, à un simple arbre à cames en tête, est le moteur du même dessin que celui qui détient le record du monde du kilomètre à plus de 160.

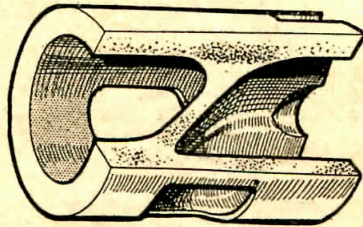


Vue d'ensemble d'un moteur adapté au système Cross : à droite, le carter enfermant la chaîne d'entraînement ; à gauche, la sortie d'échappement garnie d'ailettes.

### CONCLUSION

Un moteur à arbre à cames en tête ne présente pas, au point de vue de ses organes internes, de différence avec un moteur à soupapes en tête, commandées par tiges et culbuteurs. Il ne s'agit ici que d'une différence dans la commande des soupapes par le remplacement des poussoirs et des tiges, organes animés d'un mouvement alternatif, par des organes animés d'un mouvement rotatif continu, l'arbre à cames passant sur le dessus du cylindre. L'entraînement se fait soit

par arbre vertical et couples coniques, soit par chaîne. Théoriquement, la commande par arbre à cames en tête est supérieure à la commande par tiges et culbuteurs, à cause du petit nombre de pièces à mouvement alternatif. Mais de gros efforts ont été faits par les constructeurs pour améliorer la distribution par tiges et culbuteurs et réduire le poids des organes qui la composent. Aussi la supériorité de l'arbre à cames dans le domaine pratique n'est pas encore très nettement établie. Un moteur à arbre à cames en tête est d'une construction plus coûteuse et plus délicate. Certains problèmes, comme celui de l'accessibilité ne peuvent être résolus qu'avec beaucoup d'ingéniosité. Au point de vue industriel, il est relativement aisé de construire, parallèlement, d'un même type de moteur, un modèle à soupapes la-



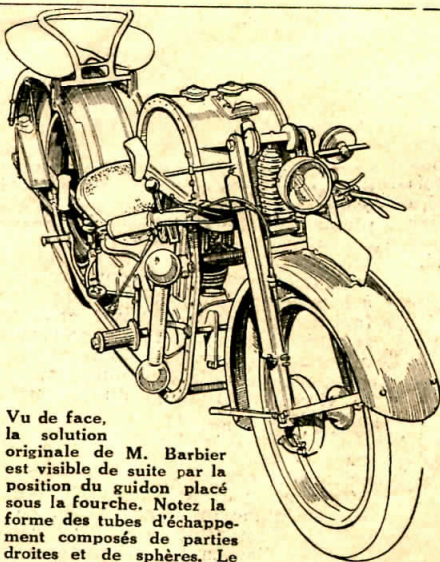
Coupe partielle du distributeur Cross montrant les dispositions des orifices d'admission et d'échappement et des canaux de conduite des gaz.

érales et un moteur à soupapes en tête. Certains organes, comme les cames ou le piston, et bien entendu la distribution seront différents, mais beaucoup de pièces et d'opérations d'usinage seront communes. Le résultat, c'est que le prix d'un moteur à culbuteurs peut, tout en

dépassant celui d'un moteur à soupapes latérales, rester très abordable. Le moteur à arbre à cames en tête nécessite une étude spéciale, même si certains organes peuvent être communs avec un moteur culbuté; en tout cas, la distribution doit être entièrement différente et tout le carter, côté distribution, devra être différent. Comme il ne semble pas qu'on puisse construire actuellement le moteur à arbre à cames en tête en grande série, le prix est, en conséquence, élevé. Il ne semble pas, non plus, que le public motocycliste réclame bien vivement des moteurs à arbre à cames en tête. Il les croit compliqués, peu accessibles et délicats. C'est une erreur complète. On considère trop le moteur à arbre à cames en tête comme un moteur uniquement réservé à la course et à la compétition. C'est une erreur, car ce qui caractérise un moteur, au point de vue de la puissance spécifique, c'est avant tout son taux de compression et son régime. On peut parfaitement faire un moteur de tourisme à arbre à cames en tête et il existe d'une 350 cmc. anglaise si souvent glorieuse en compétition, un modèle bien moins rapide, mais venant admirablement au tourisme. Disons aussi que, construit en grande série, le prix d'une distribution à arbre à cames en tête pourrait être très abordable. Il ne faut donc pas croire que l'arbre à cames en tête n'ait pas d'avenir pour les machines construites en grande série à un prix modéré. Au fond, tout cela dépend de la clientèle, car c'est elle qui, en définitive, par ses exigences, exerce la plus grande influence sur la technique.

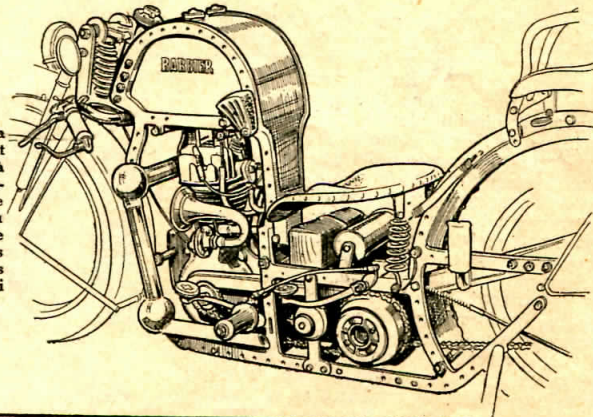
H.-P. BORESTROKE

## LA MOTO BARBIER

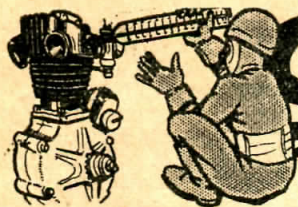


Vu de face, la solution originale de M. Barbier est visible de suite par la position du guidon placé sous la fourche. Notez la forme des tubes d'échappement composés de parties droites et de sphères. Le tansad lui, n'est pas surbaissé.

Une moto dont la position extrêmement surbaissée est absolument originale.



Voici à gauche, la "Barbier" montrant la position. Grâce à la selle très surbaissée, le pilote a le ventre protégé du froid et de la pluie par le réservoir ; les genoux, montés très haut, servent d'appui aux bras.



# Le moteur chauffe?

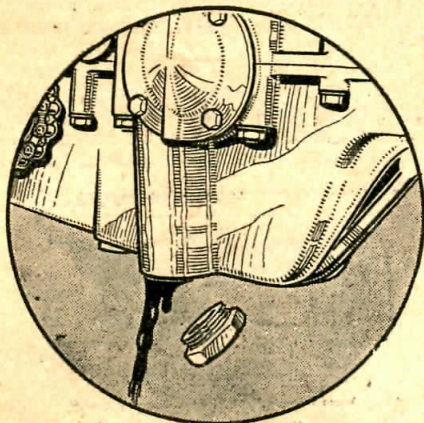
**L**es moteurs à explosion qui transforment en effort moteur l'énergie contenue à l'état latent dans le carburant employé produisent, même dans les conditions normales de fonctionnement, une élévation considérable de la température et du piston. C'est pour réduire cet échauffement qui pourrait devenir dangereux pour les organes en mouvement qu'on a eu recours au refroidissement par air et par eau. La combustion de l'essence dans la culasse développe en effet une grande quantité de chaleur et la température des gaz dépasse au moment de l'explosion plus de 2000 degrés; cet accroissement de température affecte également le piston qui peut atteindre 500 degrés à sa partie supérieure et 200 degrés sur ses côtés et le cylindre dont la température varie de 100 à 175 degrés. Si toute la chaleur produite par l'explosion du mélange gazeux pouvait être intégralement utilisée comme énergie motrice on disposerait de puissances beaucoup plus élevées que celles dont on dispose dans les moteurs actuels; mais en réalité un quart seulement de cette chaleur est transformée en travail et le reste part avec les gaz d'échappement ou se communique aux parois du cylindre, de la culasse et du piston pour s'évacuer vers l'extérieur par l'intermédiaire des

tionnement que peut atteindre un moteur. Les surfaces de glissement des pièces en mouvement que comporte un moteur sont en frottement constant; le dégagement exagéré de chaleur qui peut accompagner ce frottement pourrait amener soit leur grippage (soudure par-

doit surveiller avec soin la lubrification de son moteur.

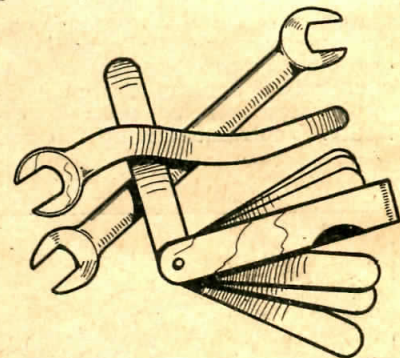
Une mauvaise carburation donnant un mélange trop riche en essence provoque également un échauffement anormal du moteur ainsi qu'une émission de fumée noire et floconneuse et un encrassement rapide de la bougie. Cet enrichissement excessif du mélange gazeux peut provenir d'une fuite dans le flotteur de la cuve, d'un pointeau faussé qui repose mal sur son siège ou d'un gicleur dont le calibre de l'orifice est trop grand pour la densité de l'essence que l'on emploie. Pour remédier à ces inconvénients il faut, selon le cas, effectuer les réparations qui s'imposent ou adapter au carburateur un gicleur d'un calibre plus petit; éventuellement il suffit parfois d'ouvrir en grand la manette d'air additionnel pour que l'air supplémentaire ainsi introduit vienne corriger la proportion du mélange gazeux en réduisant sa trop grande richesse.

L'échauffement anormal d'un moteur peut aussi provenir d'un trop grand retard à l'allumage. La combustion des gaz n'étant pas instantanée il faut un certain temps pour qu'elle s'accomplisse. Si l'étincelle se produit exactement au moment où le piston est au point mort haut, la détente se fera dans de mauvaises conditions par suite de la combustion tardive et les gaz seront encore très chauds pendant toute la durée de l'échappement; aussi les parois du piston et du

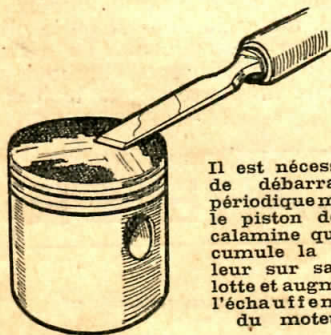


L'huile usée, fluidifiée, chargée d'acides, de calamine et de métal doit être vidangée et remplacée, car elle mettrait rapidement le moteur hors d'usage.

tielle des pièces de contact), soit leur déformation ou leur destruction. Pour pallier à ces accidents mécaniques il faut supprimer le frottement ou tout au moins le réduire au minimum pour que ses effets ne constituent plus un obstacle à la marche du moteur; c'est là le rôle du graissage qui, en maintenant constamment sur les parois des pièces en contact une pellicule lubrifiante et homogène, substitue au frottement dur de deux pièces métalliques le frottement doux de l'huile glissant sur elle-même. Si, par suite de l'emploi d'une huile de mauvaise qualité ou en quantité insuffisante, le frottement des organes en mouvement devient sec ou demi-sec, la production exagérée de chaleur provoquera une usure rapide des pièces et une diminution de la puissance du moteur et parfois même occasionnera des grippages. La question du graissage se révèle donc comme d'une importance capitale et tout motocycliste soucieux de ses intérêts



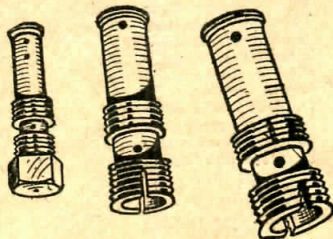
L'absence ou l'excès de jeu aux poussoirs font chauffer le moteur et peuvent détériorer les soupapes. Une paire de clés plates et des jauges y portent rapidement remède.



Il est nécessaire de débarrasser périodiquement le piston de la calamine qui accumule la chaleur sur sa calotte et augmente l'échauffement du moteur.

aillettes métalliques qui entourent le cylindre et offrent à l'air une surface assez importante pour faciliter le refroidissement général du moteur.

Comme nous venons de le voir tout moteur à explosion chauffe puisque nous y brûlons de l'essence mais si la combustion s'effectue convenablement et si le refroidissement se fait bien, la température doit rester normale; si elle devient exagérée c'est que le moteur présente certaines déficiences auxquelles il faut remédier le plus rapidement possible. L'échauffement anormal que l'on remarque surtout dans les longues montées de côtes ou lorsqu'on roule à une allure assez rapide provient le plus souvent d'un graissage défectueux ou d'un mauvais réglage de la carburation ou de l'allumage. La qualité, la quantité et le type de l'huile employée ont une grosse influence sur la température de fonc-

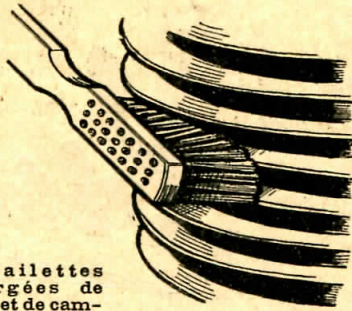


Un gicleur trop petit, monté afin de réduire la consommation, peut provoquer un échauffement proche du grippage.

cylindre s'échaufferont considérablement à leur contact et le moteur sera mou. Il faut donc, si l'on veut supprimer l'échauffement et avoir une machine nerveuse, adopter une avance à l'allumage correcte qui devra être d'autant plus grande que la vitesse de rotation du moteur sera plus élevée.

Un intervalle trop grand entre la soupape d'échappement et son poussoir, fait également, en diminuant la rapidité d'évacuation des gaz brûlés, chauffer le moteur d'une façon anormale; de plus ces gaz à température et à pression élevées en séjournant trop longtemps dans le cylindre nuisent à l'inflammation des gaz frais qui y sont introduits.

Mais le plus fréquemment le moteur chauffe exagérément, tout bonnement, par ce qu'il a besoin d'un ramonage général. A l'intérieur, il se produit à la suite de certaines circonstances des couches charbonneuses qui se déposent sur la tête du piston et sur les parois du cylindre. Ces dépôts constitués par la calamine résultant de la combustion incomplète de l'essence et de l'huile deviennent incandescents et enflamment les gaz au temps de compression bien avant que le piston arrive au point mort haut. Dans ces conditions de fonctionnement le moteur qui fatigue énormément et chauffe d'une façon exagérée fait entendre presque toujours un bruit particulier nommé cognement plus ou moins prononcé. Un ramonage interne est alors nécessaire ; il consiste tout simplement



Des ailettes chargées de boue et de carbouis ne peuvent assurer le refroidissement du cylindre : une brosse à longs poils métalliques et de la benzine l'en débarrasseront.

à gratter la calamine qui s'est déposée à l'intérieur du cylindre, opération assez aisée et assez rapide à effectuer si le moteur est muni d'une culasse détachable. Les dépôts charbonneux qui s'accumulent à la longue dans la tuyauterie d'échappement et en obstruent partiellement l'orifice gênent l'évacuation des gaz brûlés et occasionnent ainsi un échauffement du moteur. Il faut les enlever en ramonant soigneusement le tuyau d'échappement. Et enfin comme la couche de crasse formée d'huile et de poussière qui se dépose fréquemment sur les ailettes du cylindre, paralyse d'une façon sensible le refroidissement du moteur il convient de nettoyer périodiquement l'intérieur du cylindre avec un pinceau et du pétrole.

I. TOLOU,

## QUE DOIT-ÊTRE LA MOTO ?

Il a été souvent question des moteurs de l'avenir ; ceux-ci, n'en doutons pas, augmenteront encore de puissance à la cylindrée, mais dans quels cadres seront-ils montés.

Nous avons songé aussi à nos machines plus rapides, encadrées de lignes nouvelles ; mais si nous considérons les changements qui ont amélioré les autres engins de transports, aînés de la moto, quels qu'ils soient, nous pouvons tirer d'autres déductions, ne portant pas seulement sur les vitesses, déjà grandes depuis plusieurs années.

Car, si les vitesses de records augmentent, les allures d'utilisation ne changent plus guère, et pour la moto ont-elles tant besoin de changer en l'occurrence ?

Les erreurs du début sont déjà en voie de redressement, nos motos s'avèrent plus confortables.

Pour d'autres engins de transport, on a longtemps cru à l'extrême rigidité de la suspension nécessaire pour la vitesse et tel ingénieur du chemin de fer en nourrice disait : « pour les mouvements de lacet, augmentez la rigidité des ressorts ; pour le roulis, dito ; pour le tangage, dito... », heureusement, il ne fut pas très écouté.

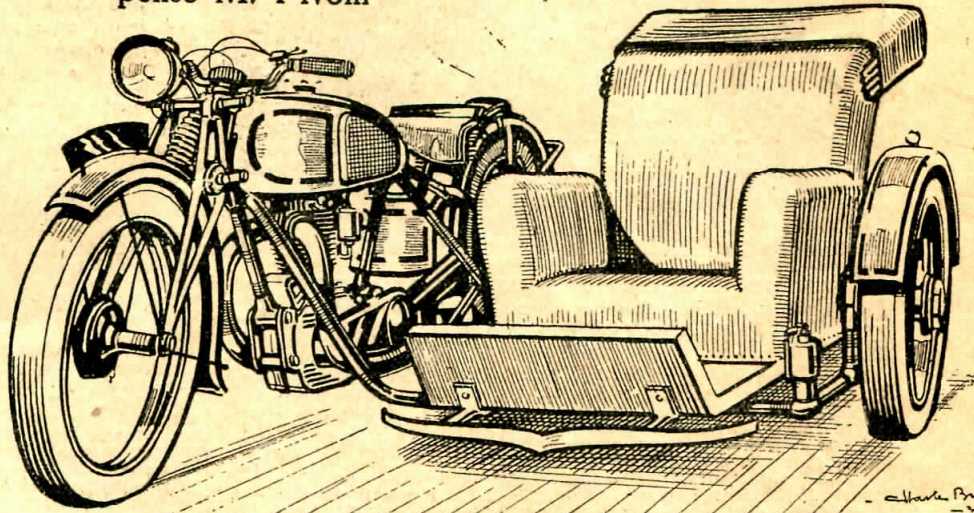
Andreino a déjà adopté une suspension intégrale en course, et ça marche ; les avis sont donc partagés.

L'opinion d'un motocycliste des grands raids, l'infatigable R. Sexé parlant de la moto dans l'express qui l'emmène au salon de Londres, est celle-ci : « Ça, cette atmosphère enfumée de tabac de Virginie, on se sent transporté, passager passif et consentant, et on regrette sa chère monture dont on est le seul maître ». Mais si la moto est plus agréable, il dit toutefois, aussi : « J'ai été bien secoué, cette fois, j'ai pourtant été bien secoué dans ma vie de motocycliste. »

Donc, le vrai motocycliste adore sa moto, c'est avéré, même avec ses secousses. Que serait-ce donc si sa monture donnait les mêmes joies sans secousses.

Le constructeur affirme ses opinions et le passager finit par y croire, comme dans le Docteur Knock : « Est-ce que ça vous chatouille ; ou est-ce que ça vous gratouille » et le client perçoit le gratouillement imaginaire ; de même le constructeur affirme : « vous ne serez pas secoué sur cette selle « Z » grand modèle pas plus que sur ces pneus de « X » qui assurent confort et ménagement.

Confortable, Silencieuse et Sûre  
pense M. Pivoïn



Enfin, il semble que le confort sera le même pour une machine de petite cylindrée que pour une grosse. Telle voiture américaine ne sort-elle pas sa 6 CV aussi confortable que sa 8 cylindres.

Qu'importe, pour la majorité des usagers, que le tube d'échappement ait une extrémité cruciforme ou pisciforme et toutes sortes de considérations — d'ordre technique — de petites valeurs, pourvu que ça marche bien, que nous atteignons la vitesse utile avec souplesse et silence, que nous roulions avec le maximum de plaisir.

Car nous en sommes tous là, dans tous les engins de transport comme sur la moto, quand ça marche, le technicien ne pense pas plus au moteur que le profane (amateurs bien entendu) ; nous considérons en route, ce que nos sens nous transmettent et nous ne voyons pas le piston parcourir sa course, même avec la plus grande imagination, pas plus que le chirurgien, pourtant rompu à la dissection des chairs, ne considère ses en-

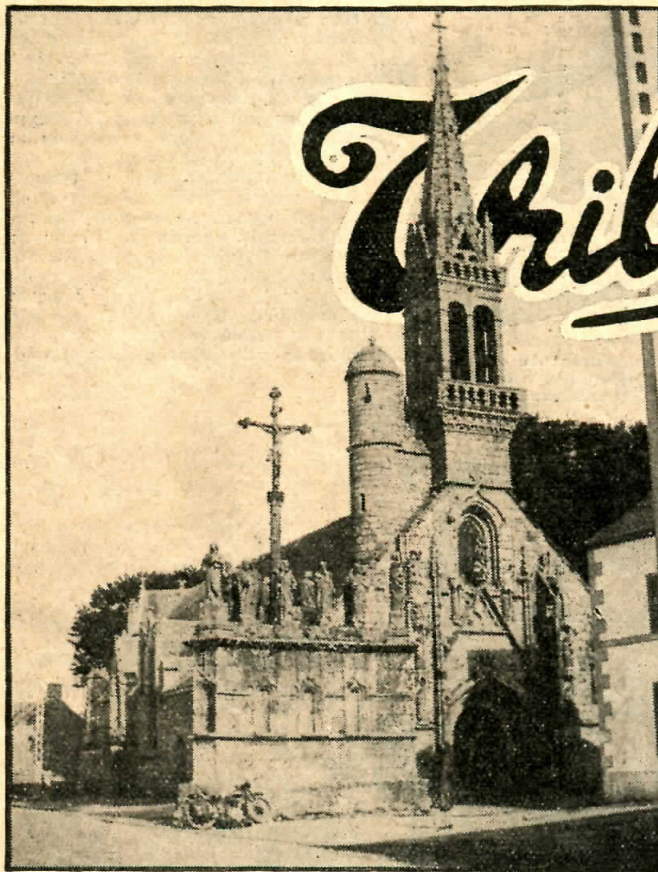
fants comme des assemblages d'os et de muscles ; pas plus que le « cinéman » pense en voyant son film à un assemblage de photographies. Malgré lui, il verra son film comme le client le voit. Il n'y prendra pas le même plaisir, mais ce que ses sens lui transmettront, les sens du spectateur leur rendront la même sensation.

Tout ceci, pour dire que, pour tous, le fonctionnement de la moto est le même ; devant : les décors ; au-dessous : le moteur, qui ronronne plus ou moins agréablement, plus ou moins discrètement, enfin, en mains, un engin vivant qui devrait rouler toujours dans les conditions requises.

Plus longtemps, la moto restera cantonnée chez les seuls amateurs techniciens, dans cette époque indécise de la persuasion du confort et plus la masse du public sera difficile à convaincre.

... Quand la moto voudra, elle séduira tout le monde.

J. PIVOÏN.



# Tribune libre

L'Église de Combrit, près de Loctudy. — Finistère. (Photo de Monsieur Le Boulanger au Havre).

## Moto Revue

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

Notre but est : **Rendre service.**

### COMMENT JE VOIS LE MOTO-BALL DANS L'AVENIR

Le Moto-hall, jeu acrobatique et sportif, la lutte de l'homme et la qualité de la machine en fait un sport spectaculaire qui plaît au public. Le moto-ball dans la voie où il s'engage devient dangereux, il va à sa perte.

Ce n'est pas la cylindrée qu'il faut réduire, n'en déplaise à M. Georges Printamp, mais la grosseur du ballon qui actuellement ne permet pas d'en arriver à l'interdiction de rouler la balle : il faut des machines maniables d'accord, mais un ballon qui le soit aussi.

Le moto-ball, donc foot-ball à moto, est d'après le règlement actuel, du rugby à motocyclette. Pourquoi ?

Les belles descentes, la balle au pied où le ballon fait corps avec la machine, selon l'aménagement de celle-ci, car il escorte des dispositifs qui aident, peuvent enthousiasmer le public ! Mais il y a un *mais*, l'adversaire veut reprendre la balle à son concurrent, la balle ou le tibia tout sera bon, le poids aidant voilà où le moto-hall devient dangereux. Cette manière de garder la balle ouvre la porte à tous les abus et les brutalités, elle permet de jouer l'homme et cela devient donc du rugby à motocyclette.

J'ai vu jouer les Anglais et les Allemands, tous deux ont été surpris de voir rouler la balle. L'U.M. Aube en déplacement en Angleterre a trouvé les mêmes difficultés dans son premier match.

Vous me direz qu'il existe un règlement international.

Lequel est le bon, rouler ou botter la balle, le notre ou le leur ?

Gardons au moto-ball sa vraie valeur en faisant du foot-ball à motocyclette avec un petit ballon ; gardons les cylindrées actuelles jusqu'à 350 cmc. et sélectionnons des arbitres impartiaux et capables, non pas choisis sur simple référence de clubs, mais par l'A.F.M.B. Que les dirigeants qui doivent s'occuper de ce sport ne manquent pas de s'instruire en arbitrant des matches et en allant les voir ; que leur opinion ne repose pas sur un match de championnat. Le moto-ball doit vivre. Ne réduisons pas sa cylindrée, mais le ballon et défense de le garder.

L. MARLIN, à Sainte-Savine.

### EAU OU AIR ?

J'ASSISTE depuis quelque temps à la discussion qui oppose, dans vos colonnes, les partisans du refroidissement à eau et ceux du refroidissement à air. J'ai vu même un rédacteur de *Moto Revue* prendre le parti des derniers. Qui a raison ? Si je puis donner mon avis, les deux. Il suffit de s'entendre.

J'ai eu la chance d'avoir entre les mains, entre autres machines, deux motos que j'estime remarquables, chacune dans son genre. Leur cas illustre admirablement la question.

a) La première est une deux-temps à air de petite cylindrée. En plus d'une régularité de marche absolue, je l'ai chronométrée à 70, pilote effacé (ce n'est pas une machine de sport). Elle monte Picardie en troisième, et je pèse 80 kilogs.

Mais..., sitôt que la moindre chose cloche dans le moteur (bougie, segments, calamine), ou qu'arrive l'été, cela change. Pour peu qu'on la pousse alors, elle chauffe comme une bouillotte et perd toute sa nervosité. De sorte qu'au mois d'août, je ne puis sur la route dépasser le 40, ce qui est rageant avec une machine qui fait vingt kilomètres de plus en hiver.

b) L'autre est une 500 culbuteurs, de modèle connu, machine très rapide. Un jour de grosse chaleur, j'ai été avec de Versailles à Rambouillet et retour, compteur entre 110 et 120 (sauf, bien entendu, traversée de Saint-Cyr et de Trappes). Mon frère a fait Paris-Dieppe dans les mêmes conditions avec un passager en tansad. Dans les deux cas, on pouvait toucher le moteur à l'arrivée sans se brûler.

Mais..., après vingt minutes de Paris, la même machine dégage une odeur de liège brûlé et de métal chauffé à faire dresser les cheveux sur la tête.

Qu'en conclure ?

Il s'agit seulement de savoir comment est réalisé le refroidissement pour ce qu'on désire faire de sa machine. Pour une machine rapide et puissante, le refroidissement à air est parfait sur la route : l'exemple de la 500 le prouve.

Au contraire, s'il s'agit d'une machine de faible cylindrée qui a beaucoup d'occasions de peiner à faible vitesse, eh bien, que les partisans du refroidissement à air se défendent, fassent des ailettes surabondantes, ou une turbine comme D.K.W., etc. Faute de quoi je suis forcé de leur donner tort.

Notez bien que je suis un partisan du deux-temps, dont j'apprécie le mordant ; mais quand on sait qu'un genre de moteur est porté à chauffer, on prévoit le cas et on le bâtit en conséquence — si c'est possible. — Si ce n'est pas possible, alors vive l'eau, malgré le gel, les fuites, etc.

Une remarque encore : que M. Regairaz (article *Moto Revue*, n° 608, ne croie pas qu'il peut s'autoriser de l'exemple de l'aviation pour préconiser le refroidissement à air à toute force : un avion, dès que le moteur tourne, vole à une vitesse constante et élevée, tandis qu'une moto dans un raidillon... Et quel ventilateur qu'une hélice !

ROD. KOEHLIN, à Paris.

### NE TOUCHEZ PAS AU POIDS DU VÉLOMOTEUR !

Je viens de lire l'article « Suggestions sur le vélomoteur », de M. Dupont.

Je suis entièrement de son avis en ce qui concerne les inconvénients qu'il énumère ; mais je ne le suis plus du tout lorsqu'il demande à élever la limite de poids à 40 ou 45 kilogs. Le vélomoteur perdrait ainsi le seul avantage qu'il tire de la formule fiscale actuelle ; plus lourd il serait moins brillant en côtes, et ne pourrait grimper les montées un peu raides sans changement de vitesses qui serait alors indispensable ; de plus, beaucoup achètent un vélomoteur à cause de sa légèreté, on peut assez facilement le descendre dans une cave ou le monter d'un étage, voire même deux ; il n'en serait plus de même d'une machine pesant une quinzaine de kilogs de plus et l'on serait obligé de prévoir la location d'un garage.

Même sans dépasser la limite de poids actuelle, les constructeurs doivent pouvoir monter un réservoir plus grand (7 litres) et une selle plus large, puisque certains sont arrivés à adapter une boîte de vitesses, une suspension arrière et même deux tubes d'échappe-

ment. Quant aux garde-boues ils sont suffisants dans la plupart des cas. Si donc la formule du vélomoteur pouvait être modifiée, les modifications devraient surtout se porter sur les pédales, parfaitement inutiles, et sur la limite de vitesse qui pourrait être élevée à 45 ou même 50 kilomètres à l'heure. La tenue de route à cette allure serait encore suffisante même avec une machine ne pesant que 30 kilogs.

Je suis également de l'avis de M. Certains pour le refroidissement. Le refroidissement par air suffit : avec mon vélomoteur j'ai fait toutes les côtes de la région si montagneuse des Alpes-Maritimes, où j'habite sans jamais constater le moindre échauffement, sans serrer mon moteur ni « m'arrêter tous les n kilomètres », comme disent les détracteurs du deux-temps.

Et pour terminer, une suggestion : *Moto-Revue* ne pourrait-elle pas réunir toutes les formules qui se trouvent au bas de la page sur une même feuille, que les clubs motocyclistes pourraient afficher dans leurs salles de réunion, afin que tous leurs membres puissent les lire, les apprendre et surtout les mettre en pratique ?

P. SAVELLI, à Beausoleil.

### SUR LA MOTO EN SYRIE

À l'heure où la motocyclette prend une place qui lui est bien due sur le marché mondial, à l'heure où notre merveilleux engin prend un essor enfin digne de lui, il est un pays où malgré les efforts, elle arrive difficilement à pénétrer.

En effet, la Syrie malgré ses trois millions d'habitants, ne compte d'après la dernière statistique, que 400 motocyclettes en service pour 2.000 voitures environ et, encore, dans ce chiffre est compris les machines en circulation dans la République Libanaise.

Cela tient d'une part, au mauvais état du réseau routier qui, pour certains parcours, rebouterait les motocyclistes les plus expérimentés ; les routes ont été bien construites, mais l'entretien y est nul et se borne à prendre sur le bas-côté et à rejeter au milieu de la chaussée, la terre que petit à petit les automobiles ont déplacée ; de temps en temps (sans doute quand un haut personnage a cassé un ressort de son wagon sur pneus « made in America ») les services compétents s'émeuvent et c'est une réfection partielle qui toujours est la bienvenue et dont nous profitons avec reconnaissance.

D'autre part, au début de l'importation des véhicules automobiles (qui n'est pas antérieure à 1926), les voitures ont pris le dessus du marché, car, à cette époque, l'on cherchait la liaison commerciale de plus en plus rapide des lieux divers (une seule ligne de chemin de fer qui est un embranchement du Taurus-express, relie le Nord de la Syrie à Beyrouth) et la moto était regardée comme ne répondant aucunement aux besoins d'alors.

À l'heure actuelle encore, aucun déplacement ne s'effectue en moto.

En Syrie, il n'existe pas ce qu'en France nous appelons la classe moyenne et qui est la plus grande clientèle de nos agents de motos ou c'est le fellah qui, à part une chèvre et un âne ne possède rien, ou c'est le gros personnage de qui la fortune se compte par milliers de livres turques or, et qui, étant partisan de la loi du moindre effort, préfère s'acheter une Dodge ou une Plymouth de 1.400 kg. parce que ça fait riche.

Dans les villes commerçantes, les employés ne gagnent pas suffisamment pour rognier sur leur salaire quelque argent à employer à l'achat d'une machine. Sauf dans l'élément français, très peu de machines sont la propriété des usagers. Il existe quelques petits offices de location où, moyennant quelques francs, on peut se rendre pour une heure propriétaire d'une moto, mais il va sans dire que ces engins (tous de marque étrangère), sont dans un état plus que pitoyable et ne permettent pas de s'éloigner de la ville ; des marques françaises, n'en parlons pas, on voit quelques Peugeot et quelques Gnome et Rhône, mais en petit nombre ; la moto française est trop chère ici, car son prix est de 45 % supérieur à celui des machines de marque anglaise.

Nos constructeurs ne font pas assez de sacrifices pour introduire leurs marques, il y aurait un effort à faire de ce côté. Ensuite, l'indigène est d'un tempérament plutôt indolent et ne comprend pas que l'on fasse 100 km. et chevauchant un moteur (sic) alors que l'on peut les faire tranquillement enfermés dans une caisse plus ou moins aérodynamique.

La crise a, il est vrai, bien diminué les ventes et si on interrogeait les constructeurs qui fournissent en Syrie, on s'apercevrait que les ventes en 1933 et 34 ont baissé de beaucoup sur celles de 1930-31-32.

La majorité des agents, se désintéresse aussi d'un commerce qui ne rapporte pas, n'ayant pas la vente ; et, ceci semble paradoxal, je n'en connais aucun qui se déplace en moto, et c'est souvent en écrivant

aux fabricants que l'on apprend qu'il existe un agent de leur marque en Syrie.

Il n'y a aucun groupement motocycliste et c'est une lacune qu'il serait urgent de combler. Malheureusement, dans ce pays, créer un club est une œuvre presque insurmontable ; ce n'est pas que les appuis manqueraient certes, mais on se heurte à l'inertie de la majorité des possesseurs de moto et il faut le dire, des agents, qui, eux, ne voient pas les avantages matériels qu'ils retireraient à être plus connus.

En résumé, la moto ne jouit pas ici d'une considération qu'elle serait en droit d'attendre et il y a encore beaucoup à faire pour que cesse cet état de chose.

Tant que nous n'aurons pas de club motocycliste, il en sera ainsi, il suffirait qu'une association se crée, et qu'elle donne au cours d'une réunion sportive une petite gymkana, pour voir les jours suivants arriver les adhérents.

Se trouvera-t-il une personne qui étant de mon avis, prendra sur elle cette création ? Cela est à souhaiter et je puis en toute sincérité lui garantir le succès — mais ! n'anticipons pas...

PELTIER, à Alep, Syrie.

### CARBURANTS EN COURSE

Lecteur assidu de *Moto-Revue*, et motocycliste pratiquant, je me permets de vous donner mon opinion sur un article paru dans la Tribune Libre de votre numéro du 10-11-34.

Votre abonné, M. Sumstein, trouve excellente la suggestion d'un autre lecteur au sujet des carburants en course.

Je suis tout à fait de leur avis et il me semble que si, de temps à autre, nous avions une grande épreuve avec l'essence pure comme seul carburant autorisé, cela aurait une plus grande portée sur la masse des motocyclistes sportifs.

En ce moment, désirant acquérir une machine de petite cylindrée, 175 ou 250 cmc., assez rapide pour pouvoir me mesurer, en compétition avec les actuels, je me heurte à ce problème :

Il existe, dans ces cylindrées, des modèles rapides, mais la plupart ne peuvent être assez vites et sûrs en course, qu'alimentés à l'alcool ou au benzol-essence.

Dans ce cas, entre courses, je ne pourrai pas me servir utilement de ma machine pour le tourisme, et c'est là la difficulté.

Je crois n'être pas le seul dans ce cas, et il me serait agréable de lire, dans un prochain de vos numéros, quelques critiques et quelques enseignements autorisés, sur ce sujet.

Je crois qu'un article sur la question serait le bienvenu et attirerait pas mal de correspondance à votre journal.

Je profite de la présente pour vous féliciter des croquis de machines de courses que vous insérez dans vos numéros. J'y trouve une très bonne documentation et j'espère que vous continuerez chaque fois qu'une nouveauté se manifestera.

JEAN, à Nice.

### EN FAVEUR DES COMPÉTITIONS

En tant que lecteur de votre revue, je me permets de vous exposer une idée qui, peut-être, est susceptible de vous intéresser. La construction motocycliste française à l'étranger n'est pas très connue, en ce qui concerne la compétition et certainement la cause doit être d'ordre financier.

Regardez du côté de l'automobilisme le grand pas qui vient d'être fait ; une souscription est sur le point d'être organisée parmi tous les usagers pour permettre à un constructeur français (qui sera désigné ultérieurement) de préparer quelques voitures pour la prochaine saison sportive. Ces voitures seront appelées à participer à toutes les épreuves internationales où jusqu'à présent, malgré le beau combat de Bugatti, nous n'avons guère brillé.

Au point de vue motocyclisme, rien n'empêche de mettre sur pied une organisation analogue.

La famille des motards est plus homogène, bien que moins riche, que l'auto, et du reste, la compétition en motocycle doit être d'un prix de revient moindre que pour l'automobilisme.

Il y a lieu de regarder autour de nous, en Allemagne par exemple, où le gouvernement accorde des subventions pour permettre à ses constructeurs de figurer dans les grandes épreuves. Les résultats, au point de vue propagande, sont édifiants.

En France, actuellement, les constructeurs sont capables de sortir des machines rapides et ils l'ont prouvé ; aidés financièrement par un groupement, nous pourrions avoir nos chances à l'étranger.

R. MARTIN, à Boulogne-sur-Seine.

### Devenez notre Collaborateur-Correspondant



### A NOS AMIS

Si vous avez des suggestions dont profiteront nos camarades motocyclistes.

#### Faites-nous en part.

Si vous avez des idées personnelles sur des cas spéciaux et que vous recherchez des critiques.

#### Faites-nous en part.

Si vous pensez qu'un article dont vous avez mûri les lignes principales est susceptible d'intéresser nos camarades.

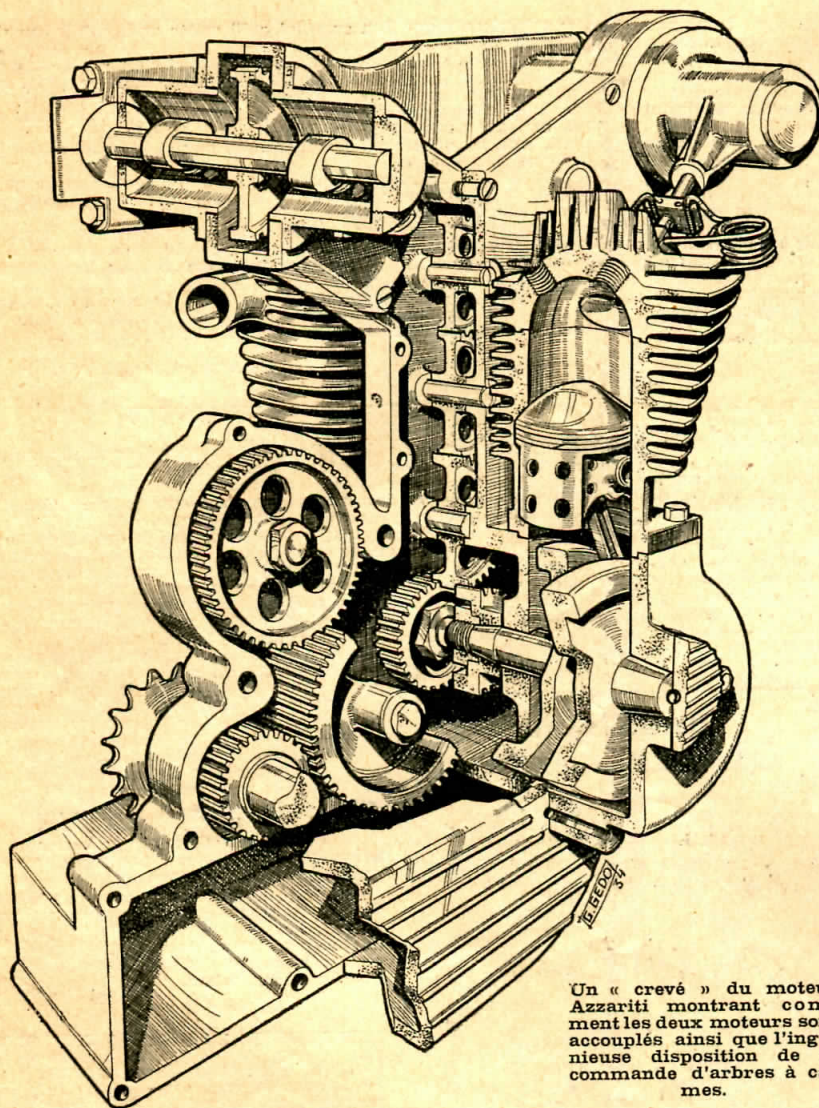
#### Faites-nous en part.

N'hésitez pas, car si vous êtes plus pratiquant que littérateur, notre rédaction modifiera votre texte, de même que nos dessinateurs reprendront vos croquis sommaires.

#### Faites-nous en part

Et vous recevrez notre carte de collaborateur-correspondant.

De la discussion jaillit la lumière



Un « crevé » du moteur Azzariti montrant comment les deux moteurs sont accouplés ainsi que l'ingénieuse disposition de la commande d'arbres à cames.



**L**a construction de machines de course de moyenne ou grosse cylindrée, avec moteur bicylindre obtenu en réunissant par un bloc unique deux moteurs monocylindres du type qui a déjà depuis longtemps fait ses preuves dans le domaine sportif, a été réalisée assez récemment en Italie par Guzzi avec sa rapide « demi-litre » ; en Angleterre, par New Imperial avec la fameuse 500 qui s'est adjugée la Coupe de « The Motor Cycle », en Suède par Husqvarna, dont les 350 et les 500 cmc. deux cylindres en V se sont révélées égales aux plus rapides.

Cette solution est donc d'une brûlante actualité. C'est pourquoi il nous a semblé intéressant de présenter à nos lecteurs la dernière venue des machines de course construites selon ces données, due à l'ingénieur italien Azzariti.

Les avantages inhérents à la subdivision de la cylindrée unitaire pour les machines de moyenne et grosse puissance sont universellement reconnus et l'ingénieur Azzariti certifie qu'avec son moteur, qui est un bicylindre, il ne perd aucun des avantages caractéristiques du monocylindre.

Pour séparer le plus possible les deux cylindres de son moteur — qui, en réalité, consiste en deux moteurs monocylindriques accouplés — il a employé une couple d'engrenages en plus pour transmettre la puissance au pignon entraînant la chaîne de la boîte de vitesses.

Cette complication est compensée par la réduction au maximum de la longueur de ladite chaîne.

En « pointe de régime » ce moteur de 350 cmc. atteint la même vitesse de rotation que les plus rapides monocylindres 175 cmc., un peu plus de 8.000 tours-minute, sans aucun des inconvénients propres aux bicylindres classiques, relatifs au refroidissement non uniforme, au graissage, à la rigidité du vilebrequin, etc. Le résultat obtenu est un poids et un encombrement certainement pas supérieur à ceux d'un moteur 350 cmc. normal : le moteur Azzariti pèse, complet avec ses deux carburateurs et ses deux magnétos, 42 kg. ; sa hauteur maxima est de 50 cm., et sa plus grande largeur, 29 cm. Le poids total de la machine en ordre de marche est de 108 kg. !

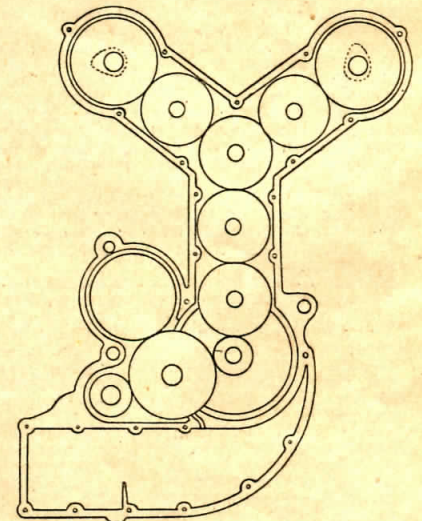
Comme le montrent nos dessins, le bloc comprend deux 175 cmc. quatre temps accouplés transversalement. L'alimentation a fait au moyen de deux

## UN REMARQUABLE 350 cmc. DE COURSE ITALIEN : L'AZZARITI

carburateurs indépendants, à commande unique, placés derrière les cylindres. L'échappement se fait à l'avant, un tube par cylindre. L'équilibrage des équipages alternatifs dans chaque moteur est indépendant de celui de l'autre.

Les manetons sont calés à 360° de façon à ce que les explosions soient régulièrement espacées d'un tour. Sur les semi-arbres de chaque moteur est bloqué un engrenage indépendant de celui de l'autre, mais solidaire d'un large engrenage inférieur entraîné par eux. De l'autre côté, ils engrenent sur un pignon supérieur entraînant la distribution par l'intermédiaire d'une cascade d'engrenages, comme sur la Benelli. Les deux soupapes de chaque cylindre sont commandées respectivement par une came solidaire d'un arbre à came spécial. Il y a donc deux arbres à came par cylindre, toujours comme sur la Benelli. La cascade de pignons entraînant les quatre arbres à cames, enclose dans un carter d'aluminium se trouve au milieu du moteur, entre les deux cylindres, et se prolonge en forme d'Y jusqu'aux arbres.

L'engrenage inférieur qui est entraîné par ceux du moteur, en entraîne à son tour deux autres qui sont calés sur les arbres coaxiaux des deux magnétos. Enfin ce large engrenage est calé sur

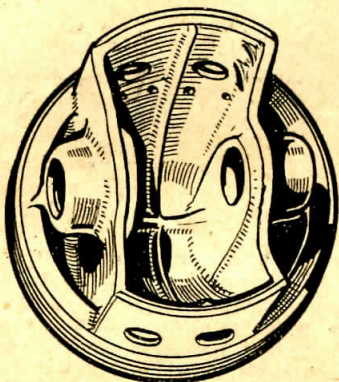


Le carter des pignons entraînant les quatre arbres à cames est en forme d'Y. Le carter réservoir d'huile est sous les carter moteurs.



un arbre sur lequel est monté, du côté gauche, le pignon de chaîne.

Toute la distribution est complètement enfermée dans des carters étanches en aluminium ou circule l'huile sous pression graissant tout le système.



Un des pistons ultra légers de l'Azzariti.

Les deux magnétos, disposées horizontalement donnent chacune deux étincelles par tour et tournent à demi vitesse du moteur. Ces magnétos, à chaque explosion, allument une bougie dans chaque cylindre. Ces deux bougies sont radiales et inclinées symétriquement sur les culasses hémisphériques. Le graissage

est assuré par une pompe qui puise, à travers un filtre, l'huile contenue dans un carter-réservoir venu de fonderie avec le carter-moteur et disposé sous celui-ci. Tous les organes du moteur sont graissés sous pression et l'huile arrive aux différents paliers et roulements par des canaux forés dans le carter ou dans les pièces qu'elle doit traverser, telles que les axes moteurs et les volants.

Après avoir lubrifié les différents organes, l'huile regagne le carter où elle se refroidit avant de recommencer son circuit.

Les caractéristiques de ce moteur construit et expérimenté avec succès par l'ingénieur Azzariti sont les suivantes. Pour chacun des cylindres, alésage : 62 mm., course ; 57 mm. ; cylindrée : 172 cmc. ; longueur de bielle : 105 mm. Deux soupapes en tête de 38 mm. de diamètre, inclinées à 45° par rapport à l'axe du cylindre. Culasse hémisphérique avec deux bougies radiables de 14 mm.

Les avantages offerts par le moteur Azzariti peuvent être ainsi récapitulés :

Tous les avantages des moteurs bicylindres, plus grande uniformité du couple moteur, meilleures reprises, moindre poids de volants, dimension proportionnellement plus grande des orifices d'admission et d'échappement, vitesse linéaire des pistons réduite (9 mètres à la seconde au régime maximum de 8.000 tm.), parfaite régularité cyclique du fait qu'il y a une explosion tous les tours. Le refroidissement est rigoureuse-

ment égal pour les deux cylindres disposés côte à côte transversalement au sens de la marche. Les arbres sont plus courts que dans les bicylindres classiques et chacun d'eux n'a à supporter que les efforts imposés par son propre piston.

Dans ce moteur, l'inflammation du mélange est extrêmement rapide, grâce aux deux bougies placées en deux points éloignés et symétriques. La sécurité de marche est plus grande que dans aucun autre moteur de moto, car il peut fonctionner avec une seule des deux magnétos et une seule des deux bougies de chaque cylindre. En effet, chaque magnéto fournit simultanément à une des bougies de chaque cylindre. La distribution directe est des plus rationnelles ; les arbres à cames sont parfaitement équilibrés par rapport aux vibrations et aux efforts de torsion, grâce à leur commande centrale. Le carter de distribution en forme d'Y suit la voie la plus courte de l'arbre moteur aux arbres à cames, il n'oppose de par sa forme aucun obstacle au refroidissement et permet l'emploi de la seconde bougie, qu'il serait impossible de placer avec la forme habituelle de carter de doubles arbres à cames en tête.

Nous voilà donc devant un moteur fort intéressant et parfaitement étudié qui semble réellement appelé à ouvrir une voie nouvelle et féconde à la construction des machines de course.

PIEL.

## LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE POURSUIT SA CAMPAGNE

La motocyclette dont on disait naguère qu'elle était « la voiture du pauvre » expression inexacte parce que péjorative, a conquis de nos jours à ce point droit de cité qu'elle est l'objet, de temps à autre, d'attaques violentes et parfaitement injustes. Ne nous y trompons point : dès que la calomnie s'en mêle c'est que l'objet ou l'individu qu'elle vise a pris trop d'importance pour ne pas gêner certains appétits. C'est une vieille loi que celle-là ; et aussi une des rares qui ne souffre nulle exception.

Mais comme il apparaît que ces calomnies mal fondées sont susceptibles, toutefois, de laisser quelques traces dans les esprits faibles, timorés, inquiets ou pessimistes, on nous permettra de mettre rapidement et définitivement — du moins nous l'espérons — les choses au point. On le fera, d'ailleurs, au moyen de quelques notes très simples car il est inutile, estimons-nous, d'aller chercher quelques grandiloquents discours pour faire éclater ce qu'on sait bien être la vérité.

En réalité, cette impression trompeuse que la motocyclette peut être un véhicule dangereux, à la fois pour celui qui conduit et pour ceux qui se trouvent graviter dans son orbite, vient, soit d'une mauvaise interprétation des lois de son équilibre qui est ici, dynamique, soit d'un souvenir confus des premiers âges de la construction où, bien entendu, la stabilité ne pouvait être admirable.

Lorsqu'on a commencé à construire des bicyclettes, elles étaient très dangereuses ; pareillement pour les voitures et pareillement aussi pour les avions. Mais que valent, pratiquement, ces arguments d'un autre âge.

Techniquement parlant, la motocyclette est certainement le véhicule présentant le maximum de sécurité et ceci pour trois raisons principales.

La première qui est celle à laquelle ont prêté, en général, le moins d'attention s'explique précisément par son équilibre particulier. Analogie à celui de la bicyclette, quoique notablement perfectionné par l'effet gyroscopique des roues qui est, ici, une aide précieuse au lieu d'un inconvénient comme en automobile — nous n'avons pas de couplage par

*Poursuivant sa croisade persévérante, la Chambre Syndicale du cycle et du motocycle a adressé à la grande Presse la lettre que nous reproduisons ci-dessous.*

essieux — il entraîne une maniabilité exceptionnelle dont aucun véhicule à traction mécanique n'offre d'équivalent. Soigneusement travaillée par les constructeurs, qui prirent soin, notamment, d'abaisser le centre de gravité au maximum, cette qualité précieuse fait le charme même de la motocyclette. Conduite instinctive, toute de réflexe et sans fatigue pour l'esprit, conduite, doit-on dire, où le fameux « accord des aides »

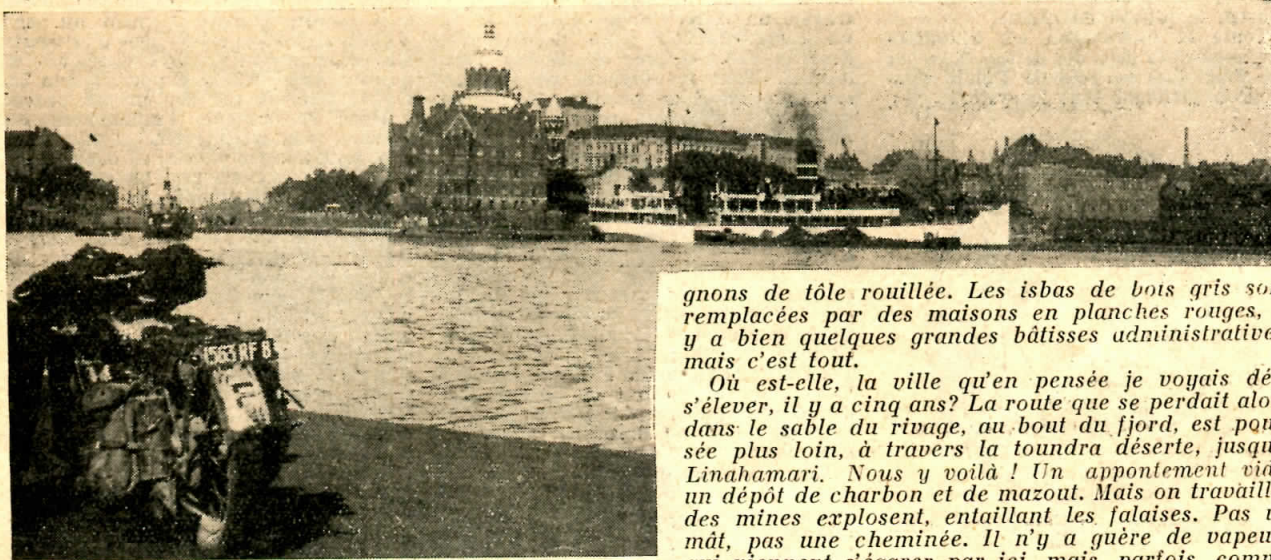
cher aux vieux cavaliers peut être littéralement réalisé.

La deuxième réside dans la valeur des solutions adoptées pour le freinage. Au prix de complications bien moindres que pour l'automobile, avec des organes simples et pratiquement indégradables, la motocyclette s'arrête dans le minimum d'espace même pour les hautes vitesses. C'est dire que pour un touriste normal, tout incident de route provoqué par l'apparition inopinée d'un obstacle imprévisible peut être instantanément évité.

Enfin, on n'apprendra rien à personne en écrivant que les progrès ont été marqués, ces dernières années, par une simplification intensive de toutes les commandes : gaz, passage des vitesses, embrayage, freinage, etc... Là où quelques coups de pouce suffisent pour obtenir un fonctionnement impeccable : là où le simple coup de talon provoque la mise en action d'organes parfois complexes, on ne peut vraiment pas dire que la tension d'esprit du conducteur soit exagérée.

Ainsi donc nous avons démontré pourquoi la motocyclette qui naguère, peut-être, laissait à désirer sous le rapport de stabilité, ne peut plus, de nos jours, être accusée de danger. On en chercherait une preuve que celle-ci pourrait être donnée par les statistiques de la Gendarmerie. Elles montrent, en effet, que le pourcentage d'accidents dus aux motocyclettes est moitié moindre que celui des voitures et encore la Gendarmerie ne fait-elle pas intervenir dans le calcul les milliers de bicyclettes à moteur qui circulent sans carte-grise donc sans immatriculation officielle.

Souhaitons que ces précisions mettent fin à une légende qui n'a que trop duré.



Le port d'Helsingfors (Finlande)

(Fin. Voir nos 609, 610, 611).

#### IV.

### LA FINLANDE DU NORD AU SUD

Helsingfors, 15 août.

Chambre d'hôtel, plus triste dans le crépuscule, on allume la lampe : « être seul avec son ombre, quelle mauvaise compagnie ! »... Où diable ai-je entendu ça ? Ce carnet de route à remplir ! Et si, tout bonnement, je laissais le passé enterrer des heures mortes ?

Sous les arbres d'Esplanadegatan, l'orchestre doit jouer déjà. Chez Frazer, le grand pâtissier, les certaines de gâteaux s'étalent. Jeunes Finnoises, si gentiment Mongoles ; Finlandaises plus élancées, vous êtes de si plaisants sujets pour des comparaisons ethniques...

Que c'est loin, maintenant, ce Vadsö, perché en haut du globe. On lui tournait le dos à regret, pour tant, à ce Nord triste. Le 9 août... Il pleuvait, le Varanger Fjord était tout embrumé. Débarqué à Kirkness, on te recevait au « Midnatsol », comme un vieil ami, dans la cuisine.

Ponts métalliques, nouvelles fermes rouges, tronçons de chaussées, tout ce Nord s'équipe ! Au fond du Fjord, immense canal taillé dans le granit, si droit qu'on pourrait le croire œuvre des hommes, se trouve un chantier de construction.

Des chômeurs du Sud de la Norvège campent là, travaillant à cette grande route qui unira, dans cinq ans, la région du Cap Nord à Trondjem !

Au bac de Svanvick, un canot s'amarre. Des Lapons débarquent un des leurs blessé, enroulé dans son manteau. Je n'en vois rien qu'une main qui pend et s'agite. « Dépêchez-vous ! » Et l'on bénit la route, et le taxi « Chevrolet » qui va le transporter à l'hôpital de Kirkness ! Rentré en Finlande, par Salmijarvi, je remonte vers l'Océan Glacial. Petsamo est-il devenu ce port en mer libre que la Finlande s'obstine à créer ? Tout ce district est habité par une population russe. La frontière soviétique, soigneusement cadencée des deux côtés, bien entendu, n'est qu'à une vingtaine de kilomètres. Dans les prés, autour d'un monastère, voilà toute une rangée de papes aux longs cheveux, qui ramassent le foin.

Ma foi ! Petsamo, ce n'est toujours que le village de pêcheurs autour de son église orthodoxe, aux oi-

gnons de tôle rouillée. Les isbas de bois gris sont remplacées par des maisons en planches rouges, il y a bien quelques grandes bâtisses administratives, mais c'est tout.

Où est-elle, la ville qu'en pensée je voyais déjà s'élever, il y a cinq ans ? La route que se perdait alors dans le sable du rivage, au bout du fjord, est poussée plus loin, à travers la toundra déserte, jusqu'à Linahamari. Nous y voilà ! Un appontement vide, un dépôt de charbon et de mazout. Mais on travaille ! des mines explosent, entaillant les falaises. Pas un mât, pas une cheminée. Il n'y a guère de vapeurs qui viennent s'égarer par ici, mais, parfois, comme hier, quelques baleines en ballade, avec leurs petits...

Linahamari, en 1933, c'est surtout un palace-hôtel tout neuf que l'Etat finlandais vient de planter au terminus de sa route polaire !

Timidement je range ma « Peugeot » à côté de trois grosses limousines à fanion gouvernemental. Sur la pointe des pieds, pénétrons dans le hall où toute une caravane officielle prend le thé de cinq heures. Le portier du palace, c'est... une grande dame, évidemment russe et réfugiée, qui parle le français sans accent et me montre, parmi le groupe, le premier ministre de Finlande et deux autres de ses collègues du cabinet. Vraiment confortable, comme un golf club, cet hôtel, où n'est encore passé qu'un seul Français journaliste ! Il n'a pas cru devoir en parler dans son reportage rocambolesque, pensant, évidemment, que ça détruirait par trop la couleur locale « polaire » !

Mais les palaces, même arctiques, ne conviennent guère à mon genre de beauté. Fais le plein à une service-station « Standard », de pur style américain, placée là pour battre tous les records de longitude (oh ! réclame !) et file, en vitesse, vers le Sud.

Cette route de l'Océan Glacial, c'est une vaste entreprise de colonisation collectiviste, en plein territoire vierge : un réseau d'Etat dont les auberges, exploitées en régie, seraient les gares et les autobus les trains.

Cet été, toute la belle jeunesse de Finlande semble être montée vers le Nord, sac au dos. Le relai de Salmijarvi est envahi par de jeunes touristes en blousons chamois ; les filles portent bien crânement la culotte de cheval, ou le costume de ski. On est reçu, dans ces auberges, comme un invité, et non comme un client ; la directrice et ses assistantes, en costume national, y créent une atmosphère familiale, des boys scout en vacances aident aux travaux domestiques... Et le directeur, un géant tranquille, veille au bon ordre de l'ensemble...

Domage que les honnêtes lits finlandais soient plus durs qu'un billard ! pour qu'on n'y reste pas trop, sans doute ! Et que ce breakfast était salé ! Peut-être bien, aussi, que j'ai fait un peu trop honneur aux harengs, à la viande de renne et autres salaisons... Maintenant, sur la route de Rovaniemi, je souffre d'une soif terrible.

Et vous pensez bien que les relais y sont... un peu espacés ! Alors, dans la tourbière, je suis allé cueillir des airelles, les petits fruits aigretlets qui y foisonnent en tout temps.

Cet itinéraire d'autobus rapides est pourtant coupé de barrières, limitant le pâturage des rennes. Pauvres rennes, refoulés un peu partout, maintenant, car on prospecte l'or, le minerai, on défriche, on colonise... Les villages lapons, à l'écart de la route, se cachent de plus en plus derrière les fourrés, pour échapper aux kodaks des touristes...

Deux jours de marche, et les clairières cultivées se font plus nombreuses. Fichées sur un piquet, les boîtes à lettres indiquent seules les fermes de bois rouge perdues dans la forêt. Un soir, tu l'accoudes, pour la seconde fois de ta vie, sur ce pont, au-dessus des rapides, à l'entrée d'Ouleaborg. Au milieu des flots, comme un temple blanc, est-ce une centrale électrique? Ici, l'industrie est intimement liée à la nature, dans un cadre d'eau et de verdure. Fasciné, tu contemples cette avalanche de troncs qui bondissent vers les scieries, les fabriques de papier; pauvres forêts sacrifiées, qui avez fourni à l'homme maison, feu et lumière du foyer, et maintenant le papier imprimé, cette autre flamme... Forêts, sans vous, l'humanité ingrate périrait peu à peu, sur une terre desséchée...

De ce dessèchement final, la Finlande est bien loin encore! Et je veux éviter, cette fois-ci, toute cette région du centre, avec ses innombrables lacs. Le sol de la Finlande, c'est, du côté de Kuopio, comme une guenille verte où il y a plus de trous que d'étoffe!

Les routes finlandaises, tracées par des vaches, dirait-on, et frayées par des cochons ivres, elles sont amusantes au possible. De vraies montagnes russes, évitant comme elles peuvent les petits lacs, se faufilant par des isthmes étroits, sautillant à gauche, à droite. Garde le pied sur la pédale du frein. Car il y a des autos sur ces routes, des cyclistes, des carrioles encore, trainées par des chevaux à la blonde crinière. Et des paysannes qui s'en vont, pieds nus, leurs lourdes boîtes à la main.

Samedi! Près des maisons rouges, la cabane de bain, tout grise, le sauna, fume pour le bain de vapeur hebdomadaire, où toute la famille va s'enjourner à la fois.

Au village d'Haapavesi, j'ai découvert, annoncé par son enseigne, le Bretzel doré, un « kahvila ». Le café! Pâtes feuilletées, beignets, ils sortent tout juste du four, sur les tôles portées à bout de bras roses : tout est pur, la farine, le beurre et, j'en jurerais! le cœur de la jolie pâtissière...

Le réseau routier moderne, de chaussées retaillées,

élargies, commence seulement à Tampere. C'est le Manchester finlandais, mais sans cheminées, sans fumées, à cheval sur un isthme entre deux lacs. Le pont, au-dessus des rapides qui lui fournissent la force hydraulique, est décoré de statues, des athlètes nus, grimaçants, qui tendent le poing on ne sait à quoi.

La foule dominicale se promène silencieusement, entre les buildings froids. Je continue ma route, un vrai remblai, entre des lacs roses au coucher du soleil. Il fait sombre maintenant, et c'est bien ennuyeux. Je me suis déshabitué de la nuit en Laponie et quand je veux allumer, pas de lumière : il y a longtemps que l'ampoule est « claquée ». Arrêtons-nous à la première auberge-villa venue, que n'annonce, du reste, aucune enseigne. Elle est toute décorée de bons tableaux, de tapis et de fleurs.

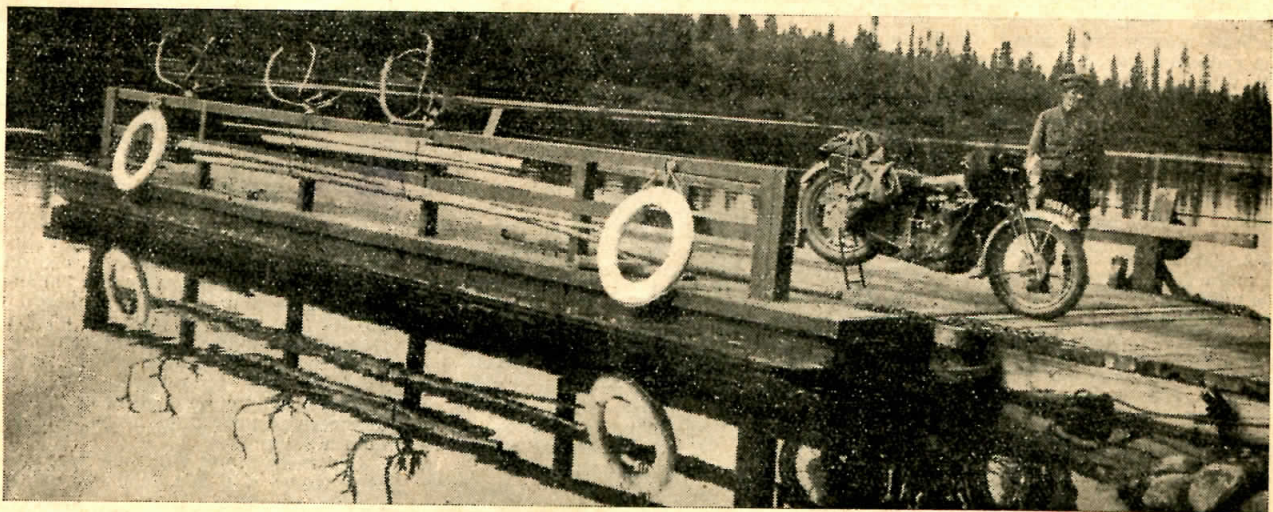
Autour des hors-d'œuvre du dîner, j'ai rencontré l'ex-consul de Finlande à Paris. Et nous avons causé longtemps. Une question me préoccupe : celle... de la femme! « Si j'entre dans une banque, tout le personnel est féminin. Monte-t-on en bateau, il y a des femmes parmi l'équipage. Je suis entré une fois dans votre Parlement, le liers des députés étaient des femmes. Et je ne parle pas de la femme colonel et de ses adjudantes rencontrées à Viborg. C'est très bien, tout ça, bien sûr, j'en suis ravi, mais comment est-ce arrivé? »

« Vous savez, me dit-il, que pendant sept cents ans, la Finlande a été sous la domination suédoise. Ils nous ont donné la culture occidentale, d'accord, mais en échange, ils nous prenaient les hommes, comme soldats. Et ces redoutables guerriers suédois qui dévastèrent l'Europe durant toute la guerre de Trente Ans, c'étaient... pour la plupart, des Finlandais! Le pays s'appauvrit de mâles. Alors, peu à peu, la femme dut faire le travail de l'homme absent ou disparu dans les champs, à la ville; elle n'a plus quitté cette place. »

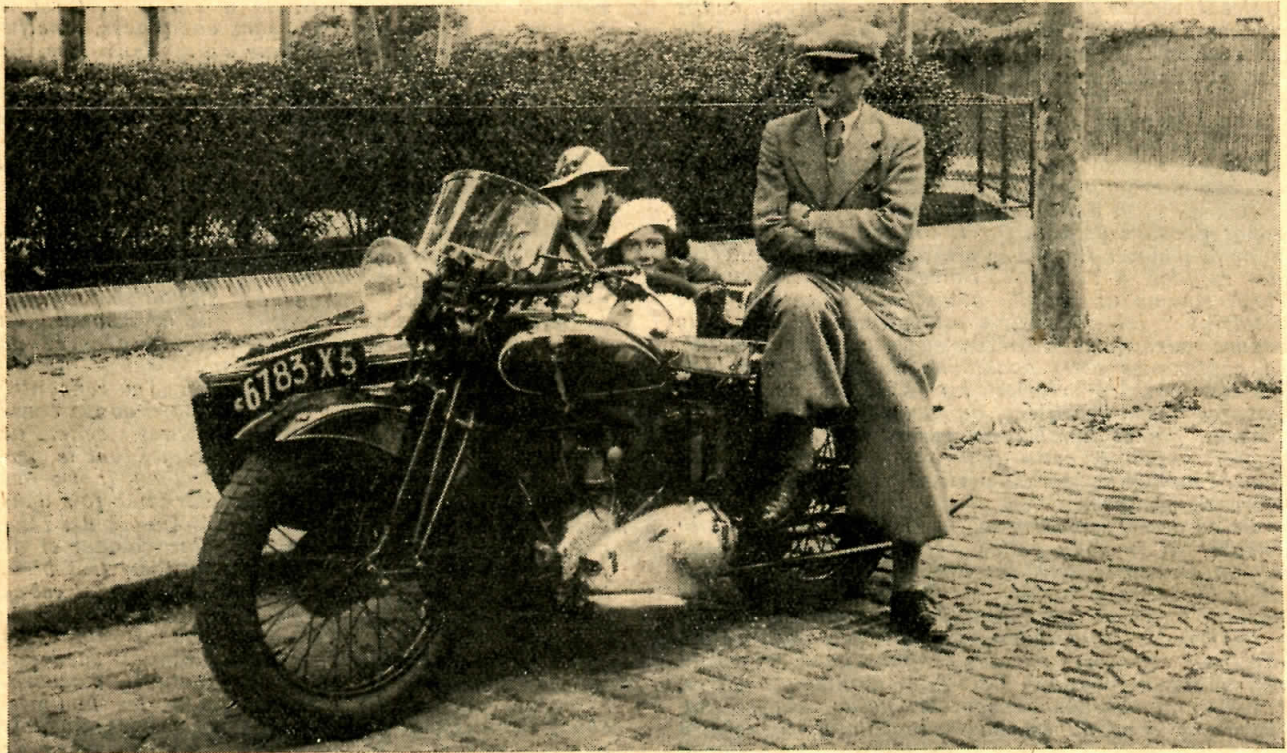
Au matin, tu entres dans Helsingfors, la Baltique luit. Les quais sont gais de tous ces blancs steamers des mers nordiques. Amoncellement de fleurs, de légumes, de poissons, dans les canots des îles, le marché flottant bat son plein, autour de cette Finlandaise de bronze qui cambre sa nudité sous les cascades d'eau vomies par les phoques du même métal!

Une coupole d'or étincelle...

Robert SEXÉ.



Bac lapon orné de bois de rennes.



## LE SIDECAR RENÉ GILLET 750 cmc.

**J**E ne puis essayer une René Gillet sans me souvenir, à chaque fois, de la sourde jalousie qui m'étreignait aux environs de 1907, à voir tous les jours, avec une régularité chronométrique, passer devant mes fenêtres, un heureux motocy-  
 cliste possesseur d'une machine de cette marque. Déjà moderne, par son cadre surbaissé et la sécurité de son fonctionnement, elle me faisait prendre en haine la mécanique fantaisiste que je m'étais montée. Ma moto ? c'était dans un cadre hybride, fait de vieux éléments de vélo, un moteur « Kleinpeter » dont l'origine fut toujours mystérieuse. Avec son carburateur qui semblait taillé dans un barillet de revolver hors d'usage, avec son allumage par accu et trembleur et bobine, et rupteur en bout du vilebrequin, (une dizaine de fils pour finir à une unique bougie), il ne manifestait sa nervosité relative que sur le parcours Pont d'Asnières-Pont Bineau. Au retour, c'était à moi à faire preuve de bonne volonté et de puissance, car cette deuxième portion de l'étape, je l'accomplissais régulièrement au pas de course et sans que la moto daigne à aucun moment comprendre mon effort de persuasion. C'était comme après 9 heures dans le métro, l'aller et retour n'était plus de mise. Aussi, chacun comprendra ma rage et mon envie lorsque dans un sens comme dans l'autre, cette sacrée René Gillet me bernait régulièrement à la cadence de deux fois par jour. Ce sont là des souvenirs qui restent dans un crâne motocy-  
 cliste.

J'ai donc conservé de cette époque où

Par **MAX END**

Une machine à très grosse réserve de puissance et de grand confort, spécialement étudiée pour l'usage du sidecar multiplace de tourisme.

la moto était encore à l'état quasi-embryonnaire, l'impression que la René Gillet était une machine qui ne pouvait pas ne pas arriver au but.

Les années qui ont passé depuis n'ont fait que confirmer cette impression. Du côté lecteurs, *Moto Revue* a reçu une correspondance de Gilletistes assez copieuse pour confirmer cette impression ; le service assidu de nombreuses René Gillet aux armées, atteste éloquentement qu'est méritée la confiance qu'on leur fait pour toutes missions ne tolérant aucune défaillance ; Paris-les-Pyrénées Paris a démontré que dans les épreuves sportives sur route, René Gillet savait triompher ; un récent Bol d'Or, par une retentissante victoire d'équipe attestait qu'en course de vitesse et durée cette même marque pourrait prodiguer triomphalement les preuves de ses qualités d'endurance et de vitesse ; le dernier Tour de France cycliste fut une nouvelle occasion offerte à René Gillet d'imposer son extraordinaire endurance et la précision de sa marche, au point que certains journaux n'ont pas hésité à en munir officiellement leurs services de reportages.

Aussi bien, après toutes ces références hors pair, un essai de cette marque ne

pourrait être admis comme une tentative de contrôle, mais bien comme un motif à effectuer, en toute sécurité, une excellente promenade.

On me confia pour le dit essai une 750 cmc. équipée d'une carrosserie Bernardet, type « Grand Routier 1 pl. 1/2 » cette dernière surmontant le châssis René Gillet qui, comme chacun sait complète d'office, et pour cause, toutes les motos de la marque sortant en sidecar. Je dis « et pour cause » car ce châssis, à roue suspendue, s'associe *a priori* à une moto dont la roue arrière est également suspendue.

Cette suspension intégrale est la caractéristique de René Gillet, caractéristique des plus logiques d'ailleurs, car une roue de moto suspendue avec un attelage de sidecar rigide serait irrationnelle, l'inverse l'étant, par corollaire, quelque peu également. On envisagerait en effet difficilement une voiture dont une seule des roues d'arrière bénéficierait d'un dispositif de suspension.

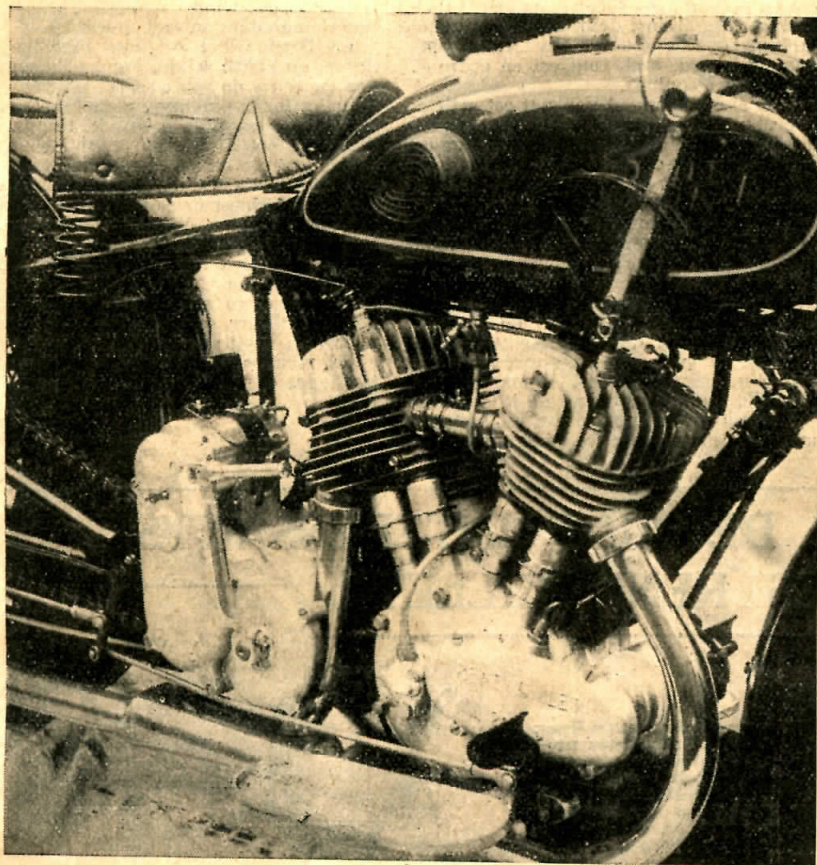
C'est autant pour jouir du double confort de la carrosserie et de la suspension que pour pouvoir *de visu*, contrôler le travail de la roue arrière que j'ai effectué la plus grande partie de l'essai en qualité de passager. J'y ai d'ailleurs trouvé un troisième agrément, celui d'être piloté par l'ami Garouste qui, suivant l'habitude de la maison, sait rester modeste, malgré ses qualités de pilote et de mécanicien et malgré les performances qu'il a accomplies.

Garouste conduit vite, mais avec doigté et prudence et il m'a démontré que bon nombre de motocyclistes, qui n'ont pas encore essayé la René Gillet, ne soupçonneront pas ce qu'on peut tirer de cet équipement.

Le trajet fort encombré jusqu'après Bourg-la-Reine, sur la route de Montlhéry fut l'occasion, pour mon pilote de me faire une excellente démonstration de la maniabilité, du freinage et de la reprise, la boîte quatre vitesses permettant toujours, en toutes circonstances la multiplication la plus favorable pour une accélération franche et rapide. Confiant dans le conducteur, je tournais le dos à la route que nous absorbions et, confortablement installé dans la vaste carrosserie, je ne me lassais pas de regarder le travail de la

roue motrice est donc intégralement utilisée, conséquence : meilleur rendement et économie.

Mais je m'oublie moi-même et mon orgueil de passager en souffre. De même principe que la suspension arrière de la moto, celle du sidecar est d'égale efficacité. Tout comme sur une voiture à roues indépendantes, cette suspension intégrale, logique et rationnelle se justifie. Le châssis du side relié à la moto forme un ensemble homogène qui participe tout entier aux influences diverses qui le sollicitent.



Le moteur bicylindre en V, avec ses larges ailettes, inspire la sécurité.

suspension arrière de la moto : cependant que ce que j'appellerai « l'assise » de Garouste présentait une stabilité et même une immobilité surprenante, la fourche articulée, obéissant aux impulsions du mauvais pavé d'une part et, d'autre part, au travail du ressort bien taré, absorbait avec des amplitudes diverses les inégalités du sol. Je pus constater que cette suspension avait deux effets heureux : le premier qui répond d'abord à une question de confort soustrait absolument le pilote aux imperfections du sol ; celui-ci, quand on le contemple du sidecar semble en quelque sorte planer au dessus des misères de ce bas monde ; moelleusement porté, sans réactions, sans chocs, sans vibrations, il est d'autant plus à l'aise pour diriger, évoluer et effectuer les différentes manœuvres, avec facilité, pondération et sans crispation ; l'autre bienfait est d'ordre plus technique : la suspension arrière évite le rebondissement de la roue ; celle-ci ne quitte pour autant dire pas le sol, la puissance transmise à cette

#### CARACTÉRISTIQUES ET RÉGLAGES DE LA RENÉ GILLET TYPE K

##### Moteur

Cylindrée : 750 cmc.  
Course : 97,7 ; alésage : 70.  
Taux de compression : rapport volumétrique 4,2 à 1.  
Graissage : par pompe à engrenages, carter sec.

##### Réglages

Carburateur : Amac.  
Gicleur : 100.

##### Distribution

Ouverture : admission = 1 mm. d'avance ; échappement = 15 mm. d'avance.  
Fermeture : admission = 12 mm. de retard ; échappement = 2 mm. de retard.

Avance allumage : 10 mm.

Régime moteur : 2.100 t.

Bougies recommandées : Marchal S.12 ou K.L.G. type K.I.

##### Boîte 4 vitesses

Rapport moteur roue AR : pour un tour à la roue arrière le moteur fait (nombre de tours).

En 1<sup>re</sup> = 14 t. 18 ; en 2<sup>e</sup> = 8 t. 73 ; en 3<sup>e</sup> = 6 t. ; en 4<sup>e</sup> = 4 t. 5.

##### Freins

Diamètre : AR = 200 mm. ; AV = 170 mm.

Largeur : 15 et 25 mm. à l'AR. 20 mm. à l'AV.

##### Consommation

Essence : 6 litres 2.  
Huile : 220 grammes.

##### Contenance

Réservoir d'essence : 12 litres.  
Réservoir d'huile : 6 litres.

##### Dimension et poids

Empattement de la moto : 1 m. 50.

Longueur totale : 2 m. 55.

Poids à vide équipement électrique compris : motocyclette solo = 185 kg. ; avec sidecar = 315 kg.

##### Vitesse maximum

En solo : en 1<sup>re</sup> = 25 km. ; en 2<sup>e</sup> = 50 km. ; en 3<sup>e</sup> = 80 km. ; en 4<sup>e</sup> = 110 à 115 km.

En sidecar : en 1<sup>re</sup> = 25 km. ; en 2<sup>e</sup> = 45 km. ; en 3<sup>e</sup> = 70 km. ; en 4<sup>e</sup> = 95 km.

Grâce à cet arrière entièrement suspendu, on peut constater, par exemple, que l'aplomb de la machine n'est pas influencé suivant que le sidecar est chargé ou non, car les deux suspensions jumelles se concertent automatiquement, pour réta-



Quelle agréable machine, semble dire Max End au retour de l'essai.

blir l'horizontalité en toutes circonstances. Cette constatation a pu se faire de quatre façons : sans aucun passager, moto avec son pilote, sidecar occupé par une seule personne et, enfin, changement complet, conducteur sur la machine, deux passagers dans le sidecar. Je dois à cette occasion rappeler que la carrosserie Bernardet complétant l'équipage René Gillet, était le modèle « Grand Routier » à une place et demie. Je ne pense pas utile de signaler tout l'intérêt de cette solution ; elle présente pour les occupants l'avantage de ne pas être isolés l'un de l'autre comme avec le tandem et leur accorde à tous les deux la même efficace protection du pare-brise ; la répartition des poids, en outre, suivant qu'il y a un ou deux passagers, ne change pas la stabilité ; le travail des ressorts et le confort ne sont donc pas modifiés suivant que les deux places sont occupées ou non. Du point de vue esthétique, enfin, la carrosserie ayant les cotes d'un monoplace, n'écrase pas par son aspect trop imposant et sa disproportion la moto à laquelle elle est accouplée. Ajoutez à cela que les trois voyageurs se trouvant sur une seule ligne peuvent aisément, en cours de route, échanger leurs impressions.

Je pus personnellement m'en rendre compte au cours de la deuxième partie de l'essai effectué avec deux gracieuses passagères.

Pilotant à mon tour, j'ai pu constater que le confort et la souplesse de la moto n'étaient pas une illusion d'optique, mais

bien un fait tangible et appréciable. Ayant parlé de la suspension arrière, certains pourraient supposer que celle de la roue avant est inexistante. Je me hâte de les rassurer, la fourche avant de la René Gillet pouvant être, par son efficacité et sa robustesse, considérée comme une des fourches-type de la moto pour sidecar.

Je n'ai évidemment pu faire, au guidon, mieux que Garouste lui-même ; j'ai pu m'assurer néanmoins que s'il savait tirer le meilleur parti de sa machine, sa dextérité ne suppléait toutefois à nulle imperfection cachée : la direction est douce et sûre, les vitesses passent avec aisance, les freins, dont celui conjugué, arrêtent avec onctuosité ou fermeté suivant le besoin, bref, tout est en ordre et tout obéit à souhait.

Je n'ai évidemment pas, par cet article, la prétention de convertir à la René Gillet la catégorie de ceux qui ne rêvent que de compteurs bloqués à fond, d'accélération « terrifiques » et de performances « inapprochables » ; le constructeur lui-même se défend de fabriquer de la super et de l'hyper-sport ; cependant je dois affirmer qu'avec tout son confort, toute sa sécurité de marche, c'est une mécanique qui se défend et qui autorise les plus longs parcours avec le minimum de fatigue. Ressemblant en cela à certaine grande marque de voitures, très appréciée pour ses solutions éprouvées, René Gillet a travaillé dans le domaine de la surpuissance : grosse cylindrée, bas régime permettent d'aller loin et longtemps. On

peut conduire un sidecar René Gillet à la papa, mais quand on veut utiliser au maximum et à bon escient les ressources de la boîte à quatre vitesses, je vous assure qu'on a nettement l'impression d'un moteur ayant quelque chose dans le ventre. Sur la route, il va au train où on le mène, sans faiblir avec une telle régularité, un tel manque d'imprévu et d'ala qu'on est tout étonné, l'étape finie, de la haute moyenne réalisée. Tout, du reste, sur cette machine est prévu pour ne pas faire tomber la moyenne ; parmi les rares pannes qui peuvent survenir, la crevaillon est proprement une « rigolade », grâce aux roues amovibles interchangeables.

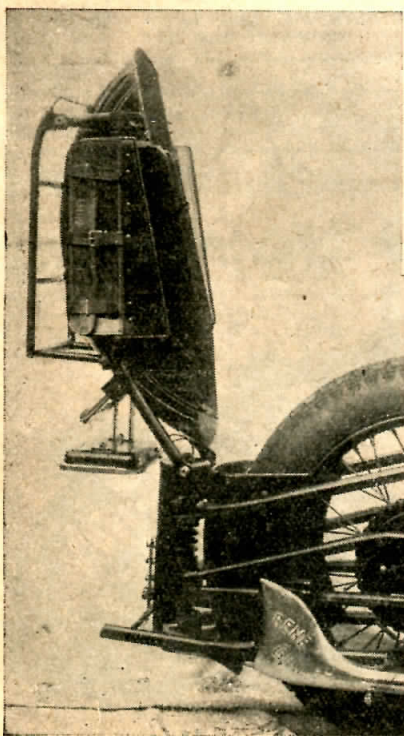
La René Gillet est une machine de durée, au coffre solide, qui ne s'essouffle pas en cours de route ; c'est un véhicule pour les longs parcours, pour les services quotidiens les plus durs. Je terminerai d'ailleurs cet article en en rappelant le début : trente années d'expériences et de perfectionnements incessants, sans recherches hasardeuses, mais toujours dans le domaine d'une technique sanctionnée par la pratique, trente années de succès constants dans la voie unique que M. René Gillet s'est tracée, ont abouti logiquement au modèle actuel dont tous les possesseurs sont unanimes à reconnaître les qualités.

En résumé, René Gillet s'inscrit sous les signes de la sagesse et de la pondération.

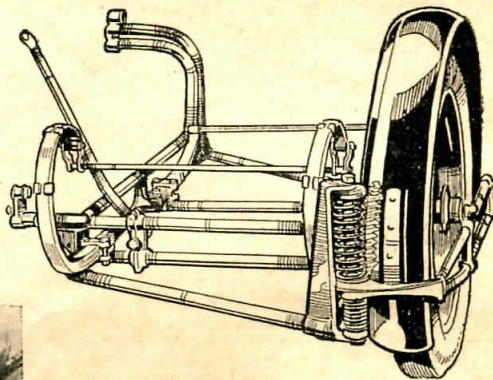
Max END.

## QUELQUES DÉTAILS INTERESSANTS DES RENÉ GILLET

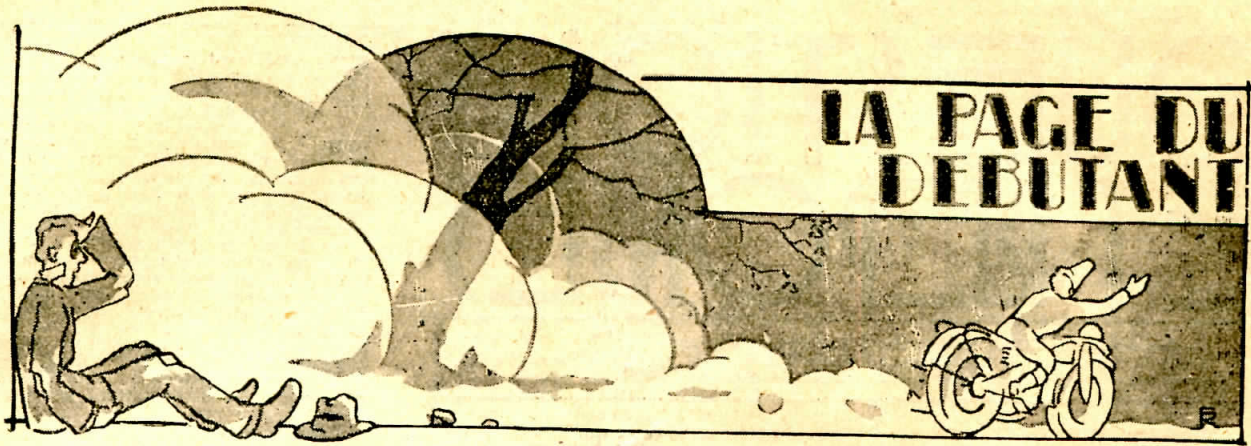
### GARDE-BOUE PIVOTANT



Ci-contre : le garde-boue arrière des machines munies de suspension arrière pivote complètement et dégage intégralement la roue arrière. C'est alors un jeu d'enfant de la retirer par le dessus. Grâce à la roue à broche, cette opération ne demande qu'un nombre restreint de minutes.



Le fameux châssis de sidecar René Gillet. La roue est suspendue suivant un principe rappelant celui de la suspension arrière de la moto. On obtient avec ce système une très grande souplesse ainsi qu'une rigidité latérale à toute épreuve.



## LA PAGE DU DEBUTANT

### POUR VOYAGER A L'ÉTRANGER

Les formalités à accomplir pour voyager à l'étranger avec une moto où une auto sont de deux sortes : les unes sont des formalités de police et les autres sont des formalités de douane.

#### I. Formalités de police à remplir avant le départ.

Se munir de

- 1° *Passéport* nécessaire pour aller dans tous les pays étrangers, sauf en Belgique, au Luxembourg, en Sarre et en Suisse (Autorisation de court voyage, suffit).

Les enfants de moins de 15 ans en sont exempts.

*Validité* : Un an à compter de sa date de délivrance.

*Visa* : Pour certains pays faire viser le passeport par le consul.

*Obtention* : Adresser au préfet une demande sur papier timbré à 4 francs en lui indiquant ses nom, prénoms, domicile et but de voyage. Y joindre :

- 1° Soit : 1 carte d'identité de la Préfecture de Police ; 1 passeport périmé ; ou un certificat d'obtention de passeport délivré par le maire.
- 2° Une carte d'électeur ou un livret militaire.
- 3° Deux photos d'identité non collées.
- 4° Un mandat de 20 francs.

2° *Permis international de route* concernant à la fois le conducteur et la machine. Remplace le permis de conduire.

*Délivré* par l'autorité préfectorale ; à Paris par le Préfet de Police.

*Validité* : Un an à partir du jour de sa délivrance.

*Obtention* : Adresser au préfet une demande sur papier timbré en lui indiquant :

- 1° Les nom, prénoms et domicile du propriétaire et du conducteur
- 2° Le genre de véhicule, la force et le nom du constructeur.

Joindre à la demande :

- 1° La carte grise de la moto.
- 2° Le permis de conduire du motocycliste.
- 3° Une photo de 4 centimètres de côté, non collée.
- 4° Un certificat de domicile du conducteur ou sa carte d'identité.
- 5° Un reçu de 20 francs délivré par un percepteur du département.

#### II. Formalités de douane :

- 1° *A la douane française* se faire délivrer un passavant ou présenter un carnet d'identité délivré par un club automobile. La possession de l'une de ces pièces permet la réimportation en franchise de la machine.

*Passavant*. — *Obtention* : Présenter la machine au bureau de douanes. Coût : 10 francs.

*Validité* : Un an à compter de la date de délivrance. Le faire viser à chaque sortie et à chaque entrée.

Lorsque l'on veut traverser les frontières, la loi vous impose certaines formalités, la possession de certaines pièces d'identité. Tout ceci est résumé dans cette page.

*Carnet d'identité*. — Remplace le passavant.

*Obtention* : Délivré par les Sociétés de tourisme à leurs membres. Le nombre des voyages est limité pendant sa période de validité qui est de un an.

Permet de passer la frontière à n'importe quel moment

A chaque passage en douane française, faire viser le carnet et en détacher un volet.

2° *A la douane étrangère d'entrée*. — On peut :

- 1° Ou consigner les droits de douane.

- 2° Ou bien demander un acquit de caution.

- 3° Ou présenter un Tryptique ou un Carnet de passage en douane.

*Tryptique*, valable pour voyager dans un seul pays.

*Délivré* par la Société qui se porte garante des droits de douane.

*Deux sortes de tryptiques* : Le tryptique assurance et le tryptique ordinaire.

*Tryptique*. — *Obtention* : Remplir un formulaire délivré par le Club.

Y mentionner le nom, l'adresse et le numéro du sociétaire, la marque, le poids et l'estimation de la machine.

De plus chaque membre est tenu :

Soit de verser dans les bureaux du club, le montant des droits de douane.

Soit de faire garantir dans une banque avec dépôt d'argent le montant des droits de douane.

Soit de souscrire une assurance à une compagnie accréditée auprès du club.

*Emploi*. — A chaque passage en douane étrangère, le faire viser. A la dernière sortie faire apposer le visa de sortie définitive.

*Au retour*. — Avant la date d'échéance rendre au club qui l'a délivré le tryptique.

*Carnet de passage en douanes*.

*Valable* : Pour voyager dans plusieurs pays.

*Délivré* : Par la société ou club qui se porte garant des droits de douane.

*Comprend* : Un passavant pour la douane française ; des volets pour les douanes étrangères.

*Validité* : Un an à partir de sa date de délivrance.

*Obtention*. — Mêmes formalités que pour le tryptique, y joindre en supplément une certaine somme fixée par le club.

*Emploi* : A chaque passage en douane, faire viser le carnet ; au retour, remettre au club, le carnet dont les souches doivent être revêtues des visas.

LEMAITRE.

# QUESTIONS ET REPONSES

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

## NE SURCOMPRIMEZ PAS

Puis-je avoir recours à votre compétence pour obtenir les renseignements suivants : Je voudrais surcomprimer un peu mon 350 cmc. Chaise A.C.T., je crois que cela serait possible, car ce moteur ne chauffait, ni ne cliquetait. J'ai poussé à 105-110 pendant un quart d'heure, mes tuyaux d'échappement n'en ont pas bleuis pour cela. J'alimente avec un Gurtner M 22 D aiguille réglée normale, gicleur 40. J'ai monté une bougie KLG type KS 5, graissage XL.  
Mon moteur ayant 8.000 km., je ne crois pas qu'un réalésage soit nécessaire, je pourrai monter sans l'aide de cette opération, un piston bombé à la place d'un plat. De combien puis-je comprimer mon moteur, sans en diminuer de trop la sécurité de marche, le taux de compression actuelle atteignant à peine 3 à 1.

Que pensez-vous du Chaise A.C.T. ?  
R. MASSONNET, à Charly.

Nous ne vous conseillons pas de surcomprimer votre moteur qui n'est pas fait pour cela, si vous marchez réellement à la vitesse que vous dites, contentez-vous en, c'est déjà très beau.

## BRIS DE SOUPAPE

Étant possesseur d'une X... 500 latérales, graissage à huile perdue année 32, auriez-vous l'obligeance de me donner son réglage ainsi que l'avance en mm.

Pourriez-vous aussi me dire la cause du bris répété de la soupape d'échappement (4 pour 8.000 km.), les pousoirs étant bien réglés et le mélange normal (4 litres aux 100).

C. ALMADI, à Genevilliers.

Zéro à plein retard.  
Pour votre soupape d'échappement, il est fort probable que vous avez un gicleur trop faible ou que vous marchez soit sans avance à l'allumage, soit avec une magnéto calée trop au retard.

## TAUX DE COMPRESSION TROP ÉLEVÉ

Je serais heureux que vous me donniez quelques renseignements sur mon « Chater-Lea », 350 A.C.T., carburateur Amal à aiguille.

La vitesse est de 70 en 1<sup>re</sup>, 90 en 2<sup>e</sup> et 110 en prise, ce qui me paraît peu avec 14 mm. d'avance, et à l'essence ou à l'Esso c'est le même résultat.

Mon taux de compression est de 9 à 1, à quel carburant dois-je marcher ? Quel gicleur dois-je avoir ?

Il chauffe beaucoup. Il a grippé dernièrement au moment où je marchais à 85 à l'heure, heureusement que je m'y attendais. Le rodage est fait depuis longtemps. Ce ne peut être le graissage, il y a excès.

A. MILIANI, à Nice.

Le fait que votre moteur chauffe beaucoup n'est pas étonnant avec le taux de compression que vous avez, car celui-ci exige au moins un mélange alcool-benzol à 50 %. Nous supposons que ce n'est pas ce mélange que vous employez,

cela explique aussi la faible vitesse de votre moteur. Nous croyons que vous auriez intérêt à baisser le taux de compression à 7,8 à 1 et à marcher à l'essence benzol 50 %.

Vous auriez également intérêt à monter un carburateur Amac TT 57 sans aiguille, à ce moment il faudra mettre un gicleur de 260, volet de gaz N° 12.

Pour la marche à l'essence benzol, le réglage optimum de votre distribution est celui-ci :

A.O.A. 35°.

R.F.A. 65°.

A.O.E. 70°.

R.F.E. 40°.

Avance à l'allumage 16 mm.

Si vous voulez garder le carburateur à aiguille, mettez un gicleur de 180 — aiguille au troisième cran — volet de gaz N° 5, mais soyez certain qu'avec le TT 57 vous obtiendrez une vitesse beaucoup plus grande : 140 km. à l'heure environ.

## A PROPOS DE NOTRE CONCOURS

Quelques lecteurs nous ayant demandé des précisions sur le numéro de « certaines pages » où seraient « certaines photos », nous rappelons qu'en tête de notre *Numéro Album* se trouve un sommaire très complet où, au recto, le lecteur trouve la pagination des articles et au dos de celle des Hors texte ; puis, par ordre alphabétique, les Constructeurs, Fabricants, Agents et Spécialistes, avec leur numéro de page.

Donc, si par exemple, un lecteur recherche la page où se trouve un Hors-texte (lequel, comme son nom l'indique, ne peut être paginé comme le texte) qu'il consulte le sommaire et il lira :

Nos champions de France  
1934 ..... 4 bis  
Porte St-Jean, à Provins... 5 bis  
Nous croyons en avoir assez dit

## ON NE PEUT PAS VENDRE UNE MOTO A QUI L'ON VEUT

### Rectification

DANS notre numéro 610, page 946, une erreur pouvant amener des causes sérieuses s'est glissée dans la réponse que nous faisons à M. Artaud.

Sans l'autorisation écrite du père, ou du tuteur légal, on ne peut faire acte de commerce avec un mineur, donc lui vendre une motocyclette.

## POUR DÉBOSSÉLER UN RÉSERVOIR

1<sup>o</sup> Quelle est la meilleure façon de débosser un réservoir en laiton, ou alors de masquer les bosses ? (petites) cire ou soudure ?

2<sup>o</sup> J'emploie le mélange « ricin-benzol » sur un deux-temps sport — (mélange très homogène et ne donnant pas d'ennuis au carburateur). — Je voudrais savoir si le ricin garde toutes ses propriétés de lubrifiant malgré son mélange et si la vaporisation du benzol laisse la même quantité d'huile dans le carter qu'avec l'emploi d'une huile minérale — (mon expérience est récente, et le moteur marche bien mieux, mais je voudrais avoir une certitude avant de persévérer).

3<sup>o</sup> Connaissez-vous une peinture genre Ripolin, qui aurait l'apparence des émaux à froid — après séchage ? (Les émaux n'adhèrent pas assez surtout pour les roues.)

Merci à l'avance.

R. REGNIER, à Boulogne-sur-Mer.

1<sup>o</sup> La meilleure façon de masquer les bosses est la soudure.

2<sup>o</sup> Nous sommes étonnés que vous puissiez obtenir un mélange homogène avec le ricin et le benzol ; toutefois, si ce mélange vous donne satisfaction, continuez à l'employer, mais faites attention, car le benzol a tendance à sécher l'intérieur des moteurs. Nous vous conseillons donc de démonter le vôtre après quelque temps de marche et de regarder si la culasse ne présente pas la couleur rosée des poêles en fonte quand ils ont été portés au rouge, auquel cas il faudrait augmenter le graissage.

3<sup>o</sup> Nous ne connaissons pas de peinture comme celle que vous désirez.

## CONSOMMATION

1<sup>o</sup> Je suis possesseur depuis une quinzaine de jours d'une moto Terrot 350 standard supersport à culbuteurs, type HSST, modèle 1931, entièrement neuve. Qu'elle doit être la consommation normale en essence de cette machine ?

2<sup>o</sup> Cette moto est munie de pneus 26 x 3,25 HP. Peut-on sans inconvénients les remplacer par des pneus ballon de 26 x 3,50 ?

3<sup>o</sup> Pour le grand tourisme et le tansad est-il préférable d'utiliser une 350 latérales ou une 350 « culbutée » ? en tenant compte, bien entendu, qu'aucune de ces deux machines ne sera « poussée » d'une manière exagérée et que la vitesse en palier oscillera entre 70 et 90 km-h.

Y. SEROUGNE, à Villeneuve-sur-Lot.

La consommation de votre machine doit être à allure moyenne de route de 3 litres 1/2 au 100 km. environ.

Nous ne croyons pas que vous ayez intérêt à changer vos 26 x 3,25 qui vous donneront une excellente tenue de route, contre des pneus à basse pression qui vous en donneraient certainement une moins bonne.

Nous croyons que dans votre cas, une machine à culbuteurs est préférable du fait de sa réserve de puissance plus élevée que celle d'une machine à soupapes latérales de caractéristiques équivalentes.

## NE CRAIGNEZ RIEN POUR VOS SOUPAPES

Étant possesseur d'une moto New-Map 250 cmc., quatre-temps, moteur Jap d'origine, soupapes latérales J'ai fait monter un avertisseur Gurtner à dépression. Je tiens à savoir si cet appareil branché au carburateur, n'influe pas sur la marche du moteur.

Pourriez-vous me renseigner si le déflecteur Otom pour bougies se monte sur toutes les marques de bougies.

G. BURGARD, à Brillonn-er-Bernois.

Vous n'avez rien à craindre, votre avertisseur peut en rien nuire au fonctionnement de votre moteur.  
Quant au déflecteur Otom il se monte sur toutes les marques de bougies, c'est un petit accessoire extrêmement utile



**CE N'EST PAS LA BOUGIE**

**?** Je viens vous demander quelques renseignements. Etant lecteur à *Moto-Revue*, j'ai une moto Monet-Goyon 250 cmc. moteur Villiers, allumage par volant magnétique, numéro d'ordre dans la série du type 398, mon moteur à froid part au premier coup de kick et une fois chaud, je ne peux le faire marcher qu'en trottant avec ma moto en première. Cela provient-il de la bougie qui est une Champion 17 ?

L. MOREL, à Saint-Loup.

**R** Il est fort probable que vous avez sur votre moteur un gicleur trop fort. Si votre carburateur est un Amac, voici son réglage complet :

Gicleur N° 75 ; Aiguille au deuxième cran en comptant à partir du haut ; volet N° 5.

**BOISSEAU USÉ**

**?** Quand, dans une descente, je coupe les gaz, avec ma 500 à culbuteurs le moteur étant entraîné, il se produit à l'échappement de très fortes pétarades, qui ne gênent en rien la marche de la machine, disparaissent sitôt que je redonne un peu de gaz, mais sont désagréables à entendre ; cela ne se produisait pas au début et mon boisseau de gaz ayant de l'usure, croyez-vous que cela puisse faire, ou dois-je incriminer des entrées d'air, ce moteur étant un remarquable « useur de guides » de soupapes.

En remplaçant le boisseau dois-je aussi remplacer le diffuseur, comme bougie j'emploie « Lodge HI ».

Ch. SCHONI, à Villers.

**R** Les détonations que vous entendez lorsque vous coupez les gaz provient, certainement, de l'usure du boisseau de votre carburateur ce qui provoque un mélange trop pauvre.

**GRAISSAGE D'UN DEUX-TEMPS**

**?** Etant abonné je me permets de vous demander ces quelques renseignements.

Je voudrais avoir le graissage séparé sur ma deux-temps, et monter une pompe me paraît compliqué et coûteux. Je pense y arriver en utilisant la pression du carter.

Qu'en pensez-vous ? Si ce mode de graissage séparé employé sur le moteur Villiers serait plus simple à réaliser.

Veuillez avoir l'obligeance de m'en donner le plan et quelques renseignements complémentaires.

Devrais-je mettre un segment râcleur ? A quels points du carter faut-il faire arriver l'huile ?

Dans le cas où ces modes de graissage seraient irréalisables, veuillez me dire le prix d'une pompe à débit réglable. Je désire aussi avoir l'adresse d'une maison où je pourrais trouver des pots de détente d'une forme rationnelle, dans le genre de ceux employés en course, me permettant de leur fixer un tube les réunissant à un silencieux terminé en queue de poisson.

A combien peut-on élever le taux de compression dans une 175 cmc., deux temps ?

R. CONSTANT, à Lumbres.

**R** Le dispositif que vous désirez employer est impossible à réaliser, le seul moyen pratique est d'employer une pompe. Le prix d'une pompe est d'environ 90 francs.

Pour le silencieux, vous pourrez vous adresser à la Maison Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

Pour marcher à l'essence, vous pouvez élever le taux de compression jusqu'à 8 à 1, si vous avez un piston en aluminium, 6,5 si votre piston est en fonte.

**Le numéro album est épuisé**

Comme chaque année il a obtenu un très gros succès. Il est donc désormais inutile de nous en passer commande.

Rappels que le concours du Salon est clos ce soir samedi à 24 heures.

**VOYEZ LE CONSTRUCTEUR**

**?** En qualité de vieil abonné : cinquième année, je voudrais vous demander quelques renseignements et vous féliciter pour votre revue toujours si intéressante. Je suis possesseur voici quatre ans d'une moto : Monet-Goyon, bloc-moteur M.G. 35, 350 cmc. Je voudrais faire réaliser le cylindre et reviser entièrement le moteur (comme je demeure pas très loin des établissements Monet-Goyon). Croyez-vous que le fabricant se chargerait de la réparation envisagée ? Et par la même occasion je voudrais faire augmenter le ren-

dement en augmentant légèrement la compression, cela peut-il se faire ?

L. TERRIER, à Quincée.

**R** Le fabricant de votre machine se chargera certainement du réalésage de votre cylindre ainsi que de la révision de votre moteur. Pour augmenter sa compression, vous pouvez soit faire rabaisser un peu la culasse soit faire un piston bombé, là encore le fabricant est compétent pour effectuer cette transformation.

**NE BOUCHEZ PAS VOS TUBES**

**?** Ayant une B.S.A. 500 cmc., « étoile bleue » qui a deux longs tuyaux, je voudrais remettre mes silencieux (il n'y a plus de chicanes) je veux, une machine silencieuse, mon avis est de boucher les deux tuyaux pas une plaque de tôle percée de 10 trous de 8 mm. et remettre les deux pots.

1° Est-ce que ma machine ne sera pas freinée ?

2° Que feriez-vous pour la rendre silencieuse, je crois que vous aurez peut-être une autre « combine » indiquez la moi, si oui, avec mes plus vifs remerciements.

R. PIERREL, à Neuves-Maisons.

**R** Nous ne vous conseillons pas de boucher les extrémités de vos tuyaux avec une plaque percée de trous car votre moteur risquerait de subir de dangereuses contre-pressions, la meilleure solution est de mettre des silencieux munis de chicanes, si vous ne voulez pas en faire l'acquisition vous pouvez introduire dans les vôtres de la paille de fer ce qui procure un silence excellent ; toutefois, il ne faut pas trop en mettre car vous arriveriez au même résultat qu'avec la solution que vous vouliez adopter.

**GICLEUR**

**?** Je vous remercie des renseignements concernant le réglage du 350 semi-culbuteur Mag.

Dans la réponse vous me donnez des indications pour le cas où mon carburateur serait un Amac.

C'est, je crois un Gurtner, voici l'inscription gravée sur la cuve :

Type B-19-C, JG entrelacés dans un rond.

Le gicleur est un 37.

Ne serait-il pas trop gros ?

Ma bougie est recouverte d'une couche de suie.

La consommation est de 4 litres aux 100 km.

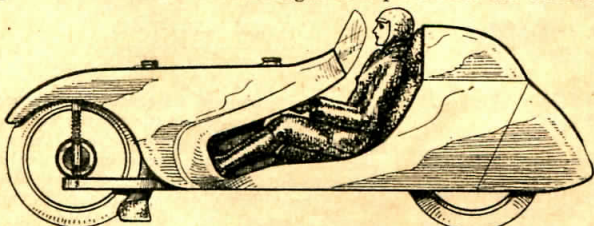
J. DUVERNEY, Le Chambon-Feugerolles.

**R** En effet, votre carburateur est un Gurtner, mettez un gicleur un numéro au-dessous.

# Idees de lecteurs

## UNE MOTO CARROSSÉE DE GRAND CONFORT

J'ai vu dans les lettres de lecteurs que certains se plaignaient du confort insuffisant du pilote de side-car par rapport à celui de son passager. C'est cette constatation qui m'a donné l'idée de réaliser une moto carrossée dans laquelle le pilote serait placé aussi bas que son passager et également protégé. Le cadre serait remplacé par un châssis formé de deux longerons et posséderait une direction



Voici la moto carrossée telle que la conçoit Mr. Aurran.



analogue à celle de la Majestic ; moteur entre les jambes, boîte derrière ou sous le siège ; guidon relié par une barre à la roue ; un pare-brise protège le pilote et une mallette lui sert d'appui-tête.

Des pare-jambes enveloppants mais suffisamment écartés peuvent permettre de poser les jambes à l'arrêt pour rouler en solo. Des volets à fermeture éclair pourraient les fermer pour la route ou le side. L'arrière s'ouvre pour donner accès à la roue. Evidemment l'accessibilité est moindre et l'emplacement un peu grand, mais une récente réalisation anglaise prouve que mon idée est parfaitement viable.

J'espère avoir l'avis de motocyclistes et sidecaristes roulant par tous les temps et ayant à se plaindre du manque de confort.

A. AURRAN, abonné.

# CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

## A PROPOS DE VALVOLINE

Pour beaucoup de personnes, Valvoline est synonyme d'huile épaisse pour ponts arrières ou boîtes de vitesses. Au fond cela est flatteur, puisque les qualités de cette marque sont telles que le public en a fait un nom générique pour désigner un type de lubrifiant.

Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que Valvoline est une marque, et qu'à ce titre, elle existe dans les types suivants, de fluidité différentes, répondant à tous les besoins des différents organes de véhicules à moteurs à explosions.

La graisse transparente Valvoline, d'une pureté et d'une neutralité absolue, convient pour le graissage des axes et de tous les organes animés d'un mouvement oscillant en général.

La Valvoline CC répond aux besoins des cardans de traction avant, pompes à eau, gaines de freins, etc.

La Valvoline THP est destinée à résister aux très hautes pressions et vitesses très élevées (boîtes de vitesses à roue libre et ponts arrière).

La Valvoline Compound, produit adhésif et filant, convient pour les boîtes de vitesses et ponts arrière.

Le « Spécifié FL » a été spécialement étudié pour les freins dits hydrauliques, qui, en réalité utilisent l'huile.

Enfin nous arrivons à la série des Valvoline pour moteurs : S.H. ; C. ; M.H. et L. qui sont établies pour la lubrification de tous les types de moteurs, du plus modeste « latérales » de tourisme au supersport le plus « gonflé ».

## AMÉDÉE BOLLÉE PARTOUT...

Il est bon de signaler que le hors-bord de M. Dupuy, avait son moteur équipé de segments Amédée Bollée quant il a battu le record du mille à la vitesse de 104 km. 904 à l'heure.

## ÉCONOMIE ET RENDEMENT

Tous les automobilistes et plus encore les motocyclistes, qui souvent, n'ont qu'un cylindre ont eu à souffrir des essences alcoolisées qui sont vendues sur les routes de France. Ils se sont demandés quel était le remède qui rendrait à leur moteur son énergie passée et sa température normale.

Après de longs essais, au laboratoire, et sur route, un nouveau produit vient de sortir qui, en plus de la lubrification des hauts de cylindres apporte à l'essence des calories nouvelles qui donnent des chevaux supplémentaires au moteur. A cet avantage incontestable, s'ajoute une économie sérieuse puisque à vitesse égale, la consommation de carburant se trouve diminuée de 10 % et, à consommation égale, la vitesse pure augmente dans les mêmes proportions.

Nous avons obtenu pour nos lecteurs qu'un flacon d'essai de Redo-France leur soit envoyé franco contre timbres, mandat, ou contre-remboursement de 5 francs.

Nos lecteurs n'ont qu'à nous faire parvenir leur demande accompagnée du montant en timbres et nous leur ferons adresser directement l'échantillon par la maison Redo-France.

## L'OBLIGEANCE PEU COMMUNE DE M. CARRAVILLOT

PAR suite d'un éclatement de pneu je me trouvais bloqué à 15 kilomètres de toute agglomération et sous une pluie battante. Grâce à l'obligeance d'un automobiliste je fis connaître ma situation à M. H. Carravillot, agence Automoto au Puy, qui n'hésita pas à venir m'apporter lui-même en moto, pneu et chambre de rechange. Il a dû pour cela parcourir une trentaine de kilomètres par temps épouvantable et, de plus, un dimanche. Pour la réparation il me fit payer le prix au cours du jour et pour son dérangement ne voulut accepter que le prix de l'essence utilisée. C'est pourquoi j'ai tenu à vous signaler son extrême bienveillance auprès de tous les motocyclistes de passage dans la région.

R. JURAN.

## ÉCOUTE SAINT-CRISTOPHE IL TE CONSEILLE «BAYARD»

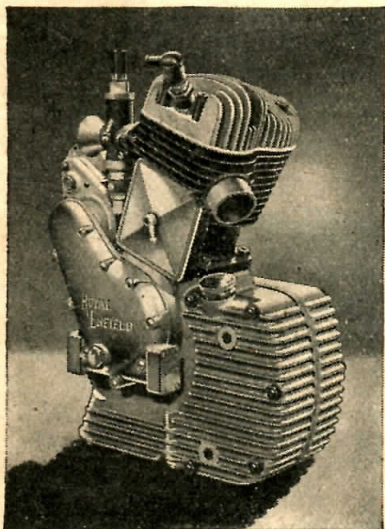
J'ai à vous remercier de votre casque « Bayard » auquel je dois mon bonheur et ma vie, car il m'a préservé de la mort lors d'une bûche à motocyclette à la vitesse de plus de 100 kilomètres à l'heure.

Je n'ai eu aucune blessure, ni à la tête, ni même au cuir chevelu ; alors j'en ai fait part à mes confrères motocyclistes en les engageant à sacrifier quelques économies afin de pouvoir porter un casque « Bayard », grâce auquel ils vous adresseront les mêmes remerciements s'ils se trouvent dans les mêmes conditions que moi.

Faites-en part à *Moto Revue* pour que mes camarade, lecteurs de *Moto Revue*, puissent voir une fois de plus qu'un motocycliste a été sauvé par son casque.

Paul BOUCHET, à Bellegarde-du-Loiret.

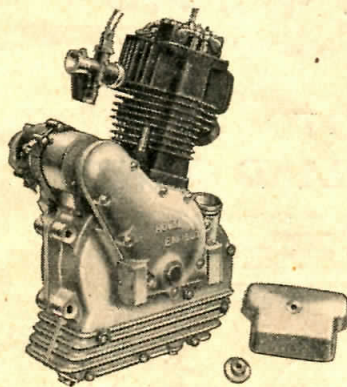
# Les Nouvelles Royal Enfield



LE 600 CMC.  
A SOUPAPES LATÉRALES

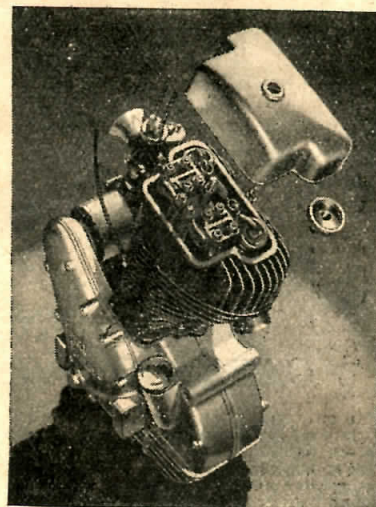
Ce moteur, dont la cylindrée exacte est de 570 cmc., est spécialement destiné à l'usage du sidecar. Il est très souple et possède une très grosse réserve de puissance. Toutefois, il convient parfaitement pour le solo, aux motocyclistes qui désirent une machine rapide et tiennent à conserver la simplicité de la distribution par soupapes latérales.

QUELQUES NOUVEAUTÉS  
INTÉRESSANTES  
QUE L'ON PEUT VOIR  
CHEZ PIERRE PSALTY



LA 148 CMC.  
A CULBUTEURS

C'est le plus petit des quatre-temps Royal Enfield, cela ne l'empêche pas de posséder tous les perfectionnements des moteurs de cylindrée supérieure : graissage par carter sec et tiges de culbuteurs intégralement enfermées.



LE 250 CMC.  
A CULBUTEURS

Ayant les mêmes caractéristiques que tous les moteurs de la marque au canon, le 250 à culbuteurs est un petit moteur de sport absolument remarquable, montant vite en régime, nerveux, rapide. On voit ici combien il est aisé d'accéder aux soupapes en enlevant un simple couvercle, maintenu par un écrou molleté.

NE PENSEZ PAS A VOTRE MOYENNE, MAIS A L'EMBUCHE QUE VOUS RÉSERVE LE PROCHAIN CROISEMENT

Si la plupart des journaux sont hostiles à la moto, il en est qui suivent le progrès.

# à travers la presse

Lecteurs quand vous découvrirez un article favorable au sport que nous aimons communiquez-le nous.

## MARIANNE, REVUE MOTOPHILE

### La Motocyclette

LES préjugés contre la motocyclette tiennent principalement à trois causes : 1° le bruit que trop de motos font encore ; 2° les habitudes des automobilistes ; 3° la vue d'une moto passant sur la route.

1° Il est à remarquer que plus une moto est petite et bon marché, plus elle fait de bruit. A ce compte, bien des vélocitateurs, qui n'excèdent pas le trente à l'heure, crévent les oreilles. Multipliez donc les grosses motos, si pratiques et si sûres — et en France, on en construit — qui n'agacent guère plus le tympan qu'une auto, vous éliminerez à peu près ce grief.

2° Les automobilistes n'aiment pas les motocyclistes, parce que ces derniers se déplacent sur la route plus facilement et plus rapidement que les premiers. Il s'ensuit un jeu entre les deux roues et les quatre roues tout au désavantage des quatre roues, plus lentes de mouvements, de démarrage moins vif. Ajoutez que bien des motocyclistes se font un malin et médiocre plaisir de taquiner leurs gros confrères ; ajoutez aussi que les gros confrères affichent trop souvent un mépris assez criminel pour ces pots de terre agiles contre lesquels leurs pots de fer, en cas de collision, auront toujours raison.

3° Rien de plus trompeur que la vue. Le spectateur et l'acteur appartiennent à deux sphères différentes et ne sont jamais si loin l'un de l'autre que lorsqu'ils croient coïncider. Une moto donne l'apparence de l'instabilité : en fait (je préciserai tout à l'heure), une bonne moto est plus stable qu'une auto moyenne. Mais comme elle danse et obéit aux mouvements du corps, elle semble toujours sur le point de tomber.

En fait, une bonne moto moderne offre à son cavalier les conditions de stabilité et de détente tout à fait remarquables.

Il est si rare de pouvoir lire un article favorable à la moto dans un journal ou une revue non spécialisés que nous ne pouvons résister au plaisir de publier l'article suivant paru dans le numéro du 3 octobre de « Marianne » qui nous a été communiqué par M. Victor Deloux.

Le cadre et la fourche, scientifiquement établis, sont construits de façon à s'équilibrer tout seuls. La preuve en est que le motocycliste n'a pas besoin de tenir son guidon (il suffit, pour sa tranquillité, qu'il y pose les mains), et qu'il peut aller de Paris à Marseille sans agir sur sa machine autrement que par d'imperceptibles mouvements du corps. Essayez donc d'en faire autant avec une automobile !

La suspension d'une motocyclette — contrairement à une autre légende — n'est point mauvaise. Elle est beaucoup

moins mauvaise que celle de la plupart des voitures il y a dix ans. La fourche bien réglée, les pneus confort bien au point, on peut se lancer à vitesse moyenne sur un long parcours. La suspension arrière améliore encore la situation, ou simplement la selle américaine, dont les ressorts jouent dans le cadre, et qui n'a point été généralisée parce que les motocyclistes sont des sportifs qui se moquent, un peu trop, du confortable.

Mais le dérapage ? Ah ! le dérapage... Autre bobard. Ou plutôt, pour être tout à fait juste : jusqu'à quarante à l'heure, le motocycliste sur sol mouillé risquera plus que l'automobiliste, parce qu'il ramassera une bûche. Au delà, les risques sont égaux, pour ne point dire ce que je suis prêt à dire : que j'aimerais mieux, s'il fallait choisir, dérapage à quatre-vingts en moto qu'en auto. Ma parole.

Tous les perfectionnements mécaniques de l'auto sont passés sur la moto (graissage par pression, roulements, billes, aiguilles, etc.) et quelques autres, propres à la moto, en font une machine très sûre, dont les différents types — depuis la petite deux-temps jusqu'à la cinq-cents culbutée, en passant par les excellentes et robustes latérales — répondent aux différents besoins.

R. F.



AINSI que nous l'avions prévu le défi n'a pas tardé à être relevé.

Les plus fins limiers de la préfecture de police, délaissant les affaires en cours dont on ne parle d'ailleurs plus, se sont lancés sur de nouvelles pistes et ont réussi à mettre la main sur une saucisse motorisée.

Aussitôt averti, M. Langeron, préfet de police, sans perdre une minute, donna les ordres qui s'imposaient et après cela on ne tardait pas à voir au-dessus de Paris la-dite saucisse motorisée qui avait reçu l'ordre de surveiller la circulation.

Dès qu'elle fut connue à Londres la nouvelle causa une vive émotion et, profondément vexé, le policier chargé de régler la circulation en hélicoptère, coupa les gaz et entra l'appareil dans son hangar, l'hélice calée...

Les plus fameux détectives de Scotland

Yard se sont immédiatement mis en campagne pour essayer de découvrir quelque chose qui éclipsât complètement la saucisse motorisée de M. Langeron. On s'attend d'un moment à l'autre à un véritable coup de théâtre.

\*\*

Notre souci étant de rester toujours, dans cette rubrique, informateurs scrupuleux et consciencieux et ne voulant rien cacher à nos lecteurs, nous nous voyons obligés de dire, au sujet de la photo figurant sur la couverture du N° 610 de Moto-Revue, que le passager du side-car qui, dans une posture réellement acrobatique, aide le pilote à virer, a dû aussitôt après la course faire mettre un fond à sa culotte

\*\*

LE déchet considérable enregistré lors du Circuit de l'Armistice s'explique aisément par le manque de préparation de certains concurrents novices totalement inexpérimentés. Nous admettons à la rigueur que quelques fins pilotes, ignorant tout de la culture des betteraves, se soient trouvés un peu dépayés en mettant les pieds dans les champs des environs de Meaux. Par contre, il nous paraît impardonnable qu'un motocycliste avisé traverse l'élément liquide sans munit,

au préalable, sa machine de flotteurs latéraux, d'une hélice de propulsion pouvant être branchée sur le moteur et sans se munir lui-même d'une ceinture de sauvetage.

En somme la moto idéale pour une telle épreuve devrait se rapprocher à la fois du sous-marin et du tracteur agricole.

Quant au pilote rêve pour disputer le Circuit de l'Armistice se serait, à notre avis, un scaphandrier en retraite qui aurait le pied marin et qui se serait par la suite consacré à l'agriculture...

\*\*

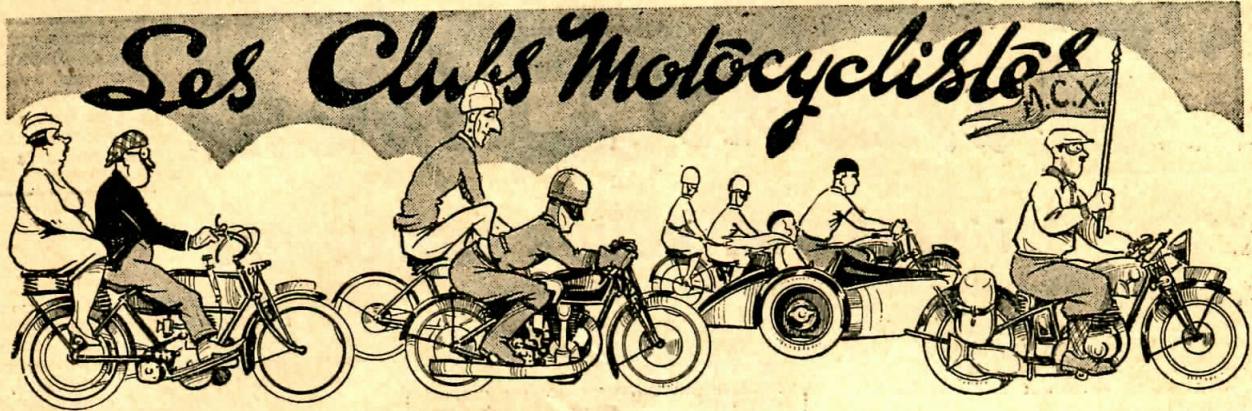
L'ŒIL brillant de désir et de convoitise, plusieurs motocyclistes ont pu admirer au dernier Salon de l'Auto une conduite intérieure transformable à volonté en torpédo par la seule manœuvre d'un bouton.

Un de nos plus actifs constructeurs, ne voulant pas se laisser distancer sur ce terrain, met au point actuellement une moto à « toit escamotable ».

Par la seule manœuvre d'une manette, un parapluie surgira du tube de direction et viendra se déployer au-dessus du motocycliste, le protégeant ainsi des intempéries.

On attend d'une minute à l'autre un télégramme de félicitations de Sexé.

SIL.



### C'ÉTAIT FATAL!...

Nous lisons, sous ce titre, dans *Sporting* du 27 novembre, le petit entrefilet suivant : *On annonce avec insistance, l'imminente déconfiture d'une certaine entreprise, dont le siège est à Paris, et qui, sous le couvert de la bienheureuse loi de 1901, pratiquait « l'assurance au rabais ».*

Depuis plusieurs années, *Sporting* s'est courageusement attaqué à cette grave question. Grave surtout pour les assurés, et a laissé entrevoir ce qui est sur le point d'arriver et — malheureusement — ne serait qu'un début, car d'autres doivent être, inévitablement, entraînés dans la tourmente.

On dit que la justice, enfin, procéderait à une enquête. Il serait grand temps.

Les « assurances au rabais » devront être réglementées et leurs pratiquants étroitement contrôlés si on veut éviter des catastrophes.

G. B.

### AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

#### Groupes de Vitry et Bagnolet

DEPUIS que ces deux groupes ont adopté le principe des permanences hebdomadaires, nombreux sont les motocyclistes qui viennent se renseigner et apporter leurs adhésions à l'Amicale.

Les avantages pratiques sur pièces détachées, huile, essence, intéressant tous nos amis, et innovant une formule si heureuse, nous amènent quotidiennement de nouveaux amis.

Amis motocyclistes, venez à nos permanences, tous les dimanches matin, de 10 heures à midi, 4, rue Sadi-Carnot, Bagnolet ; Café de la Mairie, Vitry.

Nous rappelons à nos groupes de province, d'adresser leur correspondance, à Georges Gay, 46, rue de Bondy Paris (10<sup>e</sup>).

#### M. C. C. F.

#### Réunion du 22 octobre

LA séance est ouverte à 21 heures, brasserie « La Capitale », sous la présidence de M. Charrier, président de l'Association. Étaient présents 47 membres, excusés 5. Le président donne lecture de la correspondance et fait part de ses adhésions nouvelles. Après avoir félicité le camarade Michon, qui représente le Comité au camp de Verdun, il rappelle l'activité toujours croissante des sections régionales. Ensuite on passe au programme en vue des fêtes de la Noël et du jour de l'An. L'ordre du jour est voté. La séance est levée à 23 h. 45.

#### Compte rendu du Camp

Bazemont, qu'est-ce pour la nuée de motards parisiens qui, chaque dimanche et jours de fêtes, s'en vont chercher vers l'ouest l'air pur et la verdure ?

Ce magnifique valon, que l'on traverse par d'interminables lacs, est encadré de deux pittoresques coteaux, dont les sommets sont couverts de gigantesques arbres. C'est dans cette nature que, dimanche dernier, s'est réuni 40 des nôtres. Mais, si le site même de Bazemont mérite de retenir l'attention des campeurs par son charme agréable et ses vastes horizons, les amateurs d'archéologie trouveront à glaner dans les troglodytes, maints souvenirs historiques.

Favorisés par une journée ensoleillée, nous eûmes de nombreux visiteurs, lesquels s'empressèrent de nous demander de multiples renseignements au sujet du *Moto-Camping*.

#### Chaque dimanche un nouveau camp

Aujourd'hui et dimanche, camp Bois des Maréchaux à proximité des « Cascades » Vaux de Cernay.

Itinéraire : Prendre à la Porte de Saint-Cloud, la route Nationale 10 jusqu'à Versailles ; ensuite prendre le G. C. 91, à Satory et le suivre jusqu'aux « Cascades » ; de là, le fléchage donnera la direction du camp.

### ABONNEZ-VOUS

Un abonnement à *Moto Revue* coûte 23 fr. pour six mois.

Ne croyez-vous pas que cette somme modique puisse être récupérée au centuple dans le courant de l'abonnement ?

Si...

D'abord la réalisation immédiate d'une économie réelle de quarante-cinq centimes entre l'achat du numéro et celui reçu par l'abonnement.

Soit 20 francs de gain pour l'année.

Donc, l'abonné reçoit six mois d'abonnement gratuitement par rapport au lecteur au numéro.

Puis, nos Petites Annonces gratuites, 6 lignes à 10 francs, soit 60 francs, qui vous remboursent plus que le montant de l'abonnement.

Nos assurances contre les accidents, vol, incendie, individuelle, défense contre les contraventions, sur impositions, poursuites en correctionnelle et en simple police.

Et ceci à des conditions exceptionnelles.

Et nos consultations techniques ?

Et nos consultations juridiques ?

Et notre Service des Occasions ?

Et notre Service des Dépôts ?

Et notre Service des Essais ?

Nos renseignements de toute nature.

Tout cela, c'est à la disposition de nos abonnés qui sont nos Amis.

Notre formule : « Rendre service »

Ne croyez-vous pas que, dans ces conditions, il vaille la peine de prendre un abonnement et de devenir un Ami ?

Il faudrait méconnaître ses intérêts pour agir autrement.

Le Moto-Camping-Club de France, invite les isolés et sympathisants à venir dans ses camps où le meilleur accueil leur est fraternellement réservé.

Prochaine réunion le 13 décembre à 21 heures, brasserie « La Capitale ». Pour tous renseignements, écrire au président, L. Charrier, 22, rue Beaurepaire, Paris (10<sup>e</sup>).

#### M. C. CHATILLONNAIS

LE deuxième banquet annuel du Moto-Club Châtillonnais aura lieu le samedi 8 décembre dans les salons Baillly, 1, rue du Ponceau, à Châtillon. Nous espérons que nombreux seront les membres et amis du M.C.C. qui assisteront à ce dîner, qui présidera notre président d'honneur, M. Perrière, maire de Châtillon. Les cartes donnant droit au bal de nuit seront délivrées jusqu'au 5 décembre au prix de 38 francs par personne. Les inscriptions sont reçues au siège social, 108, rue Béranger, Châtillon-sous-Bagneux.

#### M. C. N. F.

SA Majesté le roi Léopold III a bien voulu nommer, Chevalier de l'Ordre de la Couronne, M. Emile Marécaux, au titre de vice-président du Moto-Club du Nord de la France.

Très sympathiquement connu, motocycliste, grand mutilé de guerre, M. Marecaux est titulaire de la Médaille Militaire.

Nous lui adressons nos plus vives félicitations.

#### BAGNOLET VIT

LE groupe motocycliste de Bagnolet, section de l'Amicale motocycliste de France, a tenu sa deuxième permanence dimanche 18, 4, rue Sadi-Carnot.

Nombreux sont les amis motards venus rendre visite au nouveau club. Les automobilistes eux-mêmes n'avaient pas dédaigné se déplacer, afin de se renseigner sur la

formule si heureuse d'avantages matériels fournis aux adhérents.

Dix adhésions enregistrées incitent la section à conserver le principe des permanences tous les dimanches de 10 heures à midi.

Amis motocyclistes, venez nous trouver, nous vous fournirons tous renseignements susceptibles de rendre plus agréable la pratique de votre sport favori et l'utilisation de votre instrument de travail.

#### MOTO-CLUB GENNEVILLOIS

LE Moto-Club Gennevillois organise son banquet annuel, suivi de bal, le 8 décembre dans les salons « Au Père Lamotte », place Voltaire, Asnières. Prix du banquet : 30 francs. Inscription au Siège social, 24, avenue de Paris, Gennevilliers.

#### A. M. FRANCONVILLE

APRÈS la démission de M. Robé, le bureau de l'Amicale motocycliste de Franconville a été reconstitué comme suit :

Président : Fagot ; vice-président : Compagnon ; trésorier : Bedel ; secrétaire : Gourrion ; 2 assesseurs : Biziaud, Mme Fouilhoux.

#### MOTO-CLUB DE LA DORDOGNE

L'Érallye-ballon organisé par le Moto-Club de la Dordogne, avec la participation du Moto-Club Périgourdin, a obtenu un grand et légitime succès. Plus de trente motocyclistes et automobilistes participèrent avec enthousiasme à la course à la montgolfière. Celle-ci se dissimula un certain temps au-dessus des nuages, obligeant les concurrents à se coucher sur le dos pour surveiller le point problématique de réapparition et filer rapidement vers le lieu présumé de la chute, qui s'effectua environ une heure après le lancer.

Classement : 1. Planchart (M. C. D.) ; 2. Rigal (M. C. P.) ; 3. Joubert (M. C. P.) ; 4. Sigalas (M. C. D.), etc

#### M. C. PARIS

#### Chaque dimanche une sortie

LA sortie sur Montfort l'Amaury a réuni 24 participants. L'itinéraire par la Vallée de Chevreuse et les Vaux de Cernay a été très goûté par les participants. Après un déjeuner excellent, promenade pédestre à travers la campagne dorée et retour de nuit.

Dimanche 2 décembre, sortie sur Nangis. Rendez-vous Porte Dorée à 8 heures. Départ 8 h. 15 précises. Regroupement à Brie-Comte-Robert.

Le banquet annuel, à l'issue duquel se fera la remise des prix aux membres les mieux classés, tant touristes que sportifs, aura lieu le 8 décembre à 20 h. 30, Salons du Progrès, 120, boulevard de Belleville. Après le banquet, bal à grand orchestre. Cartes pour le bal (gratuits) et pour le banquet, le mercredi à 21 heures au siège, 5, avenue Victoria et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles V. Archives 87-51.

## FEDERATION MOTOCYCLISTE DE L'EST

#### Nécrologie

NOTRE camarade Oswald Salin, président de la Commission Sportive, vient d'avoir la douleur de perdre sa mère, Mme Vve Victor Salin, née Devillers.

La F. M. E. présente à M. O. Salin ainsi qu'à toute sa famille, ses bien sincères condoléances.

Le Stand du Tourisme à l'Exposition Internationale de Metz

NOUS sommes heureux de porter à la connaissance de tous nos clubs affiliés et de tous nos amis supporters que le Comité Directeur de l'Exposition Internationale de Metz, vient de décerner à la Fédération motocycliste de l'Est un diplôme d'honneur et la médaille d'argent

pour la belle présentation du Stand du Tourisme, organisé par la F.M.E., il y a quelques semaines. Voilà encore un beau succès.

#### Réunion du Comité Directeur et de la Commission sportive

SIGNALONS aux membres du bureau et de la C.S., qu'une réunion préparatoire à l'Assemblée générale de janvier prochain a eu lieu le dimanche 25 courant, au Siège social, 6, rue Mazelle à 14 heures.

#### Calendrier sportif 1935

NOUS prions tous les clubs affiliés de bien vouloir établir leur calendrier de courses pour l'année prochaine, afin de pouvoir établir le programme fédéral. Nous invitons, d'autre part, MM. les Secrétaires, de nous envoyer le plus tôt possible la liste des nouveaux membres du Comité pour l'année 1935.

#### Congrès annuel

LA date du 20 janvier 1935 a été retenue en vue du Congrès et de l'Assemblée générale annuelle. Les camarades qui désirent déposer leur candidature au Comité fédéral sont priés de le faire savoir au Siège social, 6, rue Mazelle.

#### LE RALLIE D'AUTOMNE A NICE

LE 25 novembre, sur un parcours tracé aux environs de Nice, s'est déroulé le Rallie d'Automne, organisé par l'Union Motocycliste régionale, avec le concours des Motos-Clubs régionale. Près de 70 concurrents se trouvaient au départ.

#### Classement

1. Guige (Amicale Motocycliste, Nice) ; 2. Tesson (S.M.C. Cannes) ; 3. Occhini (A.M.N.) ; 4. Revelly.

M. C. RENNAIS  
MERCREDI 12 décembre, Assemblée générale pour réélection du bureau pour 1935 et dimanche 16 décembre, banquet annuel suivi d'un bal.

Secrétaires de Clubs, n'oubliez pas que, pour être insérés dans le numéro du samedi suivant, les communiqués doivent nous parvenir le lundi à midi au plus tard.



#### A Nîmes

L'A.M.C. Nîmois a reçu le 25, en match amical, l'équipe d'Avignon. L'affluence fut satisfaisante et dans l'ensemble la partie fut des plus correctes. Malgré une légère supériorité d'Avignon, la partie se termina par un match nul.



#### Chemins de Fer de l'Etat

RELATIONS directes entre la Normandie, le Sud-Ouest de la France et les Pyrénées, par le rapide *Manche-Océan* via Dieppe, Rouen, Le Mans, Nantes, La Rochelle, Bordeaux. Voitures directes et couchettes, toutes classes. Voiture-buffet. Correspondance à Dieppe avec les services maritimes Dieppe-Newhaven-Londres.

Pour tous renseignements, s'adresser aux gares des Chemins de Fer de l'Etat.

#### XI<sup>e</sup> FOIRE DU HAVRE

LE Havre, grâce à son port en relations directes, régulières et fréquentes avec tous les pays maritimes du globe, grâce à ses industries de transformation des matières premières importées, grâce à ses chantiers de constructions et de réparations de navires, est un des centres importants de l'activité économique française.

Les demandes de règlement officiel et de plans doivent être adressées à M. le président du Comité d'Organisation de la Foire du Havre, Hôtel-de-Ville, Le Havre.

Une permanence est établie, chaque jour non férié, de 13 heures à 17 heures, au secrétariat général de la Foire du Havre, à l'Hôtel-de-Ville, deuxième étage, escalier est. Téléphone : 64-01.

# EN BELGIQUE

#### Le Salon de Bruxelles est ouvert

LE Salon de Bruxelles a ouvert ses portes après une année d'interruption. Il n'a pas l'ampleur de ses devanciers, mais il constitue néanmoins une exposition importante et d'un haut intérêt. 880 firmes s'y trouvent réunies dont onze de motocyclettes ; à savoir : F. N., Gillet, Saroléa, Lady, Ready, B.S.A., Norton, Triumph, Excelsior, Belgian Sidecar ; et sidecar Amex.

F. N. expose sa fameuse machine des records avec laquelle René Milhous s'attribua le record du monde de la catégorie 500 cmc., à 224 km. 019.

Si l'industrie belge de l'automobile ne comprend plus que les noms de la F. N. et d'Impéria (licence Adler), celle de la moto apporte le spectacle réconfortant de son unité et de sa haute tenue. Notre industrie de la motocyclette est à coup sûr une des plus remarquables du monde entier et, quoique durement frappée par la crise, nos constructeurs n'ont pas perdu de vue, un seul instant, le noble objectif de progresser. Aussi les motos de construction belge peuvent supporter de façon avantageuse n'importe quelle comparaison avec celles de l'étranger. Nous aurons l'occasion d'y revenir en détail.

#### Deuil

M Maurice Pire, administrateur de la F.M.E., membre de sa Commission Sportive et Commissaire général inamovible des Grands Prix de Belgique, vient d'avoir la douleur de perdre sa mère vénérée. Qu'il trouve ici l'expression de nos condoléances affectueuses.

#### Congrès

L'UNION, Motor Dinant organise, dans le courant de décembre prochain, une soirée au cours de laquelle l'avocat R. L. Constant parlera du nouveau code de la route, tandis que notre rédacteur Georges Detaille entretiendra l'auditoire des pays de la Petite Entente.

#### Championnats touristes

VOICI le classement officiel du championnat touriste de l'Auto-Moto-Club de Bruxelles : 1. Hulle, 135 points ; 2. Vandeveld, 123 pts ; 3. Verlinden, 121 pts ; 4. Mielis, 100 pts ; 5. Cahuter L., 87 pts ; 6. Verdoodt, 82 pts ; 7. Cahuter P., 67 pts ; 8. Crabbe

61 pts ; 9. Leblieq, 53 pts ; 10. Dedeeker, 47 pts ; 11. Duffaut, 45 pts ; 12. Verhulst, 40 pts ; 13. Verdier, 39 pts ; 14. Fondaire, 38 pts ; 15. Colette Père, 30 pts.

#### Dames

Mmes : 1. Vandeveld, 123 points ; 2. Verlinden, 116 pts ; 3. Mielis, 100 pts ; 4. Cahuter L., 87 pts ; 5. Verdoodt, 82 pts ; 6. Cahuter P., 58 pts ; 7. Crabbe, 50 pts ; 8. Dedeeker, 47 pts ; 9. Wéry, 27 pts ; 10.

## LECTEURS DE BELGIQUE

Profitez de nos abonnements à prix réduit

1 an : 68 francs belges

6 mois : 36 francs belges

Adressez-vous à M<sup>r</sup> Georges Detaille  
15, Avenue Georges Eckhond,  
à Bruxelles.

Debodt, 22 pts ; 11. Desorghe, 20 pts ; 12. Duffaut, 20 pts ; 13. Wyngaert, 17 pts ; 14. Verdier, 13 pts ; 15. Peetrus, 13 pts.

— L'Etoile Motocycliste Sérésienne a établi comme suit les résultats de son concours touriste : Lizen, Leken, Colpin, Lizenborg, Demblon, Thonon, etc.

— En vue de l'établissement de son prochain calendrier touriste l'Auto-Moto-Club d'Anderlecht fait appel aux suggestions de ses membres.

#### Championnats d'Hiver

L'AUTO-MOTO-CLUB de Forest prépare sa belle épreuve d'hiver Forest-Baraque Fraiture-Forest fixée au 27 janvier prochain. A l'heure actuelle, 16 concurrents ont déjà fait parvenir leur engagement aux organisateurs. Ce sont : Vanderschrick, Goffoet, Wattiez, Davignon, Bivort, Vander Poorten.

Degreef (F.), Stienlet, Sarlet, Gilissen, Michel (L.), Vanden Hauwe, Van Lancker, Sondervorst, Néllis, Van Voeren.

— Le championnat d'Hiver du Moto Sport Tournaisien débutera le 9 décembre prochain.

— Résultats de la belle épreuve de régularité de l'Ostende Motor Sport, un beau succès. En voici les résultats : 1. Feil, 2. Lapon, 3. Van de Castele, 4. Vanderoost, 5. Fontaine, 6. Messens, 7. Hoedemaekers, 8. Tempère.

#### Assemblées

LE Laeken Motor Club tiendra son Assemblée générale le 5 décembre prochain. Le président, deux vice-présidents, le secrétaire-trésorier, le président sportif et deux commissaires sont sortants et rééligibles.

— L'Union Motoriste de Morlanwelz se réunira le 9 décembre à 15 heures, afin de discuter d'un ordre du jour important devant décider de la vie du club.

#### Comités

VOICI la composition pour 1935 du comité de l'Auto-Moto-Club « De Sportster » Vilvorde président : van Andel, M. ; vice-président : Dieudonné, M. ; secrétaire général : Wagner, G. ; trésorier et secrétaire-adjoint : Naudts, G. ; directeur de fêtes : Van Buyten, K. ; commissaires : Pelgrims L. ; Swinnen, G. ; Vermaute, A. ; De Bruyn et Holants, Fr.

#### Agapes et Banquets

— 70 convives ont répondu au souper moules et frites du Royal Moto Club liégeois. L'entrain ne cessa de régner depuis le premier apéritif jusqu'aux dernières mesures d'un jazz endiable.

— Le Moto Club du Mont à Leux, à Mouscron, prévient ses membres de ce que son banquet annuel est fixé au 29 décembre.

— L'Union Motoriste Uccloise organise le 8 décembre, à 20 heures, son annuel souper démocratique.

— L'Auto Moto Club d'Anderlecht a fixé son prochain bal au 6 février prochain.

— Celui du Motor Eclair de Schaerbeek se déroulera le 26 janvier dans la belle salle du Toekomst.

— Le Motor Union Louvaniste banquetera vers la mi-décembre. G. D.

## A PROPOS DE...

### L'Eloge de la Vitesse

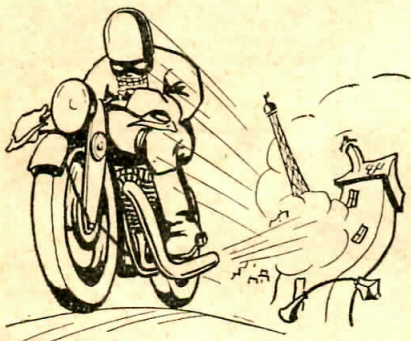
Le désormais fameux article de M. Greilier paru dans le n° 607 de « Moto-Revue » et commenté par M. Huriot dans le n° 611, a suggéré à M. Pépin les réflexions suivantes :

Ah ! la vitesse ! cette souveraine du jour qui, sous son joug impérieusement dominateur, courbe les hommes et les choses ; la vitesse fée ou démon, dispensatrice de joies infinies ou cause d'épouvantables catastrophes, devons-nous l'admirer ou la condamner ?

Pourtant, en notre ère de modernisme, où le temps disponible pour faire quelque chose devient toujours plus limité, la vitesse est devenue une nécessité et une nécessité première.

Sans la vitesse, le monde actuel ne serait plus le monde et la vie elle-même s'écoulerait dans une triste monotonie.

Et n'est-ce point une loi naturelle ?



Quel que soit le charme de la vitesse, elle ne doit jamais dégénérer en danger public.

De tous temps l'homme a cherché à suppléer à ses moyens insuffisamment rapides, par différents auxiliaires, et maintenant qu'à force de labeur sa science a enfin triomphé on va le lapider ?

Allons donc !

Et d'autant plus que la vitesse prise en elle-même est une source de plaisirs si intenses, elle procure une ivresse si profonde qu'on doit lui pardonner beaucoup.

Mais cependant, quel que soit son charme, elle ne doit jamais dégénérer en danger public. Conduire et conduire il y a...

En effet, autant nous admirons le cavalier qui, sur un fin racer roule à plus de cent sur une route idéale, sûr de lui et de sa machine ; entièrement maître de son engin comme de ses nerfs, étonnamment lucide, calme, mais cependant si attentif et dont les réflexes prompts comme l'éclair lui permettent d'agir si opportunément quelles que soient les circonstances ;

Autant nous craignons le « motard » nerveusement penché sur son guidon, grand « avaleur » de moyennes, aussi ignorant du code que des règles de la plus élémentaire prudence, virant toujours à la corde, oubliant son avertisseur et semblant regarder tout le monde de sa haute stature de... futur champion — croit-il !

Ne doutant jamais de rien, avantageusement — trop — sûr de ses qualités de grand pilote, se croyant un super-as,

c'est le type même du danger permanent.

Et malheureusement, pour quelques rares qu'ils soient, ce sont de tels exemples qui ont longtemps discrédité la moto, qui la discréditent encore et font crier hélas : « Haro ! » sur la vitesse.

Mais, est-ce parce qu'il y a un filou dans une foule qu'il faut emprisonner tout le monde ?

Non, n'est-ce pas !

Aussi, ce n'est pas une raison pour condamner la vitesse.

Laissons les admirateurs de panoramas à leurs goûts — chacun conduit à sa manière — mais de grâce ne jetez pas la pierre au motocycliste qui va vite, qui aime à se jeter follement au milieu de l'air frais du matin, qui aime aspirer avec délices le parfum pénétrant des sèves nouvelles, puiser sans réserve à tous les courants pleins de vie qui l'entourent, lui faisant goûter si pleinement l'intense joie de vivre.

Par les vivants tableaux, sans cesse renouvelés, qui s'offrent à ses yeux, par le panorama toujours plus beau qui se déroule devant lui, le motocycliste oublie les petites misères de la vie quotidienne, les chagrins même s'estompent peu à peu, c'est une véritable volupté, inconnue des « profanes » qui le pénètrent, qui le prend tout entier.

Mais si intense que soit cette volupté, si profondes que soient les joies que procure la vitesse, nous ne devons jamais oublier que nous ne sommes pas seuls sur la route.

Soyons donc toujours maîtres de notre vitesse et en ceci, comme en toutes choses, n'oublions jamais le vieux précepte latin :

« Uti et non Abuti... »

Marc PÉPIN.

## 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 employés.

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

### I. - RÉTROVISEUR

DEUX petits fers plats rivés en croix et rabattus sur une glace ronde formeront le rétro. Un trou permet la fixation sous le boulon de serrage d'un levier ou d'une manette.

MARIAGE, à Paris.

### II. - GRAISSAGE DE LA CHAÎNE DE MAGNETO

POUR graisser ma chaîne de magnéto, j'étais obligé de débrancher les tubulures de pompe à huile et d'ôter le carter la couvrant, puis remontage avec Hermetic, etc. J'ai donc percé un voyant, fermé par un couvercle qui m'évite toutes ces difficultés.

FRED HAAS, à Clouange.

### III. - GRAISSAGE DES QUEUEUES DE SOUPAPES

Sur mon Mag, j'ai adapté un graissage des queueues de soupapes en disposant le reniflard afin qu'il monte vers la culasse où il se bifurque et chaque partie va cracher des brouillards d'huile sur queueues de soupapes.

Paul VINARD, à Valence.

### IV. - REPOSE-PIEDS DE VÉLOMOTEUR

DERRIÈRE les pédales une plaque en travers est fixée comme une boîte de vitesse et porte des encoches. Sous le boulon de fixation des fers plats peuvent être disposés comme repose-pieds ou repliés pour pédaler.

Roger GALLET, à Neuves-Maisons (M.-et.M.).

### V. - ANTI-VOL

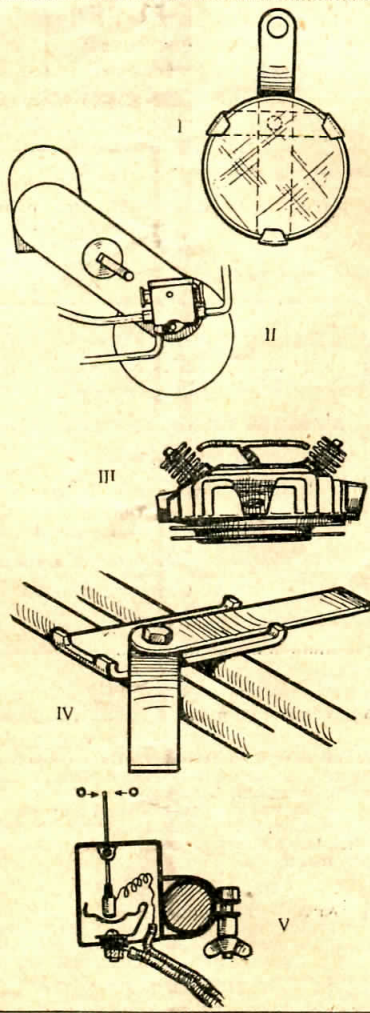
D'UN boîtier sort une tige qui passe entre deux rayons. Si la machine roule, les rayons bougeant la tige, actionnent le klaxon. Pour débrancher l'appareil on le fait pivoter autour de la barre de la fourche en débloquent le papillon.

R. PÈRES, à Laurégère-Moissac.

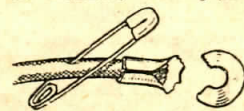
### VI. - COSSE CASSÉE

SI la cosse d'accu ou autre casse, vous pouvez réparer provisoirement en perçant le fil avec une épingle de nourrice qui, passant à travers les petits fils de cuivre, sera en contact et pourra elle-même être serrée sous la borne.

R. HUBERT, à Bernay (Eure).



VI



# nos petites annonces

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

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

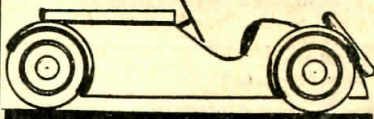
## service permanent des occasions

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

**LE MONTE CHAÎNE**  
5 fr.  
franco 5.95  
215, Boul. Saint-Denis, COURBEVOIE (Seine)

Demandez le catalogue général :

Filter à essence, robinet à réserve, boîte nettoie-chaîne, déflecteur de bougie, équilibreur de roues.

**JAD**  
voiturette-cyclocar  
2 places confortables  
**3.900 fr.**

Tel est le prix que vous coûtera cette voiture en la construisant vous-même ou en la montant vous-même avec les pièces **JAD**

Dessins de montage et de construction, photos, ainsi que plaque-licence : 50 frs

**JAD - 11, Av. de la Porte des Ternes, PARIS-17<sup>e</sup>**

**BORGO LES PISTONS DES RECORDS**

Rectification des Cylindres  
TOUS MODÈLES DE PISTONS

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

Téléphone Maillot 55-55  
(2 lignes groupées)

### MOTOS A VENDRE

Saroléa 500 sup. 33 égl. Bosch, 4.500.  
Norton 350 Inter. 34, com. nve, 6.500.  
F.N. 500 équip. 33 latérale, 3.500. Norton  
500 culb. 34 égl. garantie 4.500. Gillet-  
Herstal 350 et 500 culb. bas prix, reprises,  
Remy, 21, rue Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.

Aiglon P. 104 parf. ét. 1.000 fr. Vis.  
sam., dimanche. Roland, 20 bis, villa des  
Monts. Clamart

A.J.S. 34 500 culb. 4 vit. sélect. équip.  
Lucas compt. 5.000 km. c. nve à enlev.  
5.700. 1 et 2. H. Sabatier, 19, r. d'Anjou.  
F.N. 350 luxe parf. ét. égl. klax. t.-sad,  
compt. p.-jambes, avert. dépr., t. l. jrs.  
Imprimerie, 55, rue Pixérécourt (20<sup>e</sup>).

Gillet-Herstal 500 chrom. sup. sport  
34 ét. neuf, égl. 4.800 fr. F. Parizot, 6,  
rue A-Beau, Courbevoie.

Les plus belles occ. dep. 700 fr. Crédit,  
Tertot, Saro. F.N. achat compt. 47, av.  
République.

Part. vend. Monet-Goyon 4 CV m. nf,  
pr. pdre rte, 900, Conge, 30,r. Durantin.  
Tertot 175 px à débattre. Razer, 80,  
rue du Fort de l'Est, à Saint-Denis.

Tertot 350 luxe 34 égl. c. nve, 1950. V.  
ou écr. Merrer, 35, av. Lemignon, B.-Colom.

Tertot 350 lat. bon ét. compt. Cicca,  
pare-jamb., t.-sad, 3.000 fr. Vis. ts. l. jrs.  
Vial, 1, r. Ancienne Brasserie, Valence.

Tertot 350 révisée 900 fr. Motoconfort  
3 CV parf. état, 750 fr. Lataix, Saint-  
Dizier (Haute-Marne).

B.S.A. Etoile bleue, 350, ét. nf, équip.  
bs px. Bonieux, 1 ter, r. de Navarre, Paris.

Poss. side vend ten. dem. chrome, ballon  
cyclo. 3 vit. 800. fr. Vis. sam. apr.-midi ou  
dm. m. Méreau, 76, r. Victor-Hugo, Puteaux

Moto 5CV. ay. roul. 200 km. Arcache, 10,  
r. Georges-Porto-Riche. Mét.: Pte d'Orls.

La Française, 250, peu roul. px intér.  
ou échang. Roblin, Bouchy (Nièvre).

Motobécane, 250 Jap, parf. ét. 950 fr.  
Denise, 35, r. Marceau, Nogent-s.-Marne.

Oc. Peugeot, Tertot, René Gillet, Dollar  
4 et 5 CV. Touriste et sport, égl. Créd.  
Reprise, 10, r. Maître Albert (5<sup>e</sup>).

Tertot 350 culb. 32 c.nv.ent.égl., t.-sad.  
2.900. Abonneau, 29, r. d. Pressoir, Paris-20<sup>e</sup>

René Gillet, 750, type G., sport, équip.  
gd. tourisme, t.-sad, égl. Marchal, plaque arr.  
lumineuse, klaxons : ville et route, stop, dé  
maille arr., outillage, cause achat voiture.  
2.900 fr. Visible t. les jours. Guiard, 103,  
rue Olivier-de-Serres (15<sup>e</sup>).

Saroléa 500 30 R. parf. ét. vis. t.l. jrs.  
Moreau, 4, r. Christian, Paris-18<sup>e</sup>.

Tertot 350 cmc., culb., tt. équip., pns nfs  
comp. bon ét., égl. accus., et une Peugeot,  
350 à culb., pn. nfs, tte équip., égl., px très  
intér. vis. t. l. jours. Vincent, Ch. Sézanne  
(Marne)

D.S. Malterre 500 cc. entièrement révis.  
égl., etc... 1.500 fr. Jean Roulin, 42, r. de  
Clignancourt, Paris-18<sup>e</sup>.

500 F.N., culb., tan-sad, compt. sacoches  
parf. état. 1.500 fr. Amac, 40, rue de  
Villiers, Levallois-Perret.

## EXPOSITION DES MODÈLES 1935

**F.N. GILLET-HERSTAL - B.S.A.**  
**GNOME-ET-RHONE - ZUNDAPP**  
**B.M.W. - Motobécane - JONGHI**  
Side Précision - Side Bernardet

Toutes en magasin  
STOCK Pièces Détachées

## ATELIER

SPÉCIALISÉ

**ACHAT toutes MOTOS**  
argent de suite

**Occasions**  
garanties 6 mois

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

Prix spéciaux au comptant  
**CRÉDIT 1/4 à la commande**

## LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES  
(Seule adresse)  
**NE PAS CONFONDRE**

à 150 m. de la gare d'Asnières  
Téléphone : Grésillons 17-93  
Ouvert Dimanche et Fêtes

## TERROT

Pour vendre, acheter, échanger  
consulter d'abord :

**A. DUBOIS**  
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
Tél. : Wagram 51-59

## DOCKS DU PNEU

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

Quelques Prix  
25 x 3,00 2<sup>me</sup> Choix . . . 47,00  
26 x 3,50 « « . . . 59,00  
27 x 4,00 « « . . . 65,00  
Boîtes au genou . . . 84,00  
Sabots . . . . . 20,00  
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE  
VAYSSE - 387, rue de Vaugirard  
PARIS-XV<sup>e</sup> - Tél. Vaugirard 2 4-41

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

**NEUVES et OCCASION**  
Vendues à Crédit  
**UNIQUE**  
3 CV équipées : 1900 - 2000 - 2200  
4 et 5 CV. neuves équipées : 2400 - 2800  
500 sport culb. équip. neuve : 3900  
Occasions F.N. - Terrot - Motobécane  
Motos Dax - Dollar neuves, soldées  
Gros rabais de 2 à 5 CV, à partir  
de 500 francs - (Feuille des Mines)  
**12 MOIS DE CRÉDIT**  
R. DANVIGNES, Exp. province  
6, Boul. Richard-Lenoir, PARIS



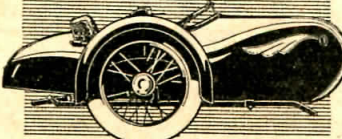
AVANT APRES

**CLINIQUE DES CADRES**  
Un cadre réparé chez MARCHAND  
est un cadre neuf.  
Tél. : Péreire 20-63  
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

**DRESCH - MOTOS**  
PIÈCES détachées  
Expédition par retour  
Vente, Échange, Occasions Garanties  
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)  
Ouvert de 8 h. à 17 h. 30 et dim, matin

**ACCU**  
rue des Graviers  
NEUILLY-SUR-SEINE

**Huitric**



**FAITES UN ESSAI ET  
ACHETEZ VOTRE SIDE CAR**

**PRÉCISION**  
(Brevets Stoye)  
le vainqueur des 6 jours  
Internationaux  
CHEZ LE SPÉCIALISTE

**CHARRIERE - rue Aristide-Bergès - GRENOBLE**

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

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

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

Gillet-Herstal, 34, 500 culb., roul.  
8.000 kilom., val. 9.000 sup. équip., état  
impec. essais à volonté, 5.000 fr. Moyen,  
179, rue Convention, Paris.

Assortiment de motos occasion, rev.  
de différentes marques, prix intéressants.  
Écrire ou voir « Motos-Occasions » Valen-  
tigney (Doubs).

Gnome-Rhône, 500 culb., supersport,  
120 km., impec., méc. garantie sur fact.,  
essais à volonté: 2.200 fr. comptant. Valse-  
relie, 140, route de Sannois, Argenteuil.

#### SIDECARS

Terrot 5 CV side b. ét. méc. écl. élec.  
2.300 fr. Visible à l'Hay-les-Roses, 25, r.  
d. Panorama. Ecr. R.-vous. Potier Henri,  
3, r. Pelletan, Vitry-s.-Seine.

Sidecar Bernardet, gd sport, ét. nf.  
1.000 fr. Boulet, 108, r. de Turenne (3°).

Motobécane, 500 culb., sidecar Bernar-  
det, gd tour., ét. nf. 3.800 fr. Moto 2.800 fr.  
Freville, 24, r. d'Aulnay, Livry (S.-et-O.).

Sidecar Buffler, grand sport complet,  
600 fr. état neuf. Gayet, 6, pl. Languet,  
Arras.

René Gillet 750 6 CV, tr. b. ét., écl.,  
compt., t.-sac, malle arr., 3 freins, side,  
1.600 fr., éch. ctre voit. Carrouaille, 40,  
rue Branly, Colombes.

750 R. Gillet, ent. rev., sec., side Vannod  
bipl., capote, p.-brise, gd coff. ét. neuf,  
3.000. Moulin, 12, r. F.-Mauriac, Colombes

Cause maladie. Harley-Davidson bon ét.  
side bipl., écl. él., px. int. Van Wilsber-  
gh, 7, pass. Robespierre, St-Ouen (S.).

Pour cause maladie, av. ou sans side,  
R. Gillet type armée, ent. révisé et remis à  
neuf en mars 1934, bien rodée, a fait dep.  
seulement 872 km., écl. p. batterie et acces.  
F. Ernst, 114, rue de Reuilly, Paris.

Sidecar pr moto 350 ou 500, parf. état,  
prix int. Vis. dim. ou écr. Bonnet, 13, av.  
Centrale, Blanc-Mesnil (Seine-et-Oise).

#### CYCLECARS ET VOITURETTES

Morgan 6 CV éclg. très beau garanti.  
Salmson 7 CV. Bordino culb. Chapuis-  
Dornier très propre éclg. démar. 4.000 fr.  
Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris-20°. Repr. m.

Citroën 5 CV 3 pl. tréfle p. benjo ent.  
équip. b. ét. 3.000 fr. rep. 350 culb. Scierie,  
29, r. du Pressoir, Paris-20°.

Fiat M.2 camionnette bâchée, parf. ét.  
1.500 fr. cause cessation commerce. Vau-  
guet, us. Velter, Les Mureaux (S.-O.).

### AMILCAR

Révision moteurs à forfait  
garantie sur devis 995  
au prix net de : Frs

Rectification et réglage compris  
Toutes réparations et mise au  
point par spécialiste.

**BOB - Motoriste**  
11 bis, Rue de la Corvée, COURBEVOIE  
(près du Pont-de-Neuilly)

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

Ouvert le Samedi après-midi et le  
Dimanche matin

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

170 Frs CUIR

TOILE 60<sup>e</sup>  
SUÉDINE 98<sup>e</sup>  
CUIR 115 Frs

Surpuissance  
Économie

Pour augmenter  
le rendement de  
votre moteur  
employer !..

**BÉRIA**

LA BOUGIE  
FRANÇAISE  
MODERNE

Fabrication des  
Etablissements  
**BEUGNOT**

FONDÉS  
en  
1880

68-70, Rue AMELOT  
**PARIS**

TELEPHONE  
ROQ : 01-99

LA TABLETTE

**Carbohyd**

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

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

**MERVEILLEUX POUR LES MOTOS  
les Tablettes CARBOHYD**  
ne contiennent aucun produit nocif pour  
le moteur. Se dissolvent complètement  
dans l'essence.  
(Procès-verbal: Arts et Métiers N° 70.984)

Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule  
réalisée est supérieure au prix d'achat.

**BON-PRIME N° 61.** -- Envoyez 6 frs en  
timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à  
**CARBOHYD**, 111, B<sup>e</sup> Magenta, PARIS-10<sup>e</sup>  
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

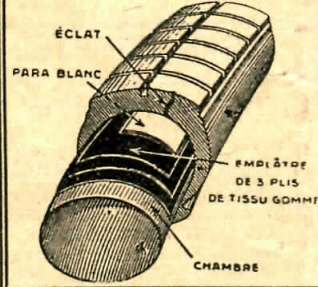
**Las-Stik**  
PRODUIT AUTOMOBILISTE  
REPARER UN CHAMBRE EN UN INSTANT

**MOTOCYCLISTES**

Utilisez les produits pour  
votre usage et recomman-  
dez-les autour de vous. Ce sont les meilleurs produits  
de réputation mondiale pour réparer instantanément les  
chambres à air avec garantie de tenir « à mort ». Vos PNEUS  
éclatés ou perforés seront remis à NEUF avec les mer-  
veilleux emplâtres auto-vulcanisateurs "LAS-STIK".

**SPÉCIALITÉS LAS-STIK :**  
Trousse plates avec pièces biseautées  
pour Automobilistes et Motocyclistes  
Coffrets Garage avec pièces biseautées  
Chiffons à polir et à nettoyer  
TOP REPAIR pour toits de voitures

Société Anonyme  
**A.-J. & P. HUTCHISON**  
Concessionnaires pour la France  
79, Quai Fosse, 79  
NANTES (Loire-Inf.)



LE "3 ROUES DE FRANCE"

**VILLARD**

Type Aéro 34

complète, éclair.  
électrique,  
roue de secours **6.950 fr.**

Automobiles VILLARD

16, Rue de Rouvray, 16

NEUILLY-sur-SEINE

Maillot 68-81

**TERROT**

Tous accessoires et pièces détachées  
Reprises et Réparations  
toutes marques  
CRÉDIT

**HALL DE LA MOTO**  
20, Rue Rebeval, PARIS-19<sup>e</sup>  
Ouvert le Dimanche matin (Métro : Belleville)

**DEPREZ**

AGENT EXCLUSIF DE

**PEUGEOT-TERROT**

**SIDE BUFFIER**

et dépositaire

GNOME-RHONE - RENÉ GILLET

Monet-Goyon, Motoconfort, etc.

Prix spéciaux au comptant

CRÉDIT : 1/4 à la commande

**ACHAT toutes MOTOS**

paiement de suite

**VISITEZ NOTRE HALL**

Motos d'occasions révisées

Garanties 6 mois

**A COURBEVOIE-ASNIÈRES**

187, r. Armand-Sylvestre

Près GARE ASNIÈRES

Téléphone : Défense 07-02

**ATELIER DE RÉPARATIONS**

Stock de Pièces

Profitez de la période d'hiver

p<sup>r</sup> faire RÉPARER vos Motos

PRIX SPÉCIAUX

Apprend à conduire gratuite-  
ment dans endroit clos.

Succur. à PARIS : 7, Rue Meslay (3<sup>e</sup>)

Ouvert Dimanches et Fêtes

**ÉCOLE DE MOTOS**

Agence des Grandes Marques

ATELIER DE RÉPARATIONS

37 bis, r. de Montreuil, PARIS

(Ouvert le Dimanche, fermé le mardi)

Face rue Roubo)

**G. AUGOYAT**

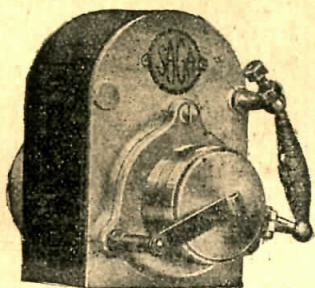
8, Avenue Dorian

PARIS (12<sup>e</sup>)

(FACE MÉTRO NATION)



# SAGA



Quelle qu'en soit la Marque

## ÉCHANGE

votre  
MAGNÉTO ou DYNAMO  
contre une neuve  
et garantie

Tarif franco sur demande

P. SOURIAU, Const<sup>r</sup>  
13, r. Général-Galliéni, BILLANCOURT

A vend. 220 Peugeot éch. 500 LMP, b. ét. C. 350 culb. ou 250 pous; 2 temps. Champenois, 122, rue de Paris, St-Denis. 250 S. culb. parf. ét. 650 fr. Cond. int. peug. 172 M. impéc. 3.500 fr. à déb. Urg. cause dép. nomb. access. pr. mécan. Boulet, 19, rue Couperin (20<sup>e</sup>).

5 CV Peugeot 1905. Cte int., 4 pl., parf. ét. mec. et car. Reprendrais en epte. moto moderne. Habert, 78, av. des Ternes.

Rosengart à prendre usine avec possibilité échange contre autre modèle au choix. Cause départ. Prix réellement intéressés. Ecrire : Max, 12, rue de Cléry, Paris.

Morgan-Darmont, 6 CV équip. capote garanti, reprendrai motos 350 ou 500. Rémy 21, r. Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.

Colin, cycl. 3 CV., ét. nf., px int. prem. main Bol d'Or 34, 2 cyl., 2 tps. eau, 4 roues indép., 4 vit., m. arr., vend ou éch. c. cd. int. 5 CV. Ecr. photo s. dem. L. Tranchant 9, rue de Bourgogne, Orléans.

201 Peugeot, modèle 1932, conduite intérieure, 4 places, 4 portes, toute tôle, parfait état mécanique, et carrosserie, prix intéressant à débattre. Essai. Guevel, 182, rue de Rivoli, Paris. Opéra 79-49.

Cède mon très beau roadster Rosengart, bas prix ou reprendrai moto même état moderne. Simonat, 138, r. Marcadet. Métro : Lamarck.

### ON DESIRE ACHETER

Achat comptant maximum motos et voitures récentes, argent de suite. Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.

Suis acheteur sidecar occas. Bernardet de préférence, grand sport. Ecr. Camby, 42, rue de l'Alouette, Roubaix.

Ach. matelas pneumatiques "Sleeping" ou similaire 1,80x70 - 1x60, malle Frémont, faire offr. Bennetier, 22, rue de Paris, Houilles.

Terrot 350 cc. monobloc 1934. Ecrire ou voir. Roblin, Bouhy (Nièvre).

### ECHANGES

5 CV Peugeot cab. 4 pl. et Citroën éch. ctre m. ou side. Max, 1, r. Décès (14<sup>e</sup>).

Terrot monobloc 500 1933 av. suite. V.V. ctre Darmont récent, avec soldes. V. Beaucé, 11, rue du Bois, Clichy.

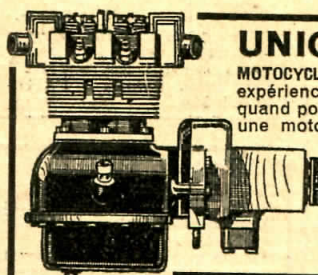
Terrot 350 H. parf. état éch. ctre plus rapide culb. ou side. Bodin, Champenois sous Champdeniers (Deux-Sèvres).

Echang. post. T.S.F. ctre vélom., ou moto 250 cmc. Max, Univers, 62, r. Saint-Lazare, Paris-8<sup>e</sup>.

Salmson doubl. arb. à cames, carros. splend. tr. vite, parf. prix à déb. ou éch. ctre moto réc. Lataix, St-Dizier (H.-M.).

### N.S.U.

Motocyclistes - Champion de vitesse et d'endurance - Nouveaux prix en baisse  
Crédit même prix qu'au comptant : Echange  
Agence Générale : Ét<sup>m</sup> Pierre PSALTY  
271, Boul. Pereire, PARIS - Métro Maillot



## UNIQUE - Motos D. F. R.

MOTOCYCLISTES. Ne faites pas de mauvaise expérience en achetant une moto d'occasion quand pour le même prix, vous pouvez avoir une moto neuve avec 6 mois de garantie.

3 CV. depuis 1.600 frs  
3 ou 4 CV à cardan, toute équipée 2.400 frs  
5 CV 2.900 frs  
5 CV supersport soup. en tête 125 k.h. 3.900  
STOCK COMPLET de PIÈCES détachées DRESCH

Agence Générale :  
J. BOGEY, 57, bd de Grenelle, Paris-15

OCCASIONS  
TOUTES  
MARQUES

Visibles au Service des Occasions de

## GNOME ET RHONE

49, Avenue Grande-Armée - PARIS  
Sur demande la liste des occasions disponibles

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



## LE NÉO-CULOT-EG

Breveté S. G. D. G.

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

la Société du C.A.C.M. - 13, Rue Desaix, PARIS (15<sup>e</sup>) - Tél. Ségur 36-72  
qui vous enverra contre remboursement de 11 Francs  
— Pièces détachées pour Bugatti —

**SAINT-GERVAIS MOTOS**  
LOUIS BARDET  
AGENT DES  
GRANDES MARQUES  
DOLLAR  
TERROT  
MONNET-GOYON  
DAX

ECHANGES - REPRISES - CRÉDIT  
ATELIER DE RÉPARATIONS  
STOCK COMPLET de PIÈCES DÉTACHÉES DOLLAR ET CHAISE  
PARIS-19<sup>e</sup> - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS 19<sup>e</sup>  
Ouvert Dimanches et Fêtes - Métro : Place des Fêtes - Tél. : Nord 93-48

## LE NOËL D'ARDEX

AUX LECTEURS DE "MOTO-REVUE"

**25.000** frs, offerts aux 25 premiers lecteurs de "MOTO-REVUE" envoyant à ARDEX, 94, rue Saint-Lazare, PARIS, ce bulletin leur donnant droit à 1000 fr. de réduction sur le prix d'un ARDEX, catalogué 6.650 francs et tout équipé.

Éclairage électrique complet, capote, appareils de bord et outillage, Pneus super-confort 110x40 sur les trois roues.

Je, soussigné

demeurant \_\_\_\_\_  
vous prie d'inscrire ma commande d'un cyclecar ARDEX au prix de Frs : 5.650, équipement compris, tarif spécial Noël d'ARDEX.

A livrer le \_\_\_\_\_  
 Paiement : — au comptant — à crédit — (Rayer la mention inutile)  
suvant vos conditions générales de vente que veuillez m'adresser en m'accusant réception du présent bon. (Signature)

Echang. ctre moto réc. ou vend trop. commerc. B2 révisée ailes, capote, peint. neuf. Dynastart, neuve pour 6 ou 8 CV. Renault 375 fr. Meyer, 79, av. de Bourg-la-Reine, Sceaux (Seine).

### DIVERS

Agents généraux pour camio, motorcycle, très intér. Ecr. av. sérieuses références Constant Ragoucy, Bourgoin (Isère).

A vend. pr.-jambes al. pompe mistral, t.-sad, repose-pieds, tr. bon état. Bennetier, 22, rue de Paris, Houilles.

Cherche pet. pavillon en location-vente banl. Nord, pet. compt. Ecrire détails et prix, Perdoux, 15, allée J.-Nicot, Issy.

Vend Encyclopédie Autodidactique Quillet, 4 vol. nrs, 300 fr. Miroir alouet. sertiss. autom. 30 fr. Vial, 1, rue Ancienne-Brasserie, Valence.

A Montparnasse garage d'hiver : solo 15 fr., sidecar 30 fr. Garde jour et nuit. Chaînes 12,7x7,9 le m. 31 fr. 15,9x9x9,5 le m.43 fr. Motos access. 3, rue Laroche, Danton 68-77.

A Rouen, 34, rue de l'Hôpital.  
A Elbeuf, 48, rue de Caudebec.

A Caen, 61, rue de Vaucelles, adressez-vous en confiance pour vos réparations, acc., etc. Maison O. Feeny, spéc. de la moto (Ag. Terrot et Magnat-Debon).

### DEMANDES D'EMPLOIS

Jeune homme cherche ts travaux T.S.F., à domicile. Ecrire Testard, 211, boul. Raspail, Paris-14<sup>e</sup>.

Mécanicien cycles et motos cherche emploi région. Valence ou Romans. Acheterai fonds intéressant même région. Vial, 1, rue Ancienne Brasserie, Valence.

### DERNIÈRE HEURE

B. S. A. spéciale tr. vite com. nve équipée vendue garantie ..... 6.000 fr.  
Jonghi 350 culb. équip. très propre très rapide, garantie 2.000 »  
Terrot 175 culb. roul. 3 mois 4 vitesses sélect. équipée.... 2.000 »  
Gillet Herstal 500 culb. équipée, très propre ..... 3.600 »  
Agence Terrot, 56, r. Aristide-Briand, Levallois.

Monotrace achète ou échange contre moto 3 CV. écr. prix et détails. Jean Radot, 175, rue Danton, Levallois-Perret (Seine).

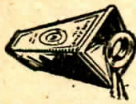
Peugeot 4 CV lat. impéc. te équip. acc. cse dble emploi 2.600 fr. ferai crédit si sérieux. Daul, 77, Fg. St-Martin. de 12 h.30 à 14 h. et sur rendez-vous.

Moto 4 CV Jap lat. écl. moto révisée 1.200 fr., 19, r. Charles-V (4<sup>e</sup>).

### PÉAN P. Ex-champ. moto

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

**NOS PRIMES  
HEBDOMADAIRES**



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



**PORTE-MINE  
FUME  
CIGARETTES**  
Valeur 20 fr.  
Abonnés : 14 fr.  
Lecteurs : 16 fr.  
Frais d'envoi : 2 fr.



Pour entretenir préserver et raviver l'émail de vos motos et de vos sidecars. Produit Standard. Valeur : 16 fr. — Abonnés : 9 fr. Lecteurs : 12 fr. — Port 3 fr. 50.

**ROYAL - ENFIELD**

motos - pièces détachées d'origine  
Comptant - Crédit - Echange  
Agence Générale France: Etahl. Pierre PSALTY  
271, Boul. Péreire - PARIS  
Tél. Étoile 56-52 Métro : Maill.

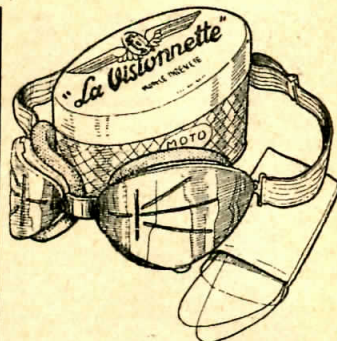
**VICTOR BERTIN**

9 bis, Chaussée-du-Pont (Pont-de-St-Cloud)  
Agences : BOULOGNE-s/-Seine  
Motoconfort - Monet-Goyon - Kohler-Escoffier  
Spécialiste de la mise au point  
Réparations toutes marques - Travail garanti

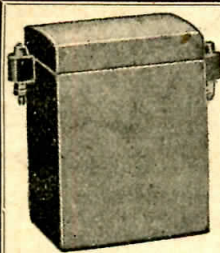
**“ Fabrique de Vêtements de Cuir  
LE TOURISTE ”  
Marque déposée**

Spécialité de cuir vachette. Manteaux  
culottes, bottes, casques blindés,  
Blousons pour motocyclistes.  
13, faubourg du Temple, Paris

**Assurez-vous à  
“ MOTO-REVUE ”**



Lunettes « Visionnette » pour la pluie  
Valeur : 15 fr. — Abonnés : 7 fr.  
Lecteurs : 11 fr. — Port : 1 fr. 50.



**ACCUMULATEURS “FULGOR”**

pour motocyclettes - Type Standard  
6 volts 14 AH - Garantis un an  
Dimensions largeur 13 cms. hauteur 18 cms. épaisseur 8  
cms. - entièrement en matières moulées. - Poids 4 k. 500  
- absolument étanche - Résistance absolue aux vibrations  
et aux chocs - Sensationnelle vente réclame.

Prix 95 fr. valeur réelle 185 fr.  
TOUT pour MOTO, 9, quai J.-Courmont - LYON  
C. C. Postaux 162-96 - Emballage gratuit - Port dû  
En vente chez tous les Motofistes



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

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

**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.



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

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

Géométrie et dessin industriel. Les outils  
leurs emplois (marteaux outils à frapper  
toux et clefs). Les limes et l'art de limer.  
ajustage à la meule, sciage des métaux,  
perçage et alésage des trous, taraudage et  
filetage, ciraillage, rabotage et mortaisage.  
Exécution des travaux (affûtage des outils,  
ajustage rodage, rivets, vis, boulons et  
goujons, clavettes et soupilles d'entraîne-  
ment, montage et démontage, repères, ajustage  
des paliers et coussinets, montage des  
roulements à billes, fonctions de tuyaux,  
oints, 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<sup>e</sup> 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 fonctionne-  
ment du moteur à explosions. — Mo-  
teurs à quatre temps et à deux temps.  
Principe, fonctionnement. Réglage, entre-  
tien. Pannes, par René Bardin, directeur  
de l'Ecole nautique d'aéronautique et de  
construction automobile, 2<sup>e</sup> édition revue  
et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br., de  
153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr.  
(franco 29 fr.).

Le moteur. Etude dynamique du moteur  
Organes du moteur Distribution. Carbu-  
ration. Allumage. Graissage. Refroidisse-

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

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

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

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

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

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

Ce qu'un chauffeur prévoyant doit em-  
porter. Comment prévenir les pannes. La  
grande panne irréparable. Roue brisée ou  
tordue. Panne du moteur. Petits accidents  
et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes  
de courroies. Pannes d'emballages à cones.  
Embrayages à segments extensibles. Pannes  
d'embrayages à disques. Arbres de trans-  
mission. Changement de vitesse. Remplacer  
une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes  
brisées. Pannes de pneumatiques. Ressorts  
de suspension cassés. Amortisseurs de suspen-  
sion. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allu-  
mage. 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  
soit 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**  
No 612

La  
Nouvelle  
édition 1934  
complètement  
remise à jour



**dans les  
mains de  
tous les  
motocyclistes**

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



**Ce bidon**  
que vous voyez sur tant de  
motocyclettes et de vélomoteurs  
confirme la qualité de l'huile

**Castrol**

le lubrifiant parfait pour  
**TOUS LES MOTEURS**  
**TOUS LES RÉGIMES**  
**TOUS LES TYPES**  
**DE MACHINES**

DEMANDEZ LE GUIDE DE GRAISSAGE A LA

**SOCIÉTÉ DES HUILES CASTROL** 20 Rue du Moulin des Bruyères COURBEVOIE

Publ. GIANOLI & VALENTIN