

23^e ANNÉE N° 662

16 NOVEMBRE 1935

Tuyaux bleus

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C/C POSTAL : 267.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

Dans la vallée de la Romanche.
Photo de M. Chatry, à Chalon-sur-Saône.



PHOTO J.B.S.

PAR TEMPS FROID
POUR VOTRE MOTEUR...

Castrol
MARQUE DÉPOSÉE
BREVETÉE "CW"
S.G.D.G.

... la "XL" de L'HIVER

SOCIÉTÉ ANONYME DES HUILES CASTROL - 30, RUE DU MOULIN DES BRUYÈRES - COURBEVOIE (Seine)

AUTOMOBILISTES MOTOCYCLISTES

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

L'EXPOSITION PERMANENTE DUFAYEL-AUTOS

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ
24, Rue de Clignancourt - PARIS
TÉLÉPHONE : NORD 37-50

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES ou D'OCCASION
A CRÉDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

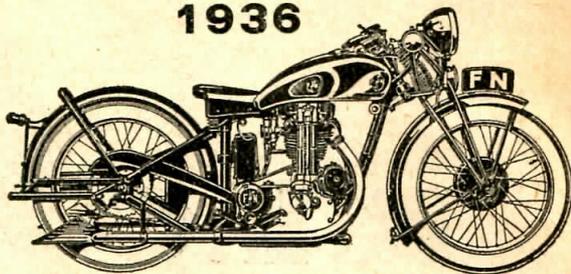


FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX

1936



La 500 cmc. - Supersport

UNE GARANTIE DE PREMIER ORDRE
POUR L'ACHETEUR :

F.N. DETIENT A L'HEURE ACTUELLE
**79 RECORDS
DU MONDE**

RENÉ GILLET

DONT
LA PRÉSENTATION
AU SALON A ÉTÉ
TRÈS ADMIRÉE

VOUS INVITE A DEMANDER
SON CATALOGUE GÉNÉRAL

1936

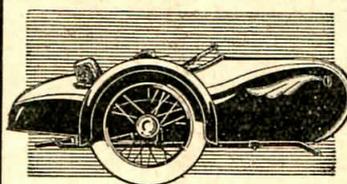


RENE GILLET & C^{IE}

126 bis, Route d'Orléans - MONTROUGE (Seine)

AGENCES :

à LYON : 1, Quai Claude-Bernard
à ALGER : 5, Villa des Crêtes, LA REDOUTE



Faites un ESSAI et achetez
l'Incomparable SIDE CAR

PRÉCISION

Le NORMANDIE
de la route

chez votre fournisseur habitue

Side cars PRÉCISION, 56, Bd de Clichy, PARIS

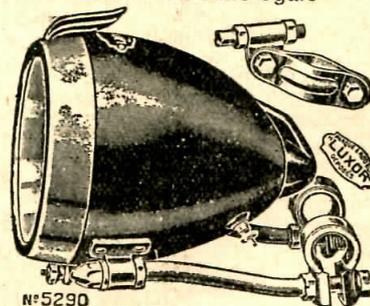
Une Nouveauté !

Projecteur profilé aérodynamique

pour vélomoteurs

— Fabrication sans égale —

"LUXOR"



n°5290

Entièrement en lai-
ton chromé, diam.
130 mm. Commuta-
teur breveté, pour
éclairage route et
lampe veilleuse.

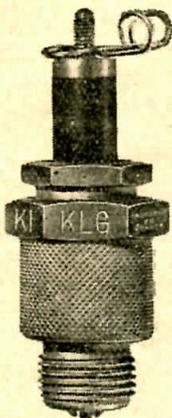
Livré avec colliers
pour guidon ou
tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) 45 frs

TRAIZET & C^{ie} - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19^e

QUALITÉ! QUALITÉ! QUALITÉ!

K.L.G



24 Frs

LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE

PUB. ANDRÉ HIRSCH - PARIS

Bufflier Ennemi des "Suppléments"

livre tous ses sidecars complets et en ordre de marche. Point n'est besoin après l'achat, d'acquies à prix d'or, les accessoires indispensables sous prétexte qu'ils sont catalogués dans le chapitre des "suppléments".

Chaque sidecar **BUFFLIER** de série comporte normalement :

- Un pare-brise chromé très efficace.
- Une main-courante généreuse.
- Deux accoudoirs.
- Une poignée de garde-boue.
- Des serrures de coffre.
- Des baguettes enjoliveuses.
- Une gazelle-fétiche, symbole de la marque.
- L'émaillage cellulosique vitrifié.
- Le franco de port et d'emballage pour toute la France.

ÉTABLISSEMENT **BUFFLIER** - 31, COURS EMILE-ZOLA - VILLEURBANNE
Catalogues franco sur demande.

AGENT A PARIS :

DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)
près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay, PARIS

	<p><i>A chacun sa spécialité</i></p> <p>A PERTUISOT</p> <p>les pièces détachées de Motos et Cyclecars</p> <p>Les meilleurs réalésages avec pistons</p> <p>Les Réfections d'Embiellages qui ne se discutent pas</p> <p>Revêtement au chrome de toutes portées de vilebrequins, de cames et bielles, signifie :</p> <p>RENDEMENT - SÉCURITÉ - GARANTIE</p> <p>PERTUISOT</p> <p>23, Rue des Acacias, 23, à PARIS</p> <p>Tél. : Etoile 12-46 Métro : Obligado-Maillot</p>	
--	--	--

AUX 5.000 PNEUS
AUTO & MOTO - BAISSÉ DE PRIX

GRAND CHOIX - TOUTES DIMENSIONS - Nous consulter avant tout achat - Expédition en province

Quelques noms, pris au hasard, des lauréats du concours :

MM. Pécunia à Thiais	MM. Morin à Bar-le-Duc
Cousin à Draveil	Allezard à Créteil
Ropars à Pisciatello	Privet à Marnaval
Sudre à Ruelle	Baret à Bobigny
Marcant à Rouen	etc., etc...

Les gagnants seront avisés directement par lettre - Pour tous les participants, réduction de 15% sur leur prochain achat de pneumatiques.

RÉGNIER, 16, Av. Porte-Clignancourt - Tél. Mont. 99-25 (Ouvre le Dimanche)

THE MOTORIST

Vêtements CHAUDS
Canadien, fourrés
Cuirs en ts genres
Gants de CUIR

<p>SEATLESS PANTALON DE MOTO Protection absolue Depuis 59 fr.</p>	<p>CANADIENNE 115 Fr.</p> <p>Article soigné à</p> <p>145 Fr.</p> <p>CUIR 3/4 150 Fr.</p>	<p>CASQUE protecteur renforcé depuis 59 Fr.</p>	<p>CULOTTES DE MOTO en Drill américain depuis 55 fr. Bedford Cord depuis 99 fr.</p>
<p>Sacoche Anglaise Doublé tout cuir NEUVES La paire 35 fr.</p>	<p>BOTTES Aviateur RUSSIA lousgenus depuis 99 Fr.</p>	<p>CUISSARDS IMPERMEABLES 1^{er} CHOIX La paire 20 F.</p>	

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



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
12, Rue de Cléry - PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
FRANCE & COLONIES	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche		
Bulgarie, Canada, Belgique, Congo		
Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg		
Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne,		
Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse,		
Tchécoslovaquie, Russie,		
AUTRES PAYS	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES	12 fr.	8 fr.
Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)		
C. C. Postal 297-37		

OREILLE

Il est évident que tous nos sens nous servent pour la conduite de notre machine. L'impression de vitesse nous est procurée non seulement par la vue des objets environnants, mais aussi par l'air qui nous fouette et c'est une impression beaucoup plus vive, beaucoup plus saine et beaucoup plus agréable que celle ressentie dans la carrosserie fermée d'une voiture. Le bruit de l'échappement lui-même, si à tant d'autres égards il est indésirable, contribue à nous donner la sensation que notre moteur développe son maximum de puissance.

Les sensations auditives sont loin d'avoir la précision des sensations visuelles. Il est extrêmement difficile de localiser un son. Quand on entend un avion, il faut le chercher longtemps dans le ciel, et quand il est à de grandes altitudes par une atmosphère peu transparente, on doit recourir à des appareils de repérage. Cette difficulté de localisation du son a pour nous des inconvénients sérieux. Nous arrivons à un carrefour, nous entendons le son d'un avertisseur, mais si le carrefour est bordé de maisons, nous ne savons pas si l'autre véhicule arrive à droite ou à gauche. Si nous roulons sur une route à grande circulation, et que l'autre conducteur arrive par un chemin secondaire, il ne devrait y avoir aucun danger si notre avertissement a pu être perçu. Mais il se peut que lancé en même temps par nous et par l'autre conducteur, nous ayons confondu les deux sons en un seul. Trop de conducteurs estiment que dès qu'ils ont actionné leur avertisseur la route est libre, et c'est la cause de très nombreux accidents. En fait, le conducteur qui arrivant par une route secondaire va s'engager sur une route à grande circulation ne devrait pas actionner son avertisseur mais marquer l'arrêt. Quant à celui qui roule sur la route à grande circulation, il doit avertir, mais ne pas croire que cela empêchera un obstacle de surgir. Le troupeau de vaches n'en interrompra pas sa marche lente et stupide. N'en accusons pas trop le bouvier, il fait le plus souvent ce qu'il peut, mais sa tâche n'est pas facile. Bref le droit de passage est plutôt théorique que pratique. Il faut donc là encore ne pas croire qu'un impérieux coup d'avertisseur efface le danger. Le bon conducteur doit conduire comme s'il n'avait ni avertisseur ni freins. Sa

moyenne en souffrira sans aucun doute, mais sa sécurité y gagnera.

L'oreille joue un rôle essentiel dans la conduite de la machine. A défaut d'un compte-tours qui serait d'ailleurs un accessoire utile, le son du moteur nous renseigne sur son régime et nous permet d'engager nos vitesses exactement au moment voulu. C'est également par l'oreille que nous percevons la détresse d'un moteur qui cogne ou qui cliquette. Le râclage de la chaîne contre le protège-chaîne nous avertit qu'elle a besoin d'être tendue. Avec de la pratique, l'oreille nous permet de découvrir toutes les irrégularités de fonctionnement depuis une distribution qui a trop de jeu jusqu'à l'usure d'un pied ou d'une tête de bielle. Une carburation trop riche ou trop pauvre, une avance à l'allumage mal réglée se traduisent par une modification du son de l'échappement. Avec quelque expérience on identifie les ratés dus à la carburation ou à l'allumage. Et un expert n'a nul besoin de se livrer à une recherche systématique de la panne, il la trouve pour ainsi dire d'instinct.

Ce n'est pourtant pas toujours un plaisir que d'avoir l'ouïe trop fine ou trop avertie, et on envie parfois le novice qui ne s'inquiète jamais de rien tant que sa machine roule, ou le conducteur dont les nerfs ne sont pas irrités par le bruit de ferraille que fait sa machine, ou par le grincement des engrenages quand il passe une vitesse. Il est vrai qu'ils ignorent le merveilleux plaisir que donne une machine parfaitement au point et l'agréable sensation qu'on éprouve à la bien conduire, à ménager son moteur, à la sentir parfaitement en main.

L'ouïe comme tous nos organes se développe et s'affine par l'éducation. Le débutant tout fier d'avoir sous lui une machine qui roule seule et lui obéit, absorbé de plus par la surveillance de la route, inquiet des manœuvres qu'il lui faudra faire, ne donne pas assez d'attention aux bruits divers que fait sa machine. Tout comme celle de la vision, l'éducation de l'ouïe dépend de l'attention, de l'esprit d'observation. L'apprentissage doit être patient et progressif. Il faut mentalement prendre note de tout, et ne plus l'oublier. Il faut, indépendamment même de la sécurité, rouler lentement au début, sans se soucier d'être dépassé.

SOMMAIRE

N° 662

16 NOVEMBRE 1935

Informations	1030
Vacances à vélomoteur	1031
Le Tri 100 cmc. New-Map ..	1032
Le sport motocycliste au Japon	1033
Décalaminage et entretien d'un	
moteur à culbuteurs, par	
H. RAYMOND.....	1034
Constructeurs et Fabricants..	1037
Tribune libre	1038
L'intérêt des hautes compres-	
sions, par O. MUREAU	1040
Nouveautés étrangères	1042
Matériaux constructifs	1045
Questions et Réponses	1046
Tuyaux bleus, par PHEL.....	1048
J'ai fait un rêve, par R. MOL-	
LARD.....	1050
Le Congrès de la F.I.C.M.....	1051
Les Clubs	1053
La Coupe de l'Armistice	1054



HACHE-VIANDE ET MOTOS DE COURSE

LES ultra-rapides Husqvarna sont maintenant universellement connues... et redoutées des grandes firmes habituées des épreuves internationales. Ce que l'on sait moins c'est que la firme suédoise tire le plus clair de ses revenus non, comme on pourrait le croire de la fabrication des motocycles, mais de celles de hache-viande, moulins à café et autres ustensiles ménagers.

L'ANGLETERRE EN TÊTE

D'APRÈS les dernières statistiques du département officiel des industries cyclistes et motocyclistes de Grande-Bretagne, c'est l'Angleterre qui tient la tête sur le marché de l'exportation. Sur 2.913.181 motos en service dans le monde en 1934, l'Angleterre en possédait 548.461 et en avait exporté 16.807. C'est l'Amérique — qui l'eût cru ? — qui tenait la seconde place pour l'exportation avec 3.566 machines.

PRIX D'USINAGE

L'USINAGE d'un moteur d'une voiture populaire bien connue ne représente que 3 % du prix total de la voiture. L'usinage du bloc d'une autre n'atteint pas 800 francs. Il ressort de ces chiffres que la plus grande partie du prix est représentée par les matières premières. Nous ne pourrions donc espérer une réduction des prix que d'un abaissement du prix des matières premières, ce qui n'est guère possible, et surtout d'un dégrèvement fiscal de la production, ce que les plus optimistes ne peuvent attendre d'un Etat dont l'autophobie ne s'est jamais démentie.

FAITES L'ESSAI DE L'AERONERF

DANS un récent numéro de *Moto Revue* nous parlions de l'Aéronerf, catalyseur pour les carburants à base d'alcool. Aujourd'hui, le fabricant de ce produit nous prie de faire part à nos lecteurs d'une heureuse nouvelle. C'est qu'il tient à leur disposition des flacons d'essai à 2 fr. 50. Profitez-en.

INFORMATIONS

LES CHAMPIONS D'ALLEMAGNE

LES titres de champions d'Allemagne pour lesquels comptaient les circuits de Schleiz, de Hockenheim et de l'Eilenriede, ont été donnés ainsi qu'il suit :

250 cmc. — D.K.W. avec le pilote Geiss.
350 cmc. — N.S.U. avec le pilote Steinbach.
500 cmc. — N.S.U. avec le pilote Steinbach.
600 sidecars. — N.S.U. avec le pilote Schumann.
1.000 sidecars. — Horex avec le pilote Braun.

MOTO VOLÉE

TERROT 350 cmc. latérales, type H.D. Moteur n° 207.291, série du type 200.719, immatriculée 7.959-KJ 3.

Cette machine volée à Reims, appartenant à M. Amaury Leleu, 4, rue de Soissons, Reims.

C'EST TOUJOURS NOUS !

M. Guérin de Vaugrente nous écrit :

Je ne peux m'empêcher de vous demander de faire part à mes camarades motocyclistes d'un petit article que j'extrait de l'*Eclairer de Nice et du Sud-Est* du 15 septembre.

Les Motos et le Bruit

On est en train de réprimer l'affreux bruit que produit la pètarade d'un échappement libre soigneusement entretenu sur une motocyclette. C'est très bien. Ces efforts sont louables et j'espère, avec quelques autres « bruiteurs », qu'ils aboutiront.

Pourtant si l'on veut — et on doit le vouloir — supprimer cette inépuisable source de bruit qu'est une moto à échappement libre, c'est à l'origine qu'il faut remonter.

A l'origine, c'est-à-dire à l'usine. Qu'on légifère que les fabricants ne peuvent lancer sur le marché que des motocyclettes munies d'un silencieux efficace, et on aura fait un grand pas.

On en fera un second en ajoutant à la loi en cause que tout motocycliste ayant modifié ce dispositif silencieux sur son engin sera puni d'une peine de huit jours de prison au moins.

Et l'on verra !

Alors, on pourra s'occuper des jeunes épateurs qui, à bord d'une voiture type course, sillonnent la ville à toute allure et à tout tapage.

PLOTT.

Après avoir lu cet article qui n'est pas extraordinaire dans un journal motophobe comme l'*Eclairer de Nice*, je me suis demandé comment le ridicule et l'odieux de celui-ci n'étaient pas apparus aux yeux de son rédacteur. Laissons de côté le fait que « Plott » ignore le premier mot des règlements régissant la mise en circulation des véhicules à moteur, pour en venir à la suite. Grâce à quelques petits « papiers » dans le genre de celui-ci on en vient à ne plus envisager comme sources de bruits dans une ville, autre chose que les motos. Vraiment on leur en met un peu trop sur le dos, et c'est bien mal reconnaître les efforts de la généralité des constructeurs.

Mais puisqu'on nous l'affirme, persuadons-nous que le fracas de centaines de camions à bandages pleins, roulant plein gaz, d'autobus en échappement libre, et de quinze mille autos abusant de leurs multiples sirènes, n'est rien à côté de celui des motos. J'ai de la peine néanmoins à le croire !

Quant à la création d'une pénalité minimum de huit jours de prison à ceux qui seront convaincus d'avoir modifié leur échappement, je me demande si vraiment un rédacteur peut écrire cela sérieusement sans faire preuve d'un ramollissement cérébral.

En attendant, le résultat de la « campagne du silence » est négatif, les grands « bruiteurs » à la mode, camions, autobus, T.S.F. !! se sont esquivés, et les petits motocyclistes qui n'ont pas une 12 cylindres paieront pour les autres ! Jusqu'à la prochaine fois...

GUÉRIN DE VAUGRENTE, à Villefranche-s.-Mer.

Le monument aux morts de la ville de Metz qui fut récemment inauguré en présence de M. Albert Lebrun, Président de la République. Photo de M. Haas à Clouange.

NOS ASSURANCES

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par intermédiaire de notre service d'assurance, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que :

L'Union, l'Urbaine, Le Secours, les Loyds de Londres, etc.,

En outre, notre service Assurance étend ses opérations d'Assurances à toutes les branches : Incendie. Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Maladie, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

Un service spécial complémentaire a été créé à l'intention des abonnés qui ne pourraient se déplacer. Un représentant se rendra à domicile sur demande. Ecrire à notre « Service des Assurances ».

A LA

MAISON DE LA MOTO

...Est exposé un important groupe de machines utilitaires autres que le vélomoteur, entre autres :

Dax. — Bloc 175 cmc., 2 temps, 3 vitesses.
D.K.W. — Bloc 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses.
Dollar. — Bloc 250 cmc. à culb., 3 vit.
F.N. — Bloc 200 cmc., 2 temps, 2 vitesses.
Gnome-Rhône — Junior, bloc 250 cmc. vitesses.
Magnat-Debon. — 250 cmc. latérales, 3 vit.
Monet-Goyon. — 250 cmc., 4 temps, 3 vit.
M.R. — Moto 100 cmc., bloc Sachs, 2 vit.
Prestar. — 175 cmc., 2 temps, moteur Vog. vitesses.
Terrot. — 350 cmc. utilitaire, 4 temps. vitesses.
Ultima. — Bloc 175 cmc. 2 temps, 3 vit.
Ultima. — 250 latérales, 3 vitesses.
Motosacoche. — 250 cmc. soupapes opposées.
New Map Jap. — 200 cmc. latérales.

Vacances à Velomoteur

MA femme et moi, possédons chacun un vélomoteur à deux vitesses qui nous a permis de faire le voyage dont voici l'itinéraire : Paris, Orléans, Poitiers, Royan, La Rochelle, Nantes, Angers, Chartres, Paris.

Comme bagages, ma femme avait un matelas en kapok sur son porte-bagage et moi une tente de camping et dans un sac tyrolien, tous les accessoires nécessaires, y compris un appareil de photo.

Nous partons un lundi matin pour Orléans. Après quelques kilomètres, je m'aperçois que mon décompresseur fuit à perdre haleine. A Etampes, je le fais roder, ce qui nous retarde un peu mais la route étant plate, nous forçons un peu l'allure et nous arrivons à Orléans vers midi. Après avoir visité la cathédrale, nous déjeunons et nous partons pour Tours, sur une belle route, longeant la Loire qui, asséchée, laissait voir de grands bancs de sable. A 7 heures du soir, nous arrivons à Tours où nous campons sur le bord de la Loire. Nous avons fait aujourd'hui 230 km.

Le lendemain matin de bonne heure, nous bouclons nos colts et nous partons vers Poitiers après ravitaillement d'essence. A 11 heures, nos vélomoteurs grimpent allègrement la route qui monte en serpentant vers le centre de la ville. Après avoir déjeuné, nous faisons le tour de la ville et nous partons pour Royan. Nous nous arrêtons à Saint-Jean-d'Angely pour visiter cette charmante petite ville. Nous admirons une curieuse salle des fêtes en style gothique ainsi que la Porte de l'Horloge.

En entrant dans Royan, un écriteau avertit le touriste : « Automobilistes, motocyclistes, silence dans la ville ! » Nous mettons nos motos au garage et nous cherchons un coin pour dresser la tente. Nous le trouvons après le parc de Royan dans la forêt et presque au bord de la plage. Un coin de paradis, dans un air embaumé par les pins et la mer !

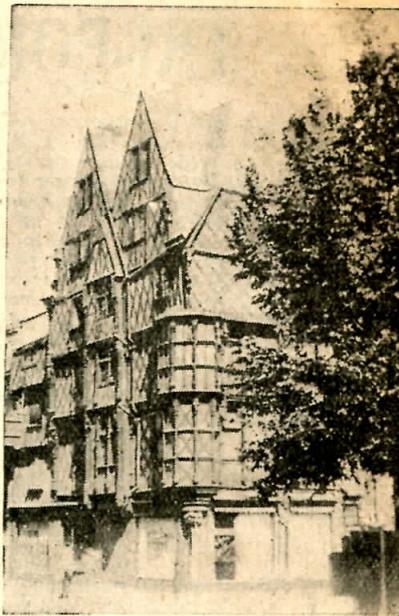
Aujourd'hui, nous avons fait 269 km. Nous restons à Royan six jours. Pendant ces six jours, nous visitons tout ce qu'il faut voir dans Royan et ses environs ; la grande côte et ses charmantes petites plages encastrées dans les rochers, plus loin les dunes et le phare de la Coubre. Après cela,

Après le récit de Mlle Jacqueline Dauban, voici un compte-rendu de vacances qui prouve, une fois de plus, que le vélomoteur n'est pas nécessairement un véhicule à rayon d'action limité.

nous faisons une excursion en bateau à l'île d'Oléron. Après 3 heures de traversée, nous abordons Saint-Trajean et l'air de la mer, remplaçant avantageusement la Quintonine nous fait déjeuner avec appétit. Après avoir visité l'île embaumée par les pins et d'où l'on aperçoit le fort de Chapus, nous regagnons le bord, certains avec appréhension, car le capitaine n'est pas rassurant ; il a le mal de mer au moins une fois par an et voilà dix-huit ans que ça dure !

Les jours suivants, nous pêchons et dégustons des huîtres, moules et crevettes ; baignades.

Hélas ! un matin, il fallut bien quitter ce paradis terrestre. Quelques kilomètres après Royan, nous nous trouvons en pleins marais salants et un peu avant Rochefort, nous passons la Charente sur un pont transbordeur. Vers 5 heures du soir, nous visitons La Rochelle et nous dégustons des huîtres fraîchement cueillies. Nous repartons doucement et campons à Luçon. Le lendemain de bonne heure, nous partons pour les Sables-d'Olonne. C'est jour de fête, aussi les Sablaises ont-elles mis leurs plus beaux atours et leurs jupes courtes laissent voir des jambes fines gainées de bas noirs. Sur la plage, nous récoltons des étoiles de mer, ce qui nous fait un nouveau bagage. Nous les faisons sécher au soleil pendant le déjeuner. Nous quittons les Sables à 3 heures pour être à Nantes le soir. Jusqu'ici, nous avons eu de très bonnes routes, et des villes et villages dont les rues étaient bien pavées. Quelle surprise à Nantes ! Des rues pavées au temps de Charlemagne sûrement, tant les trous sont énormes. Aussi, le lendemain nous visitons en vitesse les chantiers de la cathédrale et fuyons vers Angers, sur une belle route qui côtoie la Loire. Nous avons quelques



Angers : une vieille maison pittoresque.

belles côtes qui permettent, au sommet de découvrir de superbes points de vue.

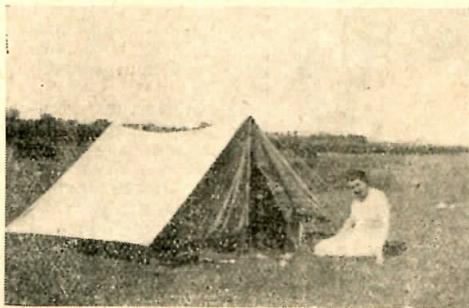
A Angers, nous dégustons de l'Anjou et visitons la belle cathédrale, de vieilles maisons. La ville nous apparaît charmante (et bien pavée !). Nous roulons toute l'après-midi pour coucher au Mans. Nous ne sommes plus loin du but à présent, mais quelques ennuis, peu graves heureusement, manquent de nous retarder ; ma roue arrière crève deux fois, et la chaîne de la machine de ma femme saute. Arrivée à Chartres vers 5 heures. Nous forçons pour arriver avant la nuit à Paris. Près du but, des pavés abominables nous retardent encore. Enfin, la porte d'Orléans est atteinte à 7 h. 1/2. Nos machines ont bien marché.

Pendant le trajet Paris-Royan-Paris, nous nous sommes ravitaillés en essence six fois, ce qui fait 30 litres pour nous deux et le plein au départ : 4 l. chacun : 8 l., cela fait donc 38 l. d'essence pour deux et pour 1.200 km. Cela fait 96 francs (super-carburants) de frais de voyage, ce n'est vraiment pas cher ! et que de souvenirs nous a procuré cette randonnée !

Ce voyage prouve que le vélomoteur n'est pas seulement un engin fait pour rouler en ville, mais qu'il peut très bien tenir la route.

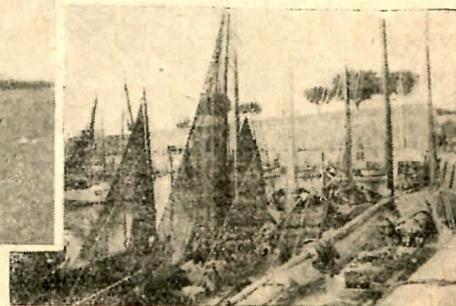
Max KAUFFER.

Au bord de la mer, à Pontailiac, près de Royan.



Camping près de Tours.

Royan : Le port.

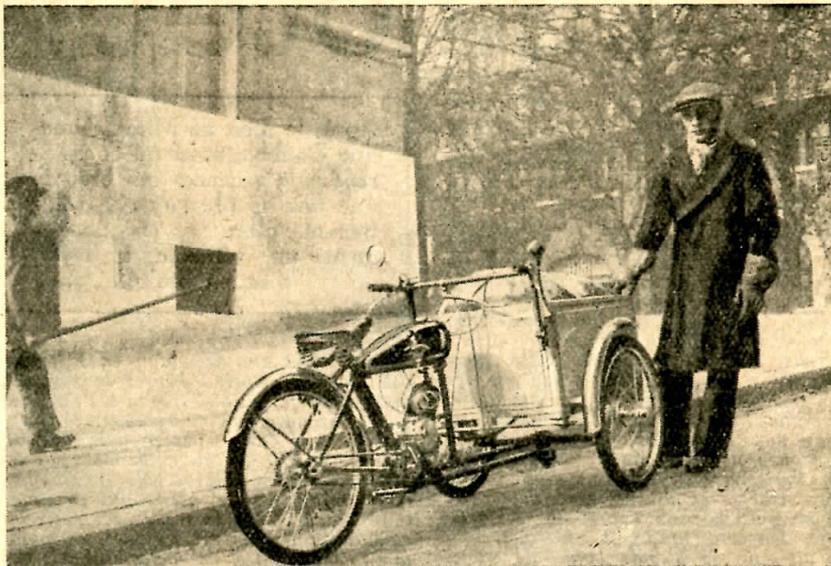


LE TRI-PORTEUR NEW-MAP 100 cmc.

Nous avons, à maintes et maintes reprises été interrogés sur des véhicules de petite capacité, de petite cylindrée et de faible consommation, destinés à assurer un service suivi de livraison. C'est pourquoi nous n'hésitons pas aujourd'hui à présenter le nouveau tri à moteur New-Map. Quoique cette formule n'intéresse pas a priori la totalité des motocyclistes, l'effort de New-Map et les résultats obtenus nous ont paru digne d'être mentionnés. Avec son tri, New-Map, non seulement montre les hautes possibilités d'un petit moteur, atteste sa vitalité et son souci de rendre service au plus grand nombre, mais, à notre avis, il apporte à ses agents un nouveau champ d'activité, car nombreuses sont les régions de France où le tri-porteur et les services énormes qu'il peut rendre sont choses méconnues. Nous avons tenu à contrôler les possibilités de ce petit véhicule présenté ci-dessous par notre essayeur Max End. (N.d.l.R.).

Un tri-porteur 100 cmc... tout le monde aurait pris ça, il y a quelques années, pour une bonne rigolade, pour une de ces bonnes blagues du « Motard déchaîné »... Aujourd'hui, une semblable annonce est considérée peut-être avec une toute petite pointe de surprise, mais sans scepticisme absolu. Après tout, pourquoi pas ? Les performances du 100 cmc., lorsqu'il n'est plus freiné comme sur les vélomoteurs, par les Pouvoirs Publics (le meilleur frein), sont si élevées, les records établis dans cette catégorie, tant en vitesse qu'en durée sont si éloquentes, les formidables kilométrages parcourus par les vélomoteurs sont si probants qu'on ne prend plus pour une utopie, ou une aimable fantaisie, l'idée de propulser un tri-porteur avec un moteur de 100 cmc. C'est une simple question de démultiplication et de refroidissement qui peuvent rendre désormais la chose possible.

Quand, donc, sur le stand New-Map, il fut donné d'apercevoir, d'ailleurs remarquablement présenté, un petit tri 100 cmc.,



il n'y eut pas de haussemens d'épaules parmi les visiteurs, mais au contraire une manifestation générale d'intérêt.

Un tri de petites dimensions et de petite cylindrée répond en effet aux besoins d'une importante clientèle. A quoi bon un gros engin, un gros moteur quand il n'est besoin de transporter qu'un léger bagage, de faible encombrement à la vitesse normale de la circulation urbaine ? 100 kg. de charge, 30 km. de vitesse, sont hors des possibilités d'un tri à pédales, sans compter le facteur humanité, peu de mise actuellement, quand il s'agit de rendement ; seules comptent, l'économie et la rapidité de livraisons.

Toute question sentimentale mise à part, il s'agit donc de savoir si New-Map, en réalisant ce petit véhicule utilitaire, a mis sur le marché un engin susceptible de faire pour une dépense non supérieure, un travail supérieur à celui du tri à pédales. Un simple essai et quelques points de comparaison entre ces deux types de véhicules vont mettre les choses au point :

Tout d'abord quelques lignes descriptives s'imposent pour présentation de cette formule vraiment nouvelle :

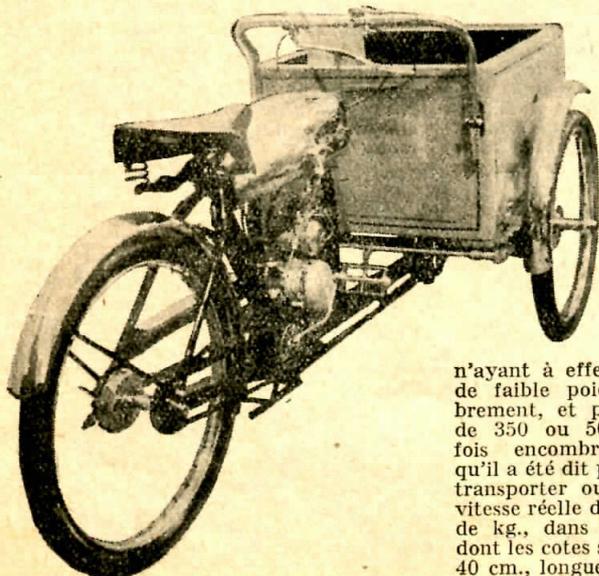
Le tri-porteur New-Map a été réalisé pour des commerçants n'ayant à effectuer que des livraisons de faible poids et de faible encombrement, et pour lesquels un gros tri de 350 ou 500 serait un meuble à la fois encombrant et onéreux. Ainsi qu'il a été dit plus haut, il est prévu pour transporter outre le conducteur, à une vitesse réelle de 30 à l'heure une centaine de kg., dans un coffre assez spacieux, dont les cotes sont les suivantes : hauteur 40 cm., longueur 80 cm., largeur 60 cm.

Ce coffre est fixée sur un châssis tubulaire renforcé par une judicieuse triangulation. Le pivot central à billes, réglable, relie l'avant-train au cadre en double berceau, dans lequel est monté le moteur ; celui-ci est le fameux bloc Sachs à 2 vitesses, point mort et débrayage, moteur avantageusement connu non seulement pour sa robustesse et son silence, mais aussi pour sa puissance attestée par un éloquent palmarès et quelques retentissantes victoires au Bol d'Or. Avec la démultiplication prévue et pour la vitesse de 30 à l'heure, la consommation à pleine charge est de 3 litres aux 100 km.

Le tri est monté sur pneus ballons renforcés de 600x55, chacune des 3 roues étant munie d'un moyeu à frein interne assurant un freinage des plus énergiques, en cas de besoin. Pour ceux qui appréhendent toujours la panne possible, signalons que le moteur mis au point mort, le véhicule peut fonctionner avec le seul secours des pédales.

Si nous prenons une charge moyenne de 75 kg., transportée même à une vitesse de 25 à l'heure, nous trouvons que le tri New-Map remplace aisément comme champ d'action, deux tri-porteurs à pédales. Son prix étant de 2.500 fr., il y a déjà une économie de plus de 500 fr., par rapport à l'achat de deux engins à pédales. Une économie plus grande est réalisée par la réduction à un seul livreur ; réduction également sur le local destiné à servir de garage : les cotes d'encombrement du New-Map sont étudiées de telle sorte qu'il puisse passer par la plupart des portes de magasins et être, le soir, mis à l'abri chez le commerçant lui-même.

D'autre part, la rapidité des livraisons, les plus longs parcours autorisés en donnant au commerçant la possibilité d'étendre son rayon d'action et de satisfaire plus rapidement la clientèle, ajoutent à ces économies une source de bénéfices commerciaux supplémentaires qui méritent considération.



Je vois très bien aussi ce même véhicule économique au service de toute une corporation de petits marchands forains ou spécialistes des marchés, au service également de tous ceux qui pilotant à la force du poignet une poussette cahotante et remplie des marchandises les plus diverses (café, pâtes, mercerie, cirages, etc...) vont, dans certaines campagnes et de porte en porte, ravitailler les fermes isolées. Avec un tel véhicule, ces petits marchands pourraient, pour la plupart tripler leurs affaires.

Le tri-porteur est trop méconnu en province : les agents devraient s'en occuper. Pourquoi ne l'ont-ils pas fait ? les constructeurs ont-ils jusqu'ici dédaigné leur incontestable influence ? Si oui, ils ont eu tort et il faut savoir gré à M. Martin d'avoir envisagé la collaboration de ces agents régionaux en leur donnant tous les éléments utiles pour se consacrer avec ardeur au lancement dans leur secteur d'un mode de livraison à l'heure actuelle sans concurrence.

Je n'aurais pas pris la responsabilité de présenter ici le trimoteur New-Map et de souligner tout l'intérêt de cette formule nouvelle, si je ne l'avais vu à l'œuvre et si je n'avais moi-même, contrôlé son rendement.

Le parcours choisi pour l'essai, partait de chez M. Frotey, l'agent de la marque, pour aboutir au milieu de la rue de Clignancourt, à Dufayel-Autos où ce tri devait être exposé ; le trajet s'effectuait par le pont de l'Alma, le Trocadéro, ses petites rues à fortes côtes, l'Etoile, l'avenue de Clichy, redoutable pour ses encombrements et la rue de Clignancourt qui joint à l'agrément de sa pente, celui d'un embouteillage presque permanent.

La charge prévue dépassait 60 kg., compte non tenu du conducteur ; au Trocadéro, M. Frotey, allant au devant de mes désirs, fit évoluer la machine au long du boulevard Delessert avec départs arrêtés en pleine côte, puis au long des petits raidillons qui flanquent ce monument dont bientôt il ne sera plus question. Les départs en rampe normale s'effectuent sans un coup de pédale, la seconde vitesse est aisément passée et conservée jusqu'au sommet avec allégresse. Quelques livreurs en tournée s'arrêtent fort intéressés par la démonstration, les plus audacieux demandent des catalogues et escomptent par avance le soulagement que leur procurerait un tel engin. D'autres promeneurs qui jamais de leur existence n'ont envisagé l'effort nécessaire par le tri à pédales, regardent aussi avec sympathie ce minuscule véhicule de livraison dont on ne saurait nier l'élégance et la robuste finesse ; peut-être sont-ils surpris du silence de son fonctionnement et qu'un aussi petit moteur puisse aussi allégrement se rire des difficultés. A noter que le Sachs est encore en pleine période de rodage ; je ne le ménagerai pas pour si peu. Sans lui laisser le temps de se reposer, lançons-le, pour une livraison effective, dans les rues encombrées, sur le trajet plus haut indiqué. En vingt-cinq minutes le trajet Trocadéro-Dufayel était effectué et l'essai se terminait par un départ arrêté au plein milieu de la rue de Clignancourt.

Je laisse à ceux qui ne trouveraient pas éloquent cette démonstration, le soin de se procurer un tri à pédales, d'y loger la même charge et passant par les mêmes rues, d'effectuer un temps meilleur. La question d'ailleurs n'est pas là ; il fallait établir les avantages du tri à moteur

New-Map sur un mode de livraison qui humainement et même économiquement devrait depuis longtemps être abandonné.

M. Martin, l'entrepreneur constructeur s'est ingénié à combler une lacune avec sa nouvelle production New-Map.

J'ai le sentiment qu'il a fait œuvre utile et je crois que ses agents auront, tout comme M. Frotey, conviction et foi pour lancer ce petit véhicule, susceptible de rendre de grands services à toute une clientèle nouvelle.

MAX END.

LE SPORT MOTOCYCLISTE AU JAPON



sportives est dû pour beaucoup à la modestie naturelle de leur caractère.

On aurait pu croire que la fameuse alliance anglo-japonaise et les relations très suivies entre les deux pays, le voisinage aussi de l'Australie, contribueraient à introduire dans les îles nipponnes le dirt-track, si cher aux anglais. En réalité, il n'y a pas obtenu un succès beaucoup plus grand qu'en France. Et je crains fort que la tentative faite par ce sportsman australien connu, pour implanter le moto-ball ne connaisse le même demi-échec.

C'est toute une éducation en profondeur qui manque, la masse est encore trop peu familiarisée avec la conception et la possession d'un véhicule à moteur. Et puis, presque toutes les machines sont de fabrication étrangère car le Japon n'a encore qu'un industrie motocycliste très insuffisante. La production est estimée de 250 à 300 motos, par an, toutes du type utilitaire, fabriquées dans trois ateliers différents. Les modèles de sport, importés et montés sur place, atteignent des prix tels que seuls quelques rares privilégiés peuvent en faire l'acquisition. Ce sont d'ailleurs eux qui forment le noyau sportif auquel incombe le soin de préparer l'avenir.

La motocyclette est, en somme, la dernière conquête de la femme, de la femme japonaise, s'entend, car il y a belle lurette que ses sœurs d'Angleterre ou d'Amérique, de France même, se servent de la moto non seulement comme instrument de sport, mais comme moyen de locomotion.

Je vous apprendrai qu'au Japon, nombre de toutes jeunes filles utilisent maintenant très couramment la petite moto dans leurs déplacements ; elles sont en général expertes dans l'art de conduire et de réparer. Les étudiantes notamment, imitant en cela celles d'Occident, usent volontiers de la moto pour se rendre de la ville au collège, et réciproquement.

A première vue, ces jeunes femmes, gentilles, habillées comme des misses américaines sportives, sont fières de leur monture, mais derrière ces petits fronts qu'y a-t-il ?... Sinon une mentalité tout à fait asiatique, assez perspicace pour saisir tout l'intérêt qu'on peut trouver à jouir de la civilisation occidentale sans perdre son originalité propre ?

A Haneda, on peut voir les mêmes petites mousmées venir, en costume national, remettre aux champions de l'Empire, que rien ne différencie des nôtres, le bouquet de la victoire.

Le contraste est intéressant ; il montre que le Japon est toujours attaché à ses traditions nationales et que, là plus que partout ailleurs, il ne faut pas trop juger sur l'apparence.

Henri HENNON.

IL s'est produit pour le sport, au pays du Soleil Levant, le même fait exactement que pour l'agriculture, l'industrie, les arts ou les sciences. Pendant des siècles l'Empire est resté farouchement attaché à ses traditions ancestrales. Puis brusquement, au milieu du xx^e siècle un redressement prodigieux a dirigé le Japon vers une voie nouvelle. Le Japon s'est imprégné, petit à petit, des choses d'occident, sans pour cela rien abdiquer de son glorieux passé.

Ceci ne veut pourtant pas dire, comme on le croit encore trop souvent en Europe, que l'Empire des Mikados vient de découvrir le sport. Depuis une soixantaine d'années, en effet, la pratique de l'équitation, de l'escrime ou du Jiu-Jitsu, dont la vogue remonte au xii^e siècle, époque du féodalisme, est obligatoire dans les écoles et lycées en plus de la gymnastique. Les jeunes filles tirent à l'arc et apprennent à manier la naghinata, sorte de javelot ancien.

Soigneusement préparés physiquement, donc mûrs pour la spécialisation sportive, les japonais devaient fatalement subir l'influence de l'Amérique du Nord et de l'Angleterre, pays dans lesquels le sport motocycliste est roi, comme le cyclisme l'est encore en France et en Belgique.

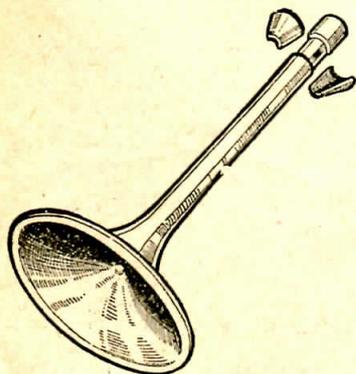
Ce sont les courses de vitesse pure, les épreuves de régularité et d'endurance qui ont obtenues jusqu'alors la grande faveur. Les circuits sont maintenant assez nombreux et sur celui de Haneda plusieurs meetings sont disputés, chaque année, avec la participation de concurrents étrangers. Les coureurs japonais traversent, eux aussi, le Pacifique pour aller chercher d'utiles leçons aux Etats-Unis. Les nippons sont des hommes d'une grande adresse, d'une agilité étonnante ; ils sont aussi fort appliqués au travail. Le silence qui entoure encore leurs prouesses

NOTRE SERVICE DES RECOURS

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalables, de récupérer à l'amiable ou par devant toutes les juridictions compétentes, toutes indemnités consécutives à des accidents corporels ou dégâts matériels dont ils auraient pu être victimes. Consultations gratuites.

DECALAMINAGE ET REVISION D'UN MOTEUR A CULBUTEURS

Mous voici en pleine saison de revision ; les mauvais jours s'approchent maintenant à grands pas, et chacun veut que sa monture soit fin prête pour les randonnées printanières. D'autre part, les machines à soupapes en tête s'accommodent mal d'un réglage défectueux et d'un calaminage excessif. Enfin, leurs heureux propriétaires sont généralement des motocyclistes amoureux de belle mécanique et qui aiment « signoler leur moulin » selon l'expression consacrée. Ces trois faits nous ont conduit à étudier cette question pour faciliter le travail des mécaniciens amateurs.



Au remontage des soupapes bien faire prendre leur place aux demi-lunes, d'un petit coup sec sur le bout de la queue.

Deux grands principes doivent dominer pendant toute la durée de la réalisation : l'ordre et la propreté.

Avant de commencer tout travail, il est indispensable de savoir ce que l'on va faire. Si le moteur est en bon état et qu'il n'a besoin que d'un décalaminage, il est inutile de le retirer du cadre, mais, soit que l'embellissage ait du jeu, soit que l'on désire polir l'intérieur, il est préférable d'enlever le moteur entier.

Le travail préliminaire consiste à revêtir une combinaison, s'armer d'un solide pinceau, d'un bac contenant de l'essence, et à nettoyer soigneusement le moteur et ses abords immédiats. Nous ne rappelons que pour mémoire les avantages d'un tel mode opératoire : on voit ce que l'on fait, les outils, propres, ne glissent pas entre les mains, et l'on ne peut introduire du sable dans les pièces que l'on démonte.

Ceci fait, et, bien entendu, étant en possession de l'outillage nécessaire et de caisses pour ranger les pièces, on commence le démontage.

Libérez d'abord le moteur de tout accessoire. Enlevez les tubes d'échappement, le carburateur (en retirant la tuyauterie d'essence et les boisseaux d'air et gaz qui resteront après les câbles), le câble du lève-soupape, les tubulures

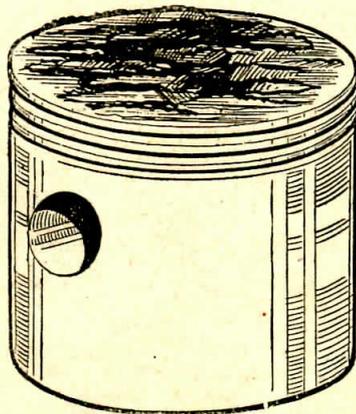
de graissage, les couvercles de distribution, de chaîne primaire, etc.

Enlevez le boîtier des culbuteurs puis desserrez de deux tours les écrous de la culasse ; quelques coups de kick et elle est décollée. Enlevez-la complètement en faisant bien attention au joint. Retirez les écrous d'embase de cylindre, et penchez-le d'avant en arrière et vice-versa pour le décoller. Surtout n'exercez pas de pesées latérales, ce serait un procédé infailible pour fausser la bielle. Si, par extraordinaire, le cylindre ne venait pas, frappez-le avec une masse en bois dans le sens indiqué plus haut. Une fois décollé, amenez le piston au point mort bas par rotation du volant ou du pignon de chaîne, et tirez le cylindre en maintenant le piston au point mort bas.

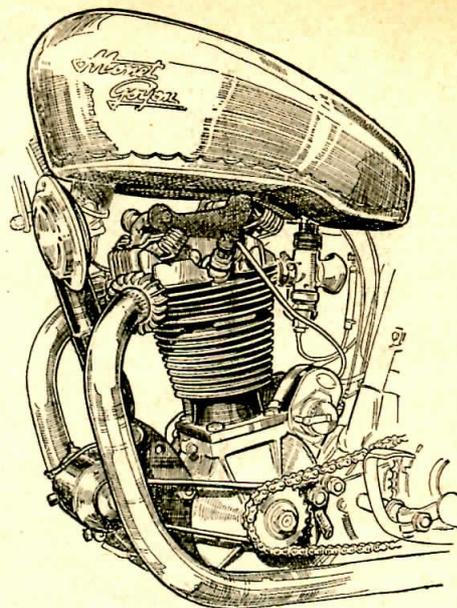
Le piston peut être fixé de trois façons : axe flottant maintenu par des pastilles en métal anti-friction, axe flottant maintenu par des jones (petits ressorts en fil d'acier), axe solidaire de la bielle, cette dernière comportant un collier de serrage. Dans le premier cas, les pastilles s'enlèvent sans difficulté. Dans le second, retirer les jones avec une pince à becs effilés. Dans le troisième cas, dévisser de quelques tours le boulon de serrage du pied de bielle, à l'aide d'une clé à tube.

L'axe de piston doit sortir à la main, sans effort, mais souvent, par déformation de l'axe ou des bossages du piston (à la suite d'un grippage du moteur par exemple) il est très difficile à sortir. Prenez un petit marteau et un jet de bronze un peu plus petit que l'axe. Avec la paume de la main gauche, maintenez le piston, et avec deux doigts de la même main, le jet de bronze, puis frappez de très petits coups secs avec le marteau. L'axe vient alors sans aucune difficulté.

Pour enlever les segments, dégagez les fentes, et écartez-les en soulevant avec les ongles des pouces. Il existe des



Pour décalaminer un piston d'aluminium, éviter l'emploi d'outils trop tranchants, tels que ; couteaux, tournevis. Employer si possible un outil de bois.



Le moteur étant encore fixé dans le cadre, avant de commencer à desserrer les boulons, démontez d'abord : les tuyaux d'échappement, le carburateur, la chaîne primaire s'il y en a une, les câbles du lève-soupape et de l'avance à l'allumage, ainsi que celui du débrayage, dans le cas d'un bloc-moteur.

pincettes spéciales qui facilitent beaucoup ce travail.

Vous pouvez maintenant vous rendre compte d'une façon précise de l'état de votre embellissage. Il est normal que la bielle ait un certain jeu latéral, mais le jeu vertical ne doit pas se sentir, après avoir versé de l'huile à moteur froide sur la tête de bielle. Sinon, l'embellissage est à réparer.

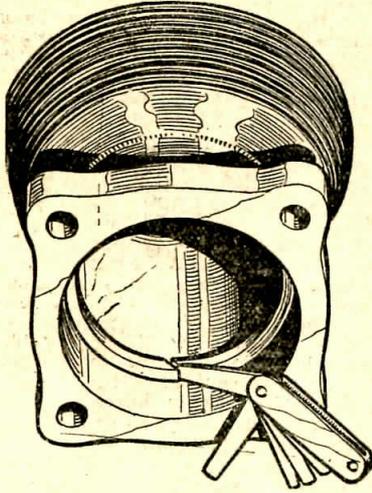
Pour sentir l'usure des roulements de vilebrequin, prendre le pignon de chaîne en main et faire effort de bas en haut, puis de gauche à droite, après avoir huilé comme ci-dessus. La réparation est nécessaire si le jeu est sensible à la main dans ces conditions.

Supposons l'embellissage en bon état. Bouchez soigneusement l'orifice du carter avec un chiffon bien propre et démontez le couvercle du carter de distribution (généralement il est nécessaire d'enlever d'abord la pompe à huile qui est montée dessus). Avant de toucher aux pignons, assurez-vous si ces derniers sont repérés. Dans le cas contraire, repérez-les avec des traits de peinture. Même précaution si la magnéto est commandée par pignon. Avec la commande par chaîne, il n'y a aucune crainte à avoir, un décalage d'une dent produisant une erreur par trop importante pour échapper au montage.

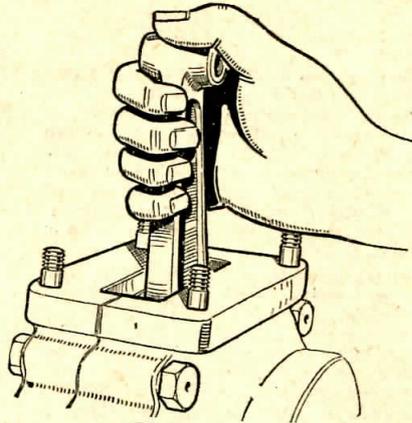
Il est rare que le pignon de distribution soit claveté. Par conséquent, si l'on procède au démontage du carter il est nécessaire de l'enlever et, partant, de régler la distribution. Malgré tout, repérer le pignon par rapport à l'axe afin de permettre un réglage grossier au remontage. Bien entendu, il ne faudra pas s'en contenter.

Avec un arrache-moyeu, le pignon de distribution s'enlève sans difficultés. Il est bien plus délicat d'opérer sans.

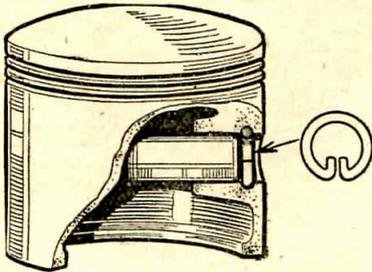
QUELQUES PRÉCAUTIONS ESSENTIELLES



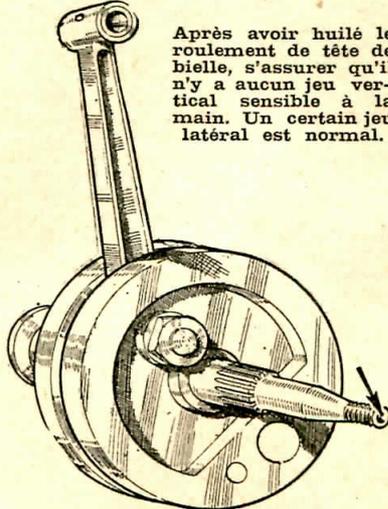
Après avoir mis le segment à sa place en le posant sur le fond du piston, s'assurer à l'aide d'une jauge d'épaisseur que le jeu à la coupe est correct, c'est-à-dire ne dépasse pas 0,2 mm.



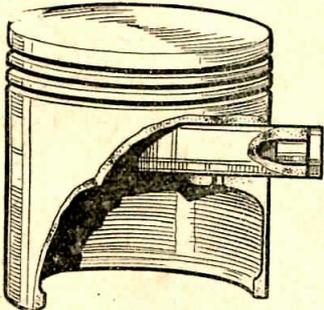
Après avoir huilé le roulement de tête de bielle, s'assurer qu'il n'y a aucun jeu vertical sensible à la main. Un certain jeu latéral est normal.



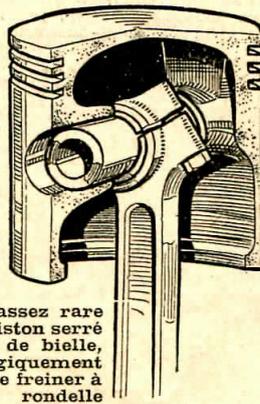
Si l'axe de piston est freiné par des jongs, bien engager ceux-ci dans leurs gorges. S'ils en sortaient, ils rayeraient cylindre et piston, qui seraient par la suite inutilisables.



Au remontage, on doit faire très attention à ce qu'aucune impureté ne vienne obstruer les trous de passage d'huile du vilebrequin. Le moindre corps étranger pouvant provoquer une véritable catastrophe.



Si l'axe de piston est freiné par des pastilles, celles-ci doivent y pénétrer à frottement dur, mais sans être obligé de frapper. Sinon on risque de faire éclater l'axe. Elles ne doivent non plus avoir aucun jeu.



Dans le cas assez rare d'un axe de piston serré dans le pied de bielle, bloquer énergiquement le boulon et le freiner à l'aide d'une rondelle rabattue sur une des faces du six pans.

Dans ce cas, débloquez la vis du pignon de trois tours, soulevez le moteur par le pignon et avec une masse en bronze frappez sec sur la vis.

Le pignon enlevé, retirez le carter moteur du cadre, et enlevez les derniers boulons qui le maintiennent assemblé. Surtout, gardez-vous bien de chercher à introduire une lame de tournevis entre les deux moitiés du carter, ce serait un excellent moyen de provoquer ultérieurement une fuite d'huile chronique. Opérez comme pour le démontage du pignon de distribution, c'est-à-dire soulevez l'ensemble par la moitié supérieure du carter et frappez avec la masse sur l'extrémité de la soie du vilebrequin : le carter s'ouvre alors sans difficulté.

Voici donc votre moteur entièrement démonté à deux exceptions près : l'embiellage et la magnéto. Ne cherchez pas à les « travailler ». Ces pièces vitales ne supportent pas la moindre erreur, et feraient payer cher tout démontage intempestif. Si votre embiellage a besoin d'être réparé, envoyez-le à un spécialiste qui vous le retournera prêt à être remonté. Quant à la magnéto, si vous doutez de la perfection de son état, un autre spécialiste se chargera de la vérifier.

Dans les moteurs à graissage par barbotage, il est utile de polir le bandeau des volants et la portion de tête de bielle qui dépasse au point mort bas. Grâce à cette précaution, le volant est moins freiné par l'huile principalement aux grands régimes, et le moteur gagne quelques fractions de cheval. Avec des volants bruts de fonderie, il est préférable de commencer le polissage par un dégrossissage à la lime. Continuez avec la grosse toile émeri, puis la fine, et terminez par la pâte à polir.

Passez à l'examen du piston et du cylindre. Un piston uniformément gris, des segments *idem*, sont des signes infaillibles de bonne santé mécanique.

Il est très facile de mesurer l'usure des segments en les plaçant dans le cylindre. Le piston retourné sert à les pousser de haut en bas, tout en les guidant parfaitement. A l'endroit où les becs de segment sont les plus rapprochés, l'écartement ne doit pas dépasser deux à trois dixièmes. Un écartement supérieur nécessite le remplacement.

L'ajustage des segments neufs ne présente aucune difficulté. L'essentiel est de limer les becs avec un parallélisme absolu. Vérifiez-les dans le cylindre comme ci-dessus, et amenez les becs à un écartement de deux dixièmes au plus. Pour décalaminer le piston, utilisez un grattoir en cuivre, et polissez avec de la toile émeri fine.

Si le piston est noir d'un côté et blanc de l'autre (gauché ou droite) c'est que la bielle est faussée, ou que le forage de l'axe de piston n'est pas d'équerre.

Le plus souvent, le piston est noir soit en avant, soit en arrière. C'est le signe certain de l'ovalisation. En effet, dans un moteur neuf, la pression latérale du piston lors de l'explosion est répartie sur une grande surface. De plus, le piston est « juste » dans le cylindre, et l'huile ne remonte pas. Après un très fort kilométrage, piston et cylindre sont ovalisés et l'huile remonte derrière le piston, c'est-à-dire à l'opposé du côté où s'exerce la pression latérale de l'explosion. D'autre part, les gaz filtrent, ce qui explique à la fois le manque de compression du moteur et la couche de calamine sur l'arrière du piston.

Pour vous rendre compte du jeu du pied de bielle, utilisez le même procédé que pour la tête de bielle et les roulements de vilebrequin. Tout jeu vertical perceptible après huilage nécessite le remplacement de l'axe et le réalésage de la bielle.

Un mécanicien bien outillé est seul à même de mesurer de façon précise l'ovalisation et l'usure du cylindre. Le remède est, à votre choix, le remplacement ou le réalésage avec fourniture d'un piston adaptable.

Voyez ensuite la distribution.

Il est très rare que les pièces de distribution (pignons, roulements, comes, poussoirs) s'usent au point de nécessiter leur remplacement. Les détériorations les plus fréquentes proviennent d'un manque de graissage ou d'une rupture de dent entraînant des dégâts décisifs.

Par contre, les poussoirs et les guides n'ont pas la vie aussi dure ; leur remplacement est nécessaire quand le jeu atteint une certaine importance, car un guide s'use d'autant plus vite que l'ovalisation est plus accentuée.

Les pompes à huile à engrenage (graissage à carter sec) sont des organes inusables et indé réglables. Il n'en est pas de même des pompes à huile perdue. Les pièces les plus sujettes à usure sont : le tournevis d'entraînement, la vis sans fin, le piston (denture et came) et la came fixe. Il arrive, lorsque la pompe est très usée, que la vis sans fin n'entraîne plus le piston. Vous voyez les conséquences que cela peut avoir ! Sans aller si loin, l'usure des comes modifie la course du piston et, partant, le débit d'huile, qui se trouve diminué.

Au remontage de la pompe, faites bien attention au ressort de rappel du piston qui doit se trouver à l'opposé de la came.

Voyez enfin la culasse et la culbuterie. Les embouts des tiges s'usent parfois, ainsi que la touche en cuvette des basculeurs. Ces derniers sont montés de diverses manières : acier sur acier, acier sur fonte, acier sur bronze, sur billes, galets ou aiguilles. Dans tous les cas d'usure sensible, rattrapez le jeu soit par remplacement des pièces ou de la bague, ou par montage de galets plus gros, après réalésage et rectification des parties usées.

Décalaminez la culasse avec un grattoir courbe, en évitant de faire des rayures profondes. Passez ensuite de la toile émeri moyenne, en faisant bien attention aux sièges de soupapes. Terminez le polissage avec des tampons de laine métallique. Il est avantageux de polir la culasse, sur une surface polie la calamine adhérent mal.

Examinez attentivement les portées et sièges de soupapes ; s'ils sont gris mat, c'est que la soupape porte parfaitement. Aucune retouche n'est alors nécessaire. Un rodage à la potée fine suffit pour de légères piqûres. Pour des piqûres plus importantes utilisez de la grosse potée, et terminez avec la fine. Enfin, si la soupape et son siège sont trop abîmés pour être ajustés au rodage, la culasse devra être fraisée et la soupape rectifiée par un spécialiste.

Après 20.000 km. de parcours, une bonne précaution consiste à changer les soupapes, même si elles sont en parfait état. De nombreux constructeurs le préconisent d'ailleurs.

Les guides de soupapes sont des pièces qui s'usent assez rapidement, principalement à l'admission, ou l'essence alcoolisée

est le seul lubrifiant sauf, si les soupapes sont graissées. Comme nous l'avons dit plus haut, une pièce coulissante soumise à des réactions latérales s'use d'autant plus vite que l'ovalisation est plus grande. Donc, dès que la soupape possède un certain jeu dans son guide, il faut changer ce dernier.

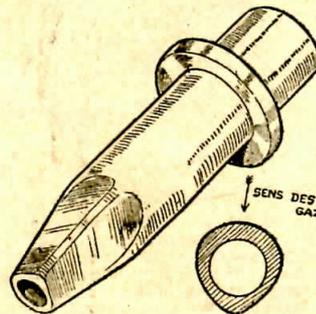
Il est préférable d'accompagner tout remplacement de guide d'un fraissage des sièges.

La révision de votre moteur est virtuellement terminée. Avant d'entreprendre le remontage, nous allons vous indiquer les grandes lignes d'un travail bien connu en course et qui convient aux amateurs de parfaite mise au point : C'est la rectification et le polissage de la culasse et des tubulures, principalement de l'admission. Ce mot de rectification mérite une explication.

Nombre de moteurs, surtout s'ils ont quelques années, ont leur culasse brute de fonderie. Dans certains cas, le travail est bien fait ; si les tubulures sont quelque peu granuleuses, le profil d'ensemble est net. Par contre, on trouve des culasses où, par suite de défauts de fonderie, d'importants ressauts de fonte viennent entraver la marche des gaz. Nous avons vu une culasse où, sous le siège de soupape d'admission, dépassait un bourrelet circulaire de 5 mm.

Avec un petit burin affûté en biseau faites sauter ces défauts et bavures, en frappant des coups secs avec un petit marteau.

Aplanissez les surfaces burinées avec un rifloir, lime courbe passant dans tous les recoins, ou mieux avec une lime boule montée en bout d'un flexible. Terminez par une passe de toile émeri moyenne.



Si vous recherchez le « fin du fin » vous pouvez aérodynamiser vos guides de soupapes, comme indiqué ci-dessus.

Il est inutile de chercher à obtenir un poli, même grossier. Le principal travail, le seul qui puisse faire gagner quelques kilomètres, c'est de bien « déboucher » l'intérieur des tubulures. Un polissage même soigné ne produirait qu'une amélioration insensible.

Vous pouvez également profiler la partie des guides dépassant à l'intérieur, dans le sens de la marche des gaz, c'est-à-dire la partie arrondie, face au courant gazeux. Toutefois, il ne faut pas trop affaiblir le guide.

Il ne vous reste plus qu'à remonter votre moteur. Nettoyez soigneusement toutes les pièces à l'essence et essuyez-les avec un chiffon propre.

Assemblez le carter en huilant les portées du vilebrequin et en montant un

joint de papier enduit d'Hermetic légèrement séché (une dizaine de minutes).

Il arrive que les deux carter sont durs à rentrer. Ne les frappez jamais avec un marteau, même pas avec une masse en bronze ou en plomb. Servez vous d'un maillet, et frappez régulièrement sur toute la périphérie.

Ne bloquez pas les écrous un à un, mais serrez les régulièrement par fractions de tour. Remontez ensuite la distribution, et la magnéto, soit d'après les repères que vous avez fait, soit d'après le calage donné par le constructeur.

Le couvercle de distribution doit être muni d'un joint en papier enduit d'Hermetic. Attention au feutre d'étanchéité de la magnéto, un feutre usé ou détérioré est une porte ouverte à l'huile.

Mettez en place le piston, en huilant l'axe et les portées. Veillez au bon état des jones d'arrêt ; une fois en place, ils ne doivent pas jouer dans leur gorge. Si votre piston est monté avec un axe solidaire de la bielle (bielle à collier), freinez le boulon, soit par une languette de tôle prise sous la tête et rabattue autour, soit en perçant la tête du boulon et en le lançant avec du fil de laiton.

Des petites languettes de clinquant rendent très facile la pose des segments. Lubrifiez l'intérieur du cylindre, le piston et les segments préalablement tiercés, c'est-à-dire les becs équidistants les uns des autres.

Le montage du cylindre exige beaucoup d'attention. Placez d'abord le joint d'embase enduit d'Hermetic sur le carter.

Posez le cylindre bien verticalement sur le piston placé au point mort bas, et maintenez le avec la main gauche. Avec la droite, comprimez le premier segment et faites descendre doucement le cylindre. Répétez l'opération pour les autres segments, en évitant de tourner le cylindre sur lui-même et de le pencher de gauche à droite. Serrez régulièrement en diagonale les écrous de fixation du cylindre, puis bloquez-les.

Au remontage de la culasse, veillez à la bonne mise en place du joint. Le mieux est de le coller avec de l'Hermetic.

Sur beaucoup de moteurs, les soupapes sont différentes, tant pour le diamètre que pour l'acier employé. Ne les intertissez pas, vous risqueriez une catastrophe.

Montez la culbuterie, les tiges de distribution, réglez les soupapes, grossièrement, puisqu'il faudra les régler à chaud, montez les tubes d'échappement, le carburateur, les tubulures d'huile et d'essence.

Vous êtes prêt à faire les essais.

N'emballez pas le moteur dès le début. Laissez-le tourner quelques minutes au ralenti, à vide, pour que l'huile ait le temps d'arriver, et que la dilatation puisse mettre les différentes pièces en place. Arrêtez-le quand il est normalement chaud, bloquez la culasse et réglez vos culbuteurs.

Si par extraordinaire vous ne parvenez pas à mettre le moteur en route, vérifiez le fonctionnement et le calage de la magnéto, puis de la distribution.

Certains étourdis oublient ni plus ni moins que de monter les tiges de culbuteurs, bloquer le pignon de distribution qui tourne fou, etc.

Pour éviter de telles....bêtises, vérifiez toujours ce que vous venez de faire, avant de passer au montage de la pièce suivante.

H. RAYMOND

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

DU CARBOHYD A MOTO-HALL

NOMBRE de lecteurs nous demandent où ils peuvent, au quartier Maillot, se procurer du Carbohyd. Nous avons le plaisir de les informer que Moto-Hall, le magasin bien connu de l'avenue des Ternes, est désormais dépositaire de ce produit.

DEUX NOUVEAUTÉS CHEZ JAP

MOTO-Comproin, l'agence générale de Jap en France, présente un nouveau Jap, 100 cmc., deux temps, pour vélomoteur : cylindre étoffé, belle présentation et certainement qualité garantie par la réputation des autres moteurs de cette marque. Egalement de fabrication Jap, un pédalier de vélomoteur comportant un débrayage situé sous carter contre la grande couronne. Ce pédalier est adaptable à tous vélomoteurs, soit en se plaçant dans la boîte de pédalier existante, soit à l'aide des plaquettes qui sont prévues. Fait très intéressant ce dispositif permet de mettre le moteur en route au point fixe, tout comme avec un kick sur une moto.

CONCOURS RÉGNIER

M. Régnier, l'actif directeur des établissements « Aux 5.000 Pneus » nous prie de remercier les innombrables lecteurs qui ont eu l'amabilité de répondre à son concours. On trouvera d'autre part quelques noms de lauréats.

Toutefois M. Régnier dans le but d'être agréable à chacun, a décidé de faire bénéficier tous les participants d'une réduction de 15 % sur leur prochain achat de pneumatiques.

Les « 5.000 Pneus » méritent d'être remerciés pour leur contribution contre la crise, au profit de nos lecteurs.

M. LEYRIS, A MARSEILLE

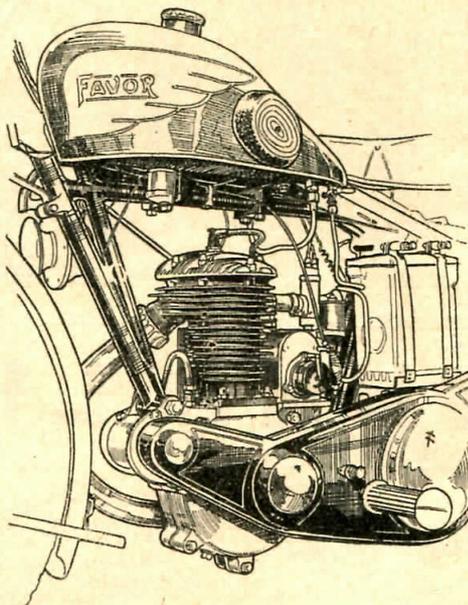
Je viens demander l'hospitalité de vos colonnes pour faire connaître à mes camarades motards l'amabilité et la compétence de M. Leyris à Marseille.

De passage dans cette ville avec encore 100 kilomètres à faire pour rentrer chez moi, subitement le moulin de ma moto s'arrêta à 8 heures du soir. Après avoir fait les vérifications d'usage, bougie, arrivée d'essence, gicleur, sans résultat, je me rendis

chez l'agent de Motobécane qui était prêt pour le spectacle.

Après avoir cherché un peu il renfla son bleu avec bonne humeur et tomba le moulin pour recentrer les volants qui s'étaient débloqués sacrifiant ainsi sa soirée pour le prix de 2 heures de travail, ce qui m'a permis de rentrer chez moi dans la soirée. S'il lit *Moto Revue* qu'il veuille y trouver mes remerciements.

F. PERRIN, au Thorouet.



Au Stand Favor, on remarquait cette 350 latérales dont le cadre possède un tube avant double et fortement entretoisée.

UN AS AU PARC SAINT-MAUR



René Boura

LES motocyclistes du Parc Saint-Maur et de la région peuvent se vanter de posséder un agent mécanicien dont la compétence est établie par de véritables et retentissants succès sportifs. Il s'agit, ceux qui sont à la page l'ont deviné, de Boura le recordman de deux Bois d'Or pour ne citer que deux de ses victoires marquantes parmi tant d'autres, rapportées tant en vitesse qu'en tourisme. Boura joint à des qualités indéniables, une modestie trop grande, c'est pourquoi, il nous est agréable d'en faire l'éloge mérité. Agent de Motobécane et de Motoconfort, Boura sera en outre d'un grand secours pour tous les motocyclistes de la région qui auront besoin de réparations ou de mise au point. Ne demandant qu'à rendre service, on peut assurer qu'il ne fera pas payer son renom à ceux qui lui feront confiance.

Nul doute qu'avec ses qualités, il ne prenne bientôt dans son secteur une place prépondérante ; nous le lui souhaitons de grand cœur

M. NICQUE A LA FERTÉ-SOUS-JOUARRE

Je viens vous demander asile pour vous signaler un brave homme secourable aux motocyclistes.

Partant en vacances avec ma femme, en sidecar, je me suis jeté au fossé à un coude de la route en réparation à 4 km. de La Ferté-sous-Jouarre, en direction de Château-Thierry. Bilan : ma femme rien, moi le poignet droit cassé. Je suis parti à pied à La Ferté où le premier garagiste rencontré, quoique ne s'occupant pas de moto est allé, toute affaire cessante, chercher mon sidecar et ma femme, dans le fossé.

J'y suis retourné plusieurs fois depuis pour réparation et retour de la machine et à aucun moment ce brave homme n'a voulu accepter de rétribution. Voici son nom :

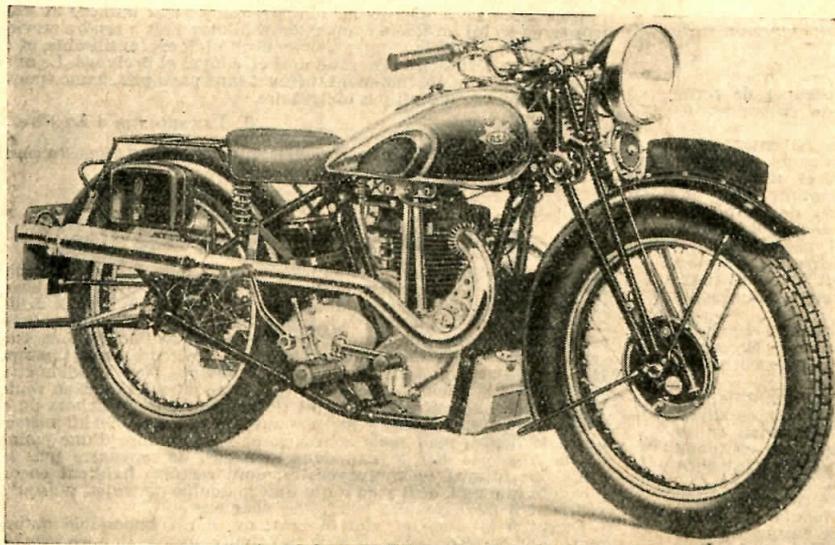
M. NICQUE, mécanicien,
La Ferté-sous-Jouarre.
(Seine-et-Marne).

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

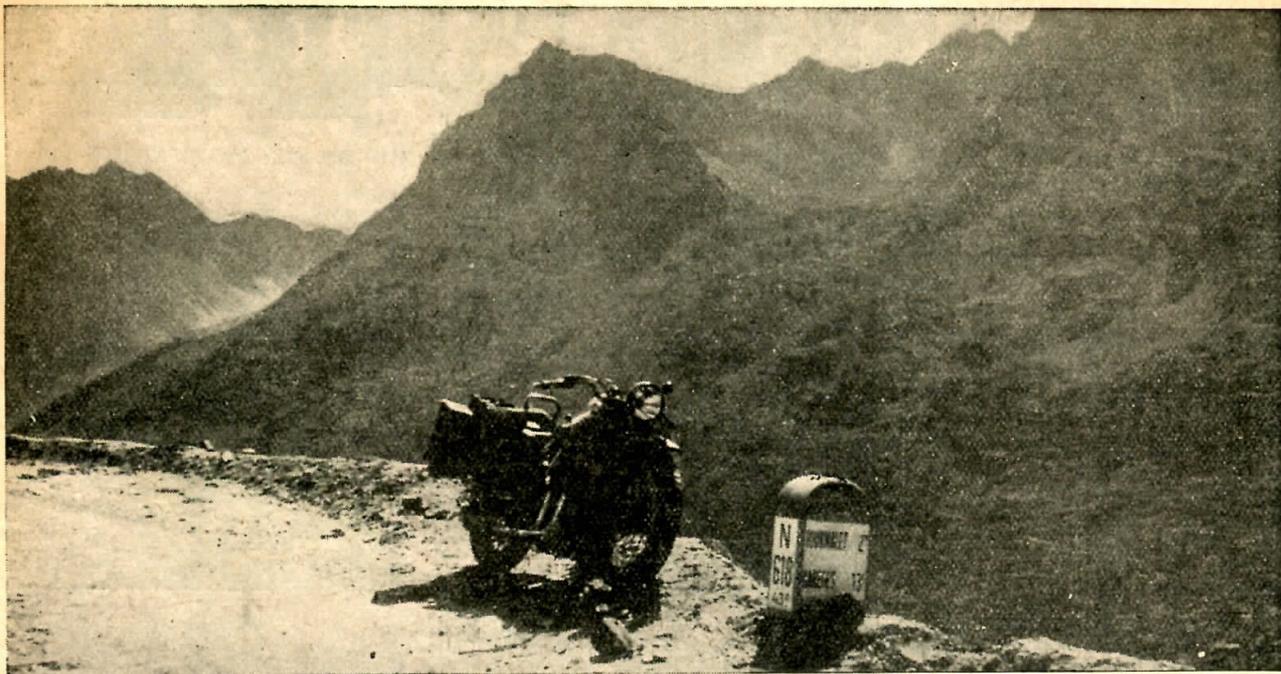
La nuit... des lits-toilette avec draps ou des couchettes vous permettent de voyager confortablement aux prix suivants :

Ensemble du Réseau
Lits-toilette : Du 6 octobre au 30 juin : 55 francs.
Du 1^{er} juillet au 5 octobre : 75 francs.
Couchettes : Du 6 octobre au 30 juin : 1^{re} classe 25 francs. 2^e classe : 25 francs. 3^e classe : 20 francs.
Du 1^{er} juillet au 5 octobre : 1^{re} classe : 30 francs. 2^e classe : 30 francs. 3^e classe : 25 francs.

De Paris-Saint-Lazare à Dieppe et vice-versa (couchettes seulement). Toute l'année : 1^{re} classe : 25 francs. 2^e classe : 18 fr. 25. 3^e classe : 13 fr. 75. Les couchettes des 1^{er} et 2^e classes sont munies d'oreillers. Renseignez-vous dans les gares du réseau de l'Etat.



B.S.A. sort cette année, ainsi que nous l'avons annoncée une nouvelle série d'Etoiles Bleues, encore perfectionnées, sous la désignation d'« Empire Star ». Voici la 500cmc.



NOTRE CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES. — Dans le col du Tourmalet. Photo de M. Vialle, à Paris, classé 9°.

TRIBUNE LIBRE

Moto Revue

Etant 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**

A propos de casque

PAR pitié n'invitons pas le Gouvernement à s'occuper de cette question. Certains députés seraient tentés de demander le monopole de la vente des casques.

De telles imprudences nous ont déjà valu une réglementation ridicule du nombre de personnes à transporter sur les motos et sidecar (sans tenir compte de la différence entre une 2 CV et une 11 CV). Il ne manquerait plus maintenant que le casque obligatoire.

Oblige-t-on les automobilistes à avoir des glaces de sécurité ? Et puisqu'on veut sauver les gens malgré eux, pourquoi ne pas empêcher de rouler avec des pneus en mauvais état, par exemple.

Le casque obligatoire..., mais alors il faut des modèles agréés avec estampille. A moins que l'aspect extérieur seul soit jugé suffisant. Ce serait alors une question de mode et non de sécurité. Faudra-t-il aussi un casque pour faire du vélomoteur ?

Que ceux qui jugent le casque indispensable essayent de convertir les autres, mais qu'ils n'essayent pas de leur faire imposer leur façon de voir, par décret ou circulaire ministérielle avec la perspective de contraventions... au nouveau tarif.

En outre que ceux qui choisissent des exemples à l'appui de leur thèse, les choisissent bien : Le soldat du sidecar du 3° escadron d'automitrailleuses qui a été accidenté près de Villeparisis en se rendant au camp de Mourmelon était vraisemblablement en tenue de campagne avec le casque réglementaire de l'armée. Ce n'est donc pas faute de casque, qu'il a été blessé.

Un bon conseil pour terminer : Méions l'Etat le moins possible à nos affaires. La liberté de chacun ne doit s'arrêter que là où elle devient gênante pour les concitoyens. L'absence de casque ne nuit pas aux concitoyens, donc liberté absolue. Des conseils, pas d'ordres.

J. LARORDERIE à La Fère.

N.D.L.R. — Absolument de votre avis, cher lecteur, on nous em... bête déjà bien assez comme cela.

... Et de rétroviseur

TRÈS bien le conte de O. Mureau dans le N° 655 ; mais pourquoi prendre toujours à partie ce malheureux rétroviseur. Ceux qui en disent du mal, ne veulent pas, ou ne savent pas s'en servir.

Un rétroviseur bien conçu et bien placé est un auxiliaire précieux, indispensable même. Un coup d'œil au rétroviseur prend dix fois moins de temps que de se retourner, on y gagne en sécurité.

Mercredi dernier mon support de rétroviseur s'est cassé ; et j'ai dû pour la fin de la promenade placer cet accessoire dans ma sacoche, place non prévue par la réglementation en vigueur. Pendant toute la promenade j'ai été gêné par son absence. Chaque fois que je voulais tourner à gauche, ou appuyer à gauche pour doubler, je cherchais vainement des yeux mon rétroviseur ; je me retournai alors à regret.

Achetez un bon rétroviseur. Placez le bien. Astreignez-vous à l'utiliser. Au bout de peu de temps vous y serez habitué et vous trouverez en lui un fidèle compagnon toujours prêt à rendre service. Il est trop facile de le monter à un endroit où il est inutilisable, et de dire qu'il ne sert à rien. Un essai doit être loyal et prolongé. Le mien a duré 10 ans et a été fait spontanément sans parti pris, à une époque où le rétroviseur n'était pas obligatoire.

J. LABORDERIE à La Fère.

N.D.L.R. — Pour le coup, cher lecteur, notre avis est diamétralement l'opposé du vôtre.

A M. L. Capron, A Versailles

JE crois que les camarades qui vous ont « mis en boîte », selon votre propre expression, ne sont pas bien au courant des possibilités d'endurance de la moto. Ou alors, ce sont de joyeux drilles qui ont voulu vous faire « marcher ». Je puis vous assurer qu'avec mon simple petit vélomoteur Prester-Aubier-Dunne, je fais couramment le trajet de Montmorency, ma résidence, aux Champs-Élysées à Paris où je travaille. Ceci représente bien 30 kilomètres par jour, et je vous prie de croire que je ne m'endors pas en route. De plus, je me sers fréquemment de ma machine en dehors de ce trajet. Mon moteur totalise maintenant à peu près 10.000 kilomètres. Je roule depuis neuf mois et n'ai jamais eu l'ombre d'une panne. Je ne crois pas être le seul dans mon cas. Je rencontre tous les jours une infinité de motocyclistes, dont certains habitent encore plus loin que moi, et il y en a qui font le double de trajet, puisqu'ils viennent à midi prendre leur repas chez eux.

Quant à la question des réparations, il est impossible qu'une moto soit arrêtée pendant trois mois au cours de l'année.

Il est vrai que vos camarades avaient peut-être acheté leurs machines au marché aux Puces. Alors, c'est différent.

M. MARE, à Montmorency.

Réponse à M. R. Kœchlin

TRÈS bien M. Kœchlin vous êtes de première force et ça ne peut être qu'après un long et sérieux entraînement que vous pouvez maintenant envisager sans crainte une « bûche » à cent et, si vous êtes sincère, je vous félicite non moins sincèrement... seulement voilà, j'ai bien peur que vous soyez un peu de Marseille ou que votre compte, si encore vous en possédez un, démarre à 40 ou 50.

Voici exposées, bien franchement, les réflexions que m'a suggérées votre article : C'est peut-être par mesure d'économie que vous ne possédez pas de casque, mais croyez-moi, cela est un bien mauvais placement. Je ne me fais pas d'illusion quant à l'utilité de ce conseil, car il faut que vous soyez extrêmement « buté » pour oser exposer des arguments aussi convaincants... pour des profanes bien entendu.

M. Kœchlin, vous savez que *Moto Revue* est beaucoup lue, mais vous ne savez peut-être pas que beaucoup de débutants y cherchent des conseils avec une confiance aveugle, pourquoi les tromper ? En leur inculquant ces principes absurdes, vous les envoyez peut-être à la mort et vous desservez sûrement la cause motocycliste.

R. RAFFALE, à Thion-les-Vosges.

Réponse à M. Blanchard

J'AI lu votre entrefilet sur l'inéptie du permis de conduire ; comme cette question m'intéresse pas mal et que par curiosité je vais assez souvent contempler les ébats des candidats, je me crois en mesure de dire que pour qu'un candidat « colle » sur le code de la route, il ne faut vraiment pas qu'il soit bien malin. Que l'on soit recalé une fois, passe — il est quelquefois des examinateurs comme partout qui ont des idées saugrenues — mais deux fois, non !

Quant à vous dire que parce que votre protégé fait du vélo depuis quinze ans, il connaît forcément le code de la route, ça est une autre affaire ! Il n'y a pas lieu d'en être persuadé quand, roulant la nuit, on voit la quantité formidable de ces réfractaires qui roulent sans le moindre phare, ni feu rouge au risque non seulement de leur vie, mais, ce qui est encore plus grave, de celle des autres.

J. REINX, à Paris.

Assez, assez... de pessimisme

MOTO REVUE avec juste raison s'est fait une règle de toujours donner de bons conseils à ses lecteurs et abonnés. Parmi ceux-ci, figure la recommandation de porter un casque.

Le conseil est bon, mais les arguments employés par certains sont mauvais et aussi dangereux que l'absence de casque. L'article de M. Tranchant (N° 659, page 969) est certainement ce qui se fait de mieux comme argument pour les motophobes : La moto est un engin de mort, qu'on ne peut pratiquer qu'avec un casque (Aspirants motocyclistes, ne laissez pas vos parents le lire ; sinon pas de moto).

Assez, assez de pessimisme. On peut être impressionné par une chute, et par la mort accidentelle d'un camarade, mais voyons la situation plus sainement.

Depuis douze ans je fais de la moto. J'ai chevauché du vélomoteur à la grosse Harley 1.200 cmc., en passant par la Monotrace carrossée ; j'ai roulé avec ou sans sidecar par tous les temps et en tous lieux. Je suis obligé à l'armée de monter sur le siège arrière de motos conduites en tous terrains, par des chauffeurs plus ou moins expérimentés. J'ai ramassé un certain nombre de bûches. Jamais je n'ai été blessé, jamais ma tête n'a heurté un obstacle. Même remarque pour mes passagers et pour mes conducteurs.

Le danger existe, mais l'accident est heureusement rare. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne soit pas bon de mettre un casque. On n'est jamais trop prudent. (Faites ce que je dis et non pas ce que je fais, car personnellement je n'ai pas de casque).

Porter un casque, oui, comme on adopte les glaces de sécurité en voiture, mais ne présentons pas la moto comme un engin de mort. Laissons cela aux journalistes motophobes à la recherche d'article.

G. LABORDE à Avon.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Quelques livres aux données techniques et pratiques

• **L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION**

édité par l'Actualité Automobile.

Prix 15 fr., pour nos abonnés, 13 fr. franco, 1.50 en sus.

• **COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN**

Par R. Champly, ingénieur-mécanicien.

Prix 27 fr. Franco 29 fr.

• **ESSAIS, RÉGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS**

Par R. Bardin, ingénieur. Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

• **TRAITÉ PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS**

Par R. Bardin. Prix 27 fr. Franco 29 fr.

• **LE CARBURATEUR**

Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50

• **LA MAGNÉTO A LA PORTÉE DE TOUT LE MONDE**

Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50

• **LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE**

Par R. Champly. Prix 10 fr. Franco 11 fr. 50

A propos de la 1200 «Harley Davidson»

JE ne veux point faire ici l'éloge de cette machine formidable au point de vue confort, économie et sûreté absolue de marche. Éloge fait précédemment de façon parfaite dans un article substantiel et dénotant une vraie âme de motocycliste, dont nous gratifions rarement le capitaine Laborde mais je tiens simplement à faire connaître la sportivité et l'amabilité de l'agence parisienne Durand et Vigneau qui, quoique n'ayant pas acheté cette machine 1934 chez eux n'ont pas hésité à répondre à ma volumineuse correspondance. Ne parlons pas des pièces détachées. Possédant un stock complet lorsque, chose rare, une pièce leur est demandée vingt-quatre heures après on la reçoit et à un prix étonnant. Je profite de cette rubrique merveilleux trait d'union entre motocyclistes pour demander aux possesseurs de 1.200 de cette marque de m'écrire pour me « tuyaüter » au sujet des sidecars montés sur leur machine (marque et impressions). A l'avance je les remercie me tenant moi-même à leur disposition et espérant que ma demande sera aperçue.

F. AROSTÉGUY, à Tarbes.

Pas de casque, pas d'équipement !

L'ARTICLE de M. Kœchlin paru dans la « Tribune libre » du 21 écoulé, se rapprochant tellement de mon point de vue, je serais heureux tel il le demande, de lui faire savoir que je partage la majeure partie de ses idées.

Il me semble, comme à M. Kœchlin, qu'un équipement de cuir des pieds à la tête, si bien soit-il, nous déguise peu élégamment.

Nous ne sommes pas déjà si bien vus de toutes les populations, qu'il faille en outre nous affubler de façon à nous faire reconnaître alors que l'on a besoin d'entrer dans un quelconque établissement.

Sans être un élégant, un peu d'amour-propre m'interdit de me présenter ainsi, craignant trop la confusion en me trouvant face à des gens, dont la tenue contrastant trop avec la mienne, pourrait leur faire voir, qu'il est vraiment compliqué de rouler sur nos engins.

Ce n'est pas pour contester les services que ces équipements nous rendent, mais pour vous faire convenir qu'ils sont en même temps que disgracieux, gênants pour faire des courses en ville.

Pour ma part, je préfère au ridicule « n'est-il pas un peu indécent d'enfiler des jambières en pleine rue » les notes de nettoyage, à moins qu'il pleuve vraiment et que je n'ai à m'arrêter nulle part.

Et puis, comme le dit si bien M. Kœchlin, pourquoi nous vanter la propreté et la sécurité de la moto, etc..., en même temps, que vous nous conseillez de nous préserver de l'une et de l'autre ; le bruit, le costume, y compris le casque, ne nous font-ils pas prendre pour un épouvantail.

Je ne nie pas non plus l'utilité d'un casque ; mais à l'encontre de votre façon d'affirmer sur papier que la moto n'est pas dangereuse, je me vêts de façon procheant le plus la normale pour ne pas faire penser à ceux qui me voient, quelle que soit la vitesse ou le lieu, qu'il soit nécessaire d'être dissemblable de son prochain ; c'est peut-être risquer, mais c'est peut-être aussi donner une preuve que la différence de moto à voiture réside seulement dans le nombre de roues, quoique nous sachions bien qu'il en est autrement, mais ceci nous amènerait trop loin.

Il est bien un moyen efficace : les pare-jambes, mais quiconque a une machine sport, hésite à faire cet assemblage qui nuit à l'esthétique, en amplifiant en même temps les bruits si... ferraille que font bien des motos.

« Je ne puis, en passant, m'empêcher de rire, quand je pense qu'il arrive de lire sur *Moto Revue*, que les motos ne sont pas plus bruyantes que les voitures », il ne faut pas généraliser. Une chose compte pourtant ; l'opinion publique, si ce n'est impartialement les services publics ; il faut convenir qu'ils n'ont pas tous les torts.

Il suffit de quelques-uns d'entre nous, pour que notre presse ne soit pas à notre avantage. Quelques contreventions ferait peut-être plus que les plaintes que l'on ne veut admettre.

Revenant à M. Kœchlin, au sujet de ses bûches en vitesse, je ne puis que le féliciter de sa chance ; on ne réussit pas toujours aussi bien, et conclu en disant que la vitesse est bien belle — elle est pour moi une grande joie — mais que la part des risques doit être acceptée à l'avance, en n'oubliant pas que la prudence plaidera mieux en notre faveur que la vue de nos silhouettes scaphandriques, dont certains aiment se parer, se croyant peut-être avantagés, ou pour mieux faire grand touriste, courage, que sais-je, alors que souvent pilotes et machines, bien astiqués, s'aventurent, s'il fait beau, jusqu'aux alentours de Picardie, quand ce n'est le Bois de Boulogne.

A. DE GIVRY, à Neuilly.

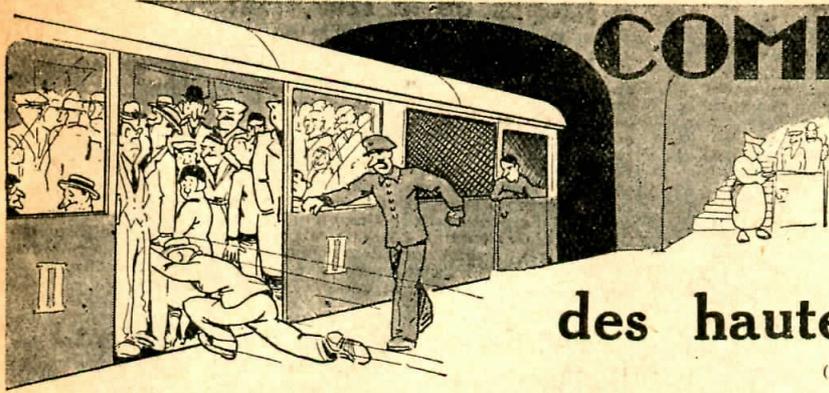
Encourageons les amateurs

ENCOURAGER les amateurs ! Voici une phrase souvent répétée mais pas souvent mise à exécution. Quel est le club ou le journal sportif (genre *Moto Revue*) qui, le premier, mettrait mon projet à exécution. Voici ce que j'ai pensé : Ouvrir une souscription parmi les nombreux motocyclistes et sympathisants, et, avec le produit, organiser une épreuve réservée aux amateurs et indépendants à l'exclusion des professionnels. Cette course aurait lieu naturellement à Monthléry et rassemblerait certainement un nombre imposant de participants dans les catégories ordinaires : 175, 250, 350 et 500 pour les solos ; 350, 600 et 1.000 pour les sidecars ; 350, 500, 750 et 1.100 pour les cyclecars et voitures.

Je suis certain que les motocyclistes seraient nombreux à verser leur obole et, de ce fait, les prix seraient assez importants pour encourager nos amateurs qui ne demandent qu'à bien faire mais ne peuvent briller faute d'épreuves réservées pour eux.

Les frais d'organisation seraient aussi payés par le produit de la souscription et le prix des entrées qu'on réduirait le plus possible pour que le public puisse assister nombreux à de magnifiques luttes et à l'éclosion de futurs champions.

Jean SPILLEMAECKER, à Boulogne-sur-Mer



COMPRESSION

L'Intérêt des hautes compressions

(Par O. MUREAU)

SI est un problème qui doit retenir notre attention, aujourd'hui, c'est bien celui de la sobriété des moteurs. On prétendra, peut-être que ce sujet n'acquiert d'importance qu'appliqué à l'automobile. Mais j'observerai qu'on aurait tort de ne se baser que sur des chiffres absolus de consommation. Et si le propriétaire d'une voiture appartient à un degré social qui en permet l'emploi sans déséquilibre de budget, il faut convenir qu'en général la motocyclette est plus particulièrement répandue chez l'ouvrier qui l'utilise à des fins professionnelles, ou pour lequel, elle constitue simplement un luxe : la possibilité de satisfaire son goût légitime de tourisme.

Il y a donc une certaine opportunité à envisager la question sous cet angle.

L'emploi de l'essence était grevé d'impôts très lourds, plus qu'en aucun autre pays, et à un point qui décida les distributeurs à mentionner dans le prix de vente la proportion de droits qui frappait ce produit. C'était déjà une erreur puisque l'utilisation de l'essence conditionne actuellement toute l'économie et l'activité sociale.

Combien d'industries relèvent de celle-là ! Or, quand on supprima la taxe de circulation, dans le seul but de pouvoir l'augmenter malgré le principe d'une répartition plus juste, on lui substitua un nouveau droit de 0 fr. 50 par litre. Le résultat ne s'est pas fait attendre : Alors que tous les pays d'Europe enregistraient une augmentation de la consommation d'essence, cet emploi est en régression marquée chez nous. Les possibilités étaient dépassées. Et les gribouilles du parlement, une fois de plus, avaient bien travaillé pour la France.

Cependant la suppression de l'impôt à la cylindrée peut nous permettre, si elle se stabilise, d'orienter la technique dans une voie que je crois être celle de l'avenir.

Un véhicule quelconque doit disposer d'un certain nombre de chevaux déterminée par le poids et par la vitesse prévue. Quand pour des raisons d'imposition, nous étions contraints de limiter le volume des moteurs, il était naturel de se préoccuper de ce qu'on désigne sous le terme de rendement spécifique ou volumétrique. C'est-à-dire que, d'une cylindrée donnée, il fallait tirer le maximum de chevaux. C'est encore la formule qui régit en compétition. Elle a amené des rendements remarquables, de l'ordre de cent chevaux et plus au litre même en grosse cylindrée et sans gomage. Nous lui devons de grands progrès mécaniques sous le rapport de l'équilibre thermique et de la résistance de l'huile de graissage ainsi que celle des matériaux :

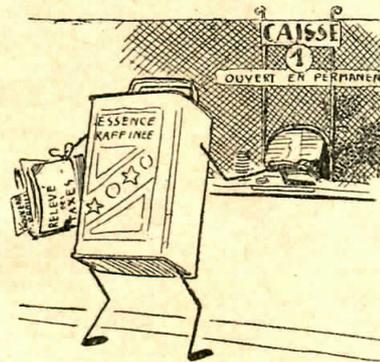
Il fallut augmenter la charge de chaque aspiration, la valeur de chaque pression sur le piston et le nombre de pressions ou régime. Cette nécessité des hauts régimes

exigeait une forte avance à l'ouverture de l'échappement. C'était réduire la détente et limiter l'écart des températures de combustion (il ne peut s'agir d'explosion) et de décompression. L'utilisation calorifique était médiocre : de 2.000° environ pour une compression de 6 à 1 à l'essence, les gaz d'échappement au moment de

ser de 12 à 13 CV pour une dépense de 2 litres 1/2 à pleine admission. La température de compression, la seule qui importe pour la détermination de la souplesse, ne subirait aucun accroissement. Et le poids d'une moto 500 cmc. ne dépasse que de quelques kilos celui d'une 175, si on l'établit en vue d'une vitesse de 100 km.-h. permise par les 12 CV. C'est-à-dire qu'une telle machine, pourrait en sécurité et sans recourir à des métaux onéreux, descendre à 100 kgs. Il faut d'ailleurs considérer qu'une telle moto roulerait encore à l'allure normale de 80 km.-h. avec 2 litres. A cette vitesse, la tenue de route est compatible avec un semblable poids.

Je connais un jeune mécanicien d'automobile qui n'est pas animé, à l'égard des théoriciens, d'une admiration sans bornes. Soyons juste. Le mécanicien repose sur le concours simultané des équations et de l'expérience. Marchand renforcé des soupapes en les allégeant. Il y a beaucoup de paradoxe là-dedans. Et il faut se défier un peu de l'omniscience du calcul.

Au demeurant, je ne suis pas théoricien. Et je n'écris cet article qu'après des essais personnels minutieux. En dépit des progrès des sciences exactes, le fonctionnement d'un moteur n'est justiciable que de l'empirisme. Le calcul et la méthode nous fournissent bien des données. Par exemple aucun homme un peu cultivé ne prétendrait chercher une température de - 274° centigrades, attendu qu'à 273° la pression des



L'essence payait de lourds impôts.

l'ouverture de la soupape, ne passaient qu'à 800°.

Si l'on tient compte des autres parties, la proportion de calories utilisées ne dépassait pas 30 %. C'est-à-dire que plus des 2/3 de l'essence achetée ne servait qu'à chauffer l'air ambiant. Sur un bidon, nécessaire pour accomplir 100 kilomètres, à beaucoup de 500 cmc., 1 litre et demi seul servait à la propulsion. Et la moto devenait un calorifère inutile et perdant, pour cent kilomètres, une somme de 8 à 9 francs (1).

Nous ne pouvons pas prétendre récupérer toute cette chaleur perdue (même en hiver) et qui ne devient pas du travail. Mais il est possible d'amener le rendement thermique à 50 %. Et c'est déjà très beau. La solution n'est pas nouvelle : elle a été employée avec succès, voici longtemps sur des voitures. Elle serait aujourd'hui bien accueillie par tous ceux qui s'imposent un kilométrage annuel.

Elle consiste à adopter un moteur d'un gros cube, par exemple un 500 cmc., en moto, qui fournirait la puissance d'un actuel 350 avec la consommation d'un 175. Ou, plus explicitement, il serait possible par l'augmentation du rapport de compression et la réduction de la charge, de dispo-

(1) Nous avons roulé plusieurs mois sur une 500 cmc. réglée pour l'essence-benzol et qui développait 32 CV à 5.800 tours. Mais, elle absorbait avec son gicleur de 300, 8 l. 5 aux cent km.



Et les gribouilles du Parlement, une fois de plus, avaient bien travaillé pour la France.

corps et leur activité électronique sont nulles, ce qui revient à formuler l'anéantissement de la matière. Mais comme un moteur représente un ensemble où il a fallu synthétiser des conditions difficilement conciliables ; comme, d'autre part, la combustion des hydrocarbures se refuse à un contrôle précis, en raison de l'inertie des appareils de mesure et de la rapidité du phénomène ; comme le travail intratomique de ce phénomène ne relève pas d'un mode d'investigation tel que le stro

oscope, nous ne pouvons nous référer qu'à l'expérimentation.

C'est à quoi nous conformons. Un exemple : l'examen d'une bougie renseigne mieux sur le compromis avance allumage — carburation — caractéristique, que l'étude, d'une part :

Vitesse de propagation de la flamme pour une chambre de dimensions données. D'autre part :

Densité de l'air pour une température et un état hygrométrique donné, et composition chimique d'un certain carburant.

L'essai que nous avons tenté, l'a été à titre purement expérimental. Nous le déconseillons formellement parce qu'une machine n'est jamais prévue pour recevoir des modifications importantes. C'est uniquement l'intérêt que nous portons à la mécanique qui nous y a engagé ; et afin de baser sur des faits indiscutables les considérations techniques que nous publions. Par ses caractéristiques le véhicule qui a servi à l'expérience n'appelaient pas une recherche de cet ordre. Mais ce qui est vrai dans ce cas particulier, l'est, à fortiori, pour des engins affligés d'une gourmandise invétérée.

Livrons le résultat : Carburant binaire en alcool. Ind. octanes 85 ; 100 km. Consommation, 1 litre 25 (1). Vitesse générale, 45-50. Puissance effective approx. pour cette allure en palier et pour un poids total de 115 kg. ; 3 C.V. Et par C.V.H., environ 120 gr. de carburant.

Moteur alpac, 150 cmc., deux temps. Chambre de combustion, 15 cm3. Rapport, 11 à 1, bougie K.L.G. KS5, en retrait d'un centimètre. Avance, 5 mm. 5. Ouverture carburateur 1/10, réglage exact théorique, 18 à 1.

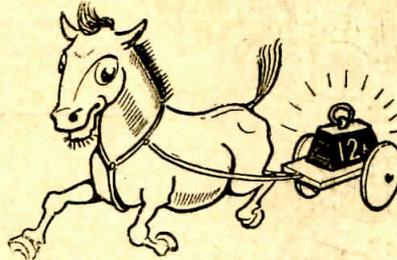
Ici une parenthèse. Amac indique comme régime de moindre consommation les deux tiers du maximum. Dans un moteur ordinaire et en palier, si la multiplication est normale, ce régime des deux tiers correspond aux deux tiers de l'ouverture des gaz. Au dessus, la consommation est plus forte ; au-dessous, elle est moindre, mais... supérieure relativement à la puissance développée. Ce qui explique qu'avec une ouverture 1/8 ou 1/10 et un taux de compression élevé, on puisse obtenir les deux tiers du régime. Dans un deux-temps, cette question de régime mérite une attention spéciale. En l'occurrence, les deux tiers du régime représentaient 2.800 t.-m. Or, au-dessus le cycle est troublé. Et il semble qu'entre 2.500 et 3.000 t.-m., le déflecteur présente quelque efficacité. Enfin, à cette allure de 45, la résistance de l'air est quatre fois moindre qu'à 90. Trois chevaux sont amplement suffisants dans la position verticale.

Dans une machine tous les éléments sont solidaires : la modification de l'un entraîne une perturbation dans les autres. Ainsi le valeur de l'avance n'a été déterminée que parce que l'admission était restreinte, comme la température de compression. La place et la nature de la bougie ont influé également sur ce choix : On ne craignait pas d'allumage anticipé par l'isolant.

Il importait d'éviter les points chauds qui ont une priorité de déterminisme dans la détonation. En outre, le deux-temps ne se refroidit pas par le carter. Il importe aussi d'évacuer vite la chaleur interne. Ces nécessités comportent comme conséquence

la propreté générale du moteur. Surtout pas de calamine.

Considérations sur la carburation dans ces conditions déterminées : Plus un moteur est à la limite de rendement thermique, plus le processus de combustion normale doit être rapide. On doit pouvoir utiliser le moins d'avance possible et obvier à tout



Un véhicule quelconque a besoin d'un nombre de chevaux déterminé par le poids et la vitesse.

retardement. Il est vrai qu'augmenter le rapport de compression, c'est réaliser le même effet sur la course de détente et améliorer le refroidissement.

La combustion est d'autant plus parfaite que la température de compression est normalement élevée et que le dosage est correct.

Malheureusement, l'homogénéité est contestable dans un deux-temps : Gaz frais, gaz résiduels, huile.

A propos de l'huile, notons que le rendement thermique demandait un accroissement de la proportion mélangée. Afin de ne pas troubler exagérément la carburation, nous nous sommes tenus à 7 %. C'était insuffisant, car cela représentait 25 gr. à l'heure pour 150.000 rotations, ce qui ferait un moteur « dur » et chauffant. Nous avons recouru à un artificier. Comme il s'agit d'un bloc-moteur, en élevant le niveau de lubrifiant dans la boîte, nous avons permis à l'huile de passer par le palier situé entre le vilebrequin et le pignon démultiplicateur. L'usinage étant au centième, nous fermions très normalement.

Il est utile de disposer d'un correcteur d'air. Dans une déclivité ou avec vent arrière, le régime est rapide, l'aspiration élevée. L'essence passe sans saccade, aspirée à chaque tour. Mais dans cette ouverture du volet, l'air n'agit qu'à l'extrémité de sa course. Si le moteur tourne vite à faible charge, il supporte un mélange un peu pauvre. L'essai fut effectué en plein été. Si les hautes compressions s'accroissent mieux de l'hiver où la température initiale est basse, on ne gagne rien en économie puisqu'il faut enrichir.

On pourrait croire que la formule préconisée s'oppose à une qualité primordiale : la souplesse de conduite. Qu'on veuille bien considérer que nous conseillons une cylindrée de 500 cmc.

Le rapport est plus avantageux que dans l'expérience. D'une part, nous avons 2 cmc. 5 par kg. De l'autre 1 cmc. 3 par kg. Et la dépense n'est que le double, pour une vitesse également double : 90 km.-h., 2 l. 1/2. Et comme tout se tient dans un ensemble mécanique, la démultiplication se répercute sur la marche.

À la limite de température, le piston ne peut éprouver de grosse résistance.

Une marche économique exige de nombreux rapports.

Nous croyons que la solution quatre vitesses par selecteur doit s'imposer.

J'ai commencé cet article sur l'intérêt

des hautes compressions. Dans le cas où l'on ne viendrait pas à la formule qui en fait l'objet, il ne faudrait pas, pour autant, les négliger.

Nous achelons l'essence, mais nos forêts coloniales peuvent produire assez d'alcool pour notre consommation. C'est, de plus, la seule solution du moteur propre. Il serait possible de partir à l'essence et de marcher à l'alcool. De toute façon et par la richesse réclamée par le seul carburant contenant de l'oxygène, il faut se tourner vers les compressions élevées. Le progrès des moteurs à combustion interne ne peut se chercher ailleurs : c'est vers le rendement thermique qu'il faut tendre.

Je crois que la cause est entendue et l'expérience probante. Il faut que la moto soit à la portée de tout le monde, le bienfait social a droit à la vulgarisation.

O. MUREAU.

MONSTRES AMÉRICAINS

Nous ne désignons pas par ce nom, les excellentes motocyclettes américaines dont personne ne conteste les qualités de puissance, de souplesse, de silence, de confort ou d'endurance. Nous ne pensons qu'à quelques tentatives isolées. Nous avons récemment dit quelques mots d'un de ces monstres construits par l'Américain Luther, coureur bien connu de l'autre côté de l'Atlantique. Voici quelques détails complémentaires. On sait que le moteur est un Plymouth six cylindres. Le poids total de la machine est de 700 kg. environ. L'empattement est de 2 m. 15 environ. Le cadre employé est celui d'une Henderson qui a été allongé et renforcé par des tubes et des plaquettes. Quant à la direction, tenez-vous bien ! A cause de la longueur de la machine, elle n'est pas directe et le mouvement du guidon est transmis à la fourche par deux pignons et une chaîne ! Le radiateur est horizontal. Des bèches articulées et commandées par un levier permet à la machine de rester d'aplomb aux petites allures. Cette machine à roulé, elle a même atteint, en seconde, le 220 à l'heure. Luther espère, quand la mise au point sera achevée, dépasser le 400 à l'heure. Jusqu'à présent la construction de ce mastodonte a dépassé 3.000 dollars !

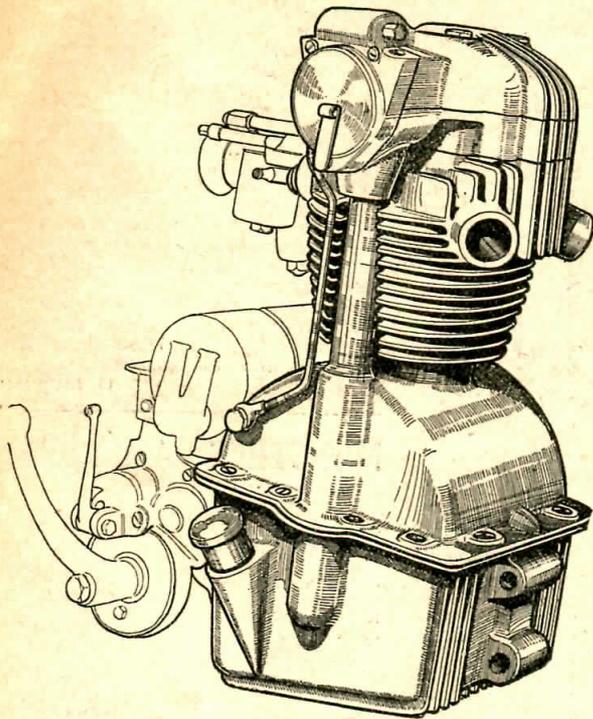
La moto carrossée semble intéresser également beaucoup d'amateurs américains. Souvent ce ne sont que des projets en l'air tels qu'on en voit dans toutes les revues motocyclistes du monde, croquis hâtivement crayonnés et qu'on aurait bien du mal à réaliser. Mais il y a d'heureuses exceptions. C'est le cas d'une machine très séduisante qui a été construite par Raymond Courtney de Lausing, Michigan, et qui est la réalisation d'un idéal souvent évoqué dans les concours de modèles. C'est indiscutablement un succès. Le carénage est d'un aspect extrêmement plaisant. Cette machine a coûté 400 dollars pour les matériaux, sans compter le temps passé et l'usinage. Le moteur est un 4 cylindres Henderson. Les roues de petit diamètre ont des pneus d'aviation. La roue arrière est montée sur une suspension hydraulique. La carrosserie comporte des soutes à bagages. Points à remarquer, le poids et l'encombrement sont approximativement ceux d'une grosse 2 cylindres, et le carénage aura la vitesse de plus de 30 km. Ce sont là des résultats remarquables. La question est de savoir si le prix de revient ne serait pas trop élevé, au cas où on construirait une telle machine en série.

Un autre dessin intéressant et qui est également réalisé, c'est un cyclecar monoplace à 2 roues. Il rappelle d'ailleurs dans ses grandes lignes certains modèles bien connus et qui n'ont d'ailleurs pas réussi à s'imposer. Il comporte 2 petites roues latérales et relevables. Le châssis est tubulaire et les panneaux de la carrosserie sont en simili-cuir. Suspension à ressorts réglables. Direction par fourche à pivot. Transmission acatène. Le moteur est un 2 cylindres 2 temps pouvant marcher avec tous les carburants. Il développe 30 CV. La consommation est d'environ 5 litres aux 100 km.

(1) L'itinéraire emprunté en vue de cet essai présentait un relief assez prononcé. Nous avons la conviction qu'un parcours plat permettrait de descendre à 1 litre.

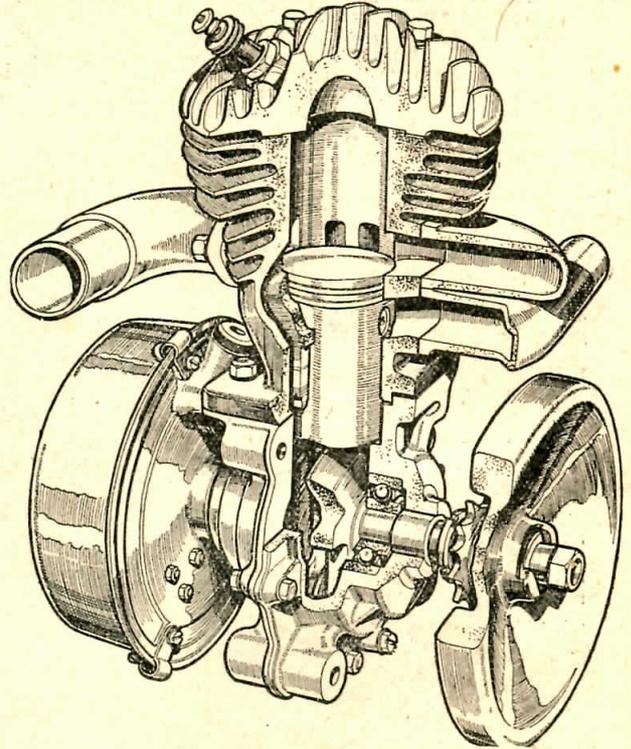
NOUVEAUTÉS

Nous avons groupé dans les trois pages suivantes quelques unes des nouveautés anglaises et italiennes les plus marquantes qui ont été présentées par « Moto Revue » depuis un an.

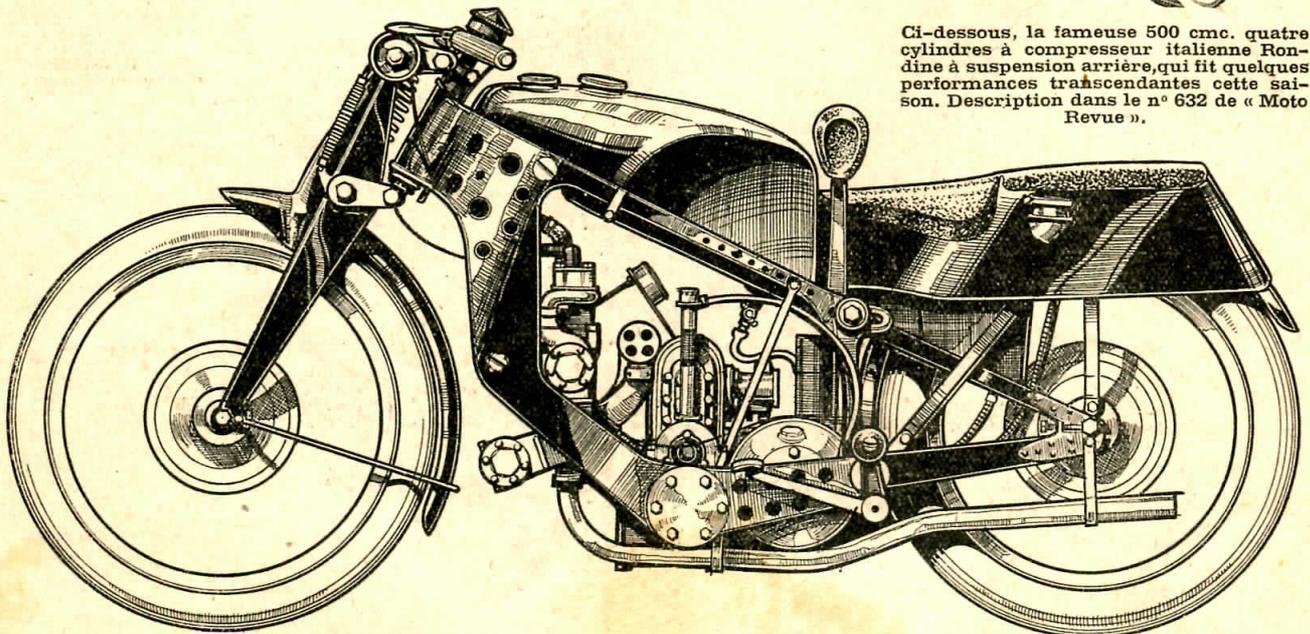


Ci-dessus, le « Supermotore » Farina 250 ccm. Arbre à cames en tête, soupapes, basculeurs et ressorts entièrement enfermés dans un couvercle étanche. Cylindre aluminium chemisé venu de fonderie avec la partie supérieure du carter. Description dans le n° 617 de « Moto Revue ».

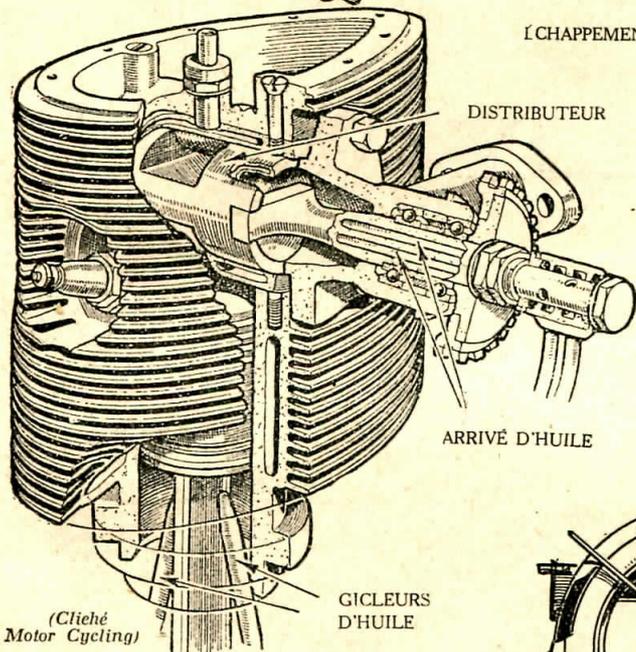
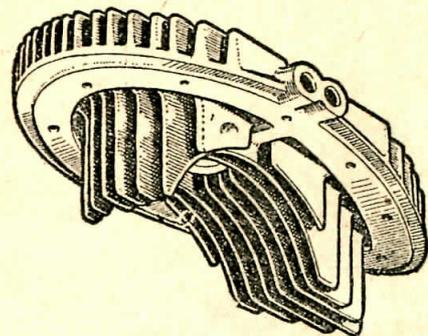
Ci-contre, le Villiers 250 ccm. deux temps à quatre transferts et piston plat. Culasse en alliage léger, deux échappements orientables vers l'avant ou l'arrière. Description dans le n° 611 de « Moto Revue ».



Ci-dessous, la fameuse 500 ccm. quatre cylindres à compresseur italienne Rondine à suspension arrière, qui fit quelques performances transcendantes cette saison. Description dans le n° 632 de « Moto Revue ».

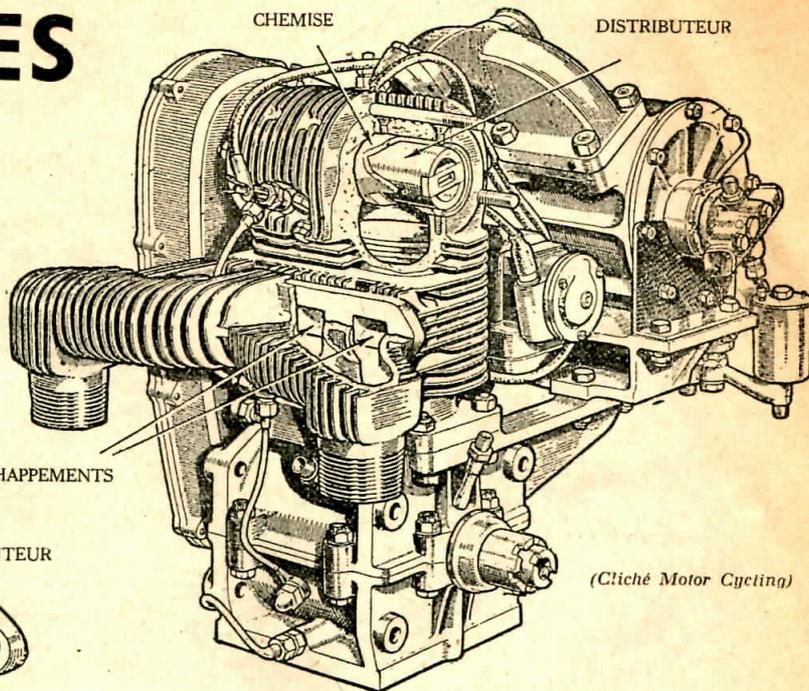


ÉTRANGÈRES



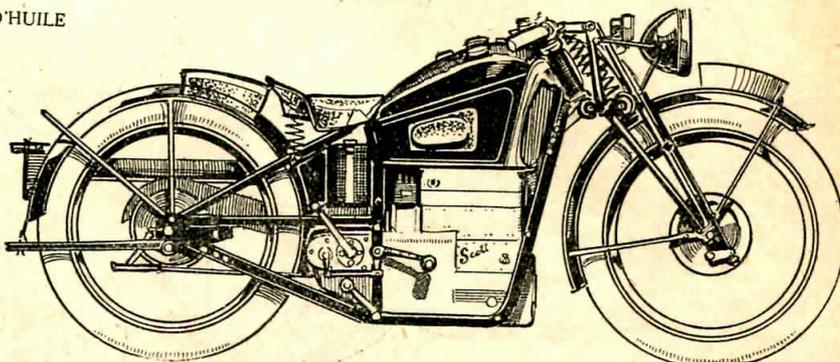
(Cliché Motor Cycling)

Ci-dessus, le cylindre en alliage léger non chemisé du 500 cmc. Cross à distributeur rotatif et refroidissement par huile, qui participa au T.T., y fit très bonne figure et ne fut éliminé que par le bris de la pipe d'admission. Description dans le n° 626 de « Moto Revue ».

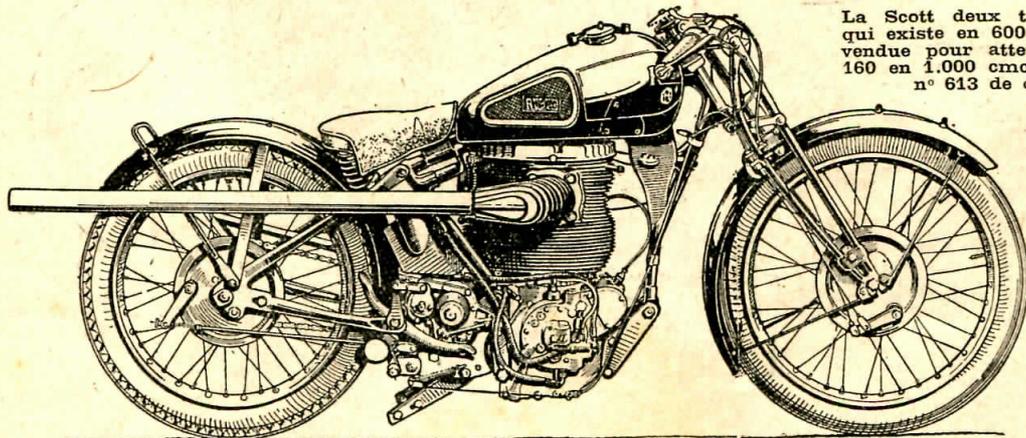


(Cliché Motor Cycling)

Ci-dessus, le moteur Cross 250 cmc. deux cylindres deux temps à distributeur rotatif et compresseur, à cylindres en alliage léger non chemisés. Description dans le n° 628 de « Moto Revue ».

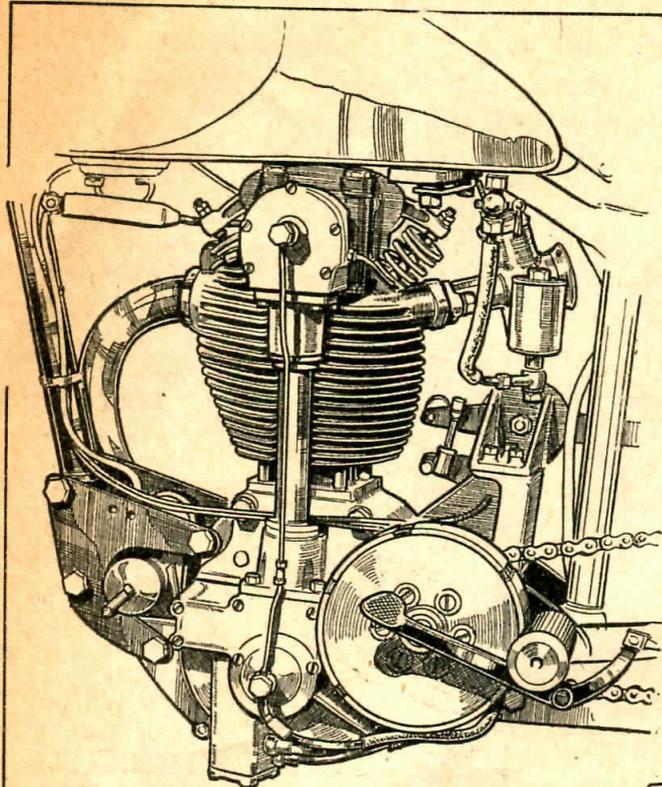


La Scott deux temps trois cylindres qui existe en 600 et 1.000 cmc. et est vendue pour atteindre 145 en 600 et 160 en 1.000 cmc. Description dans le n° 613 de « Moto Revue ».

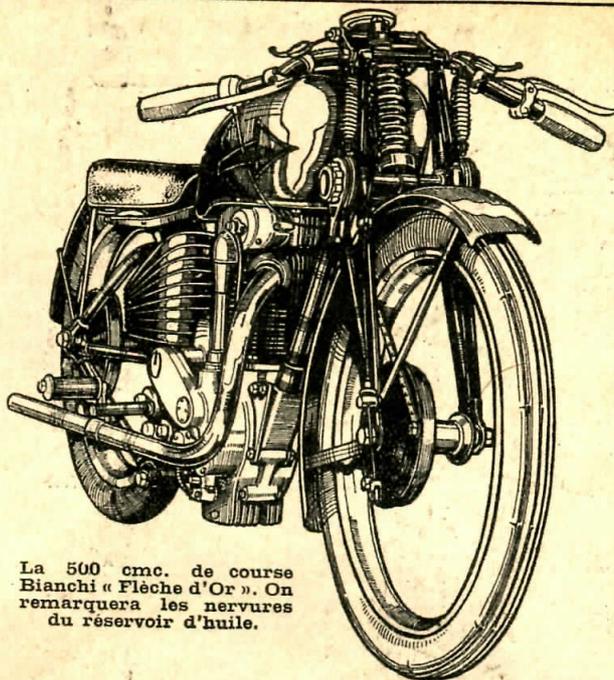


Ci-contre, la Rudge équipée du 500 Cross à distributeur rotatif qui courut le Tourist Trophy Senior.

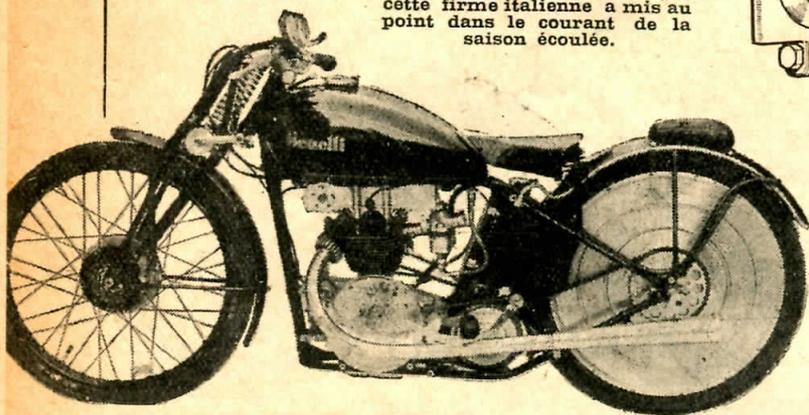
(Cliché Motor Cycling)



Le moteur Gilera 500 cmc. arbre à cames en tête que cette firme italienne a mis au point dans le courant de la saison écoulée.

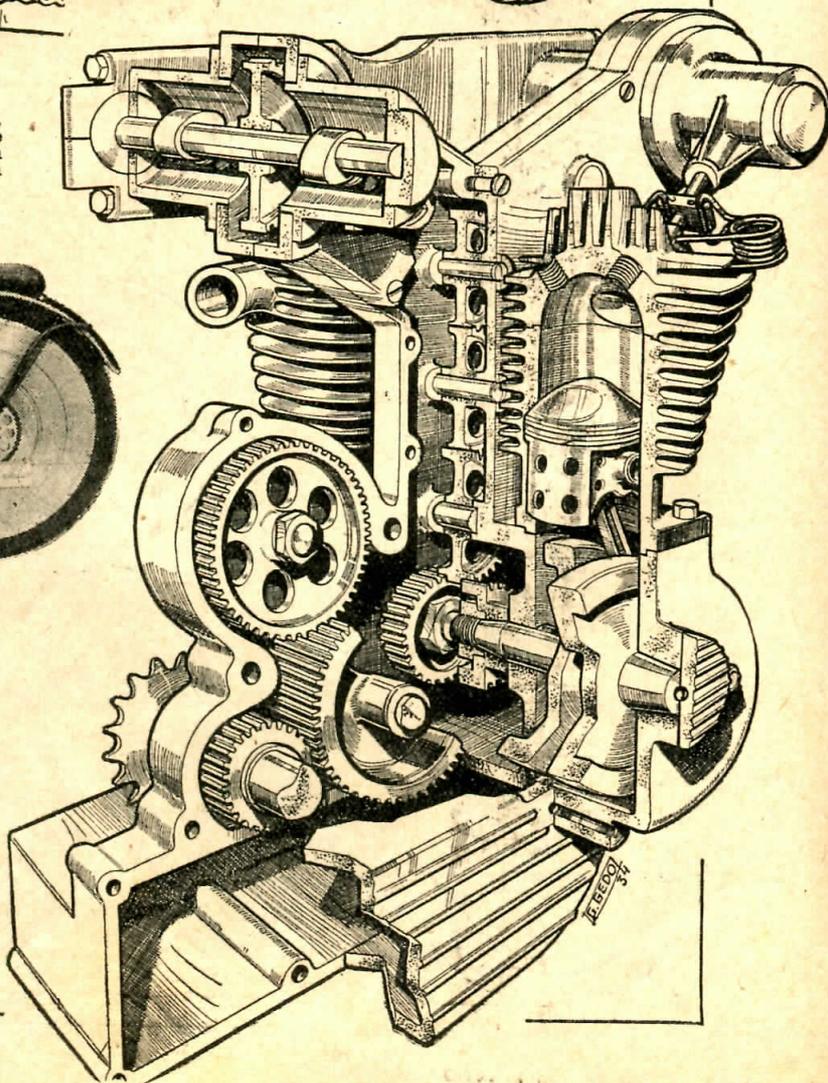


La 500 cmc. de course Bianchi « Flèche d'Or ». On remarquera les nervures du réservoir d'huile.



Ci-dessus, la 250 cmc. de course Benelli double arbre à cames en tête qui est actuellement une des machines de circuit les plus rapides dans cette catégorie. Le volant du moteur est enfermé dans un carter étanche. C'est ce modèle qui profilé et spécialement mis au point, détient à près de 182, le record du kilomètre lancé de sa classe.

Ci-contre, le 350 bicylindre double arbre à cames en tête, construit par le capitaine Azzariti. Ce moteur est construit avec deux cylindres de 175 Benelli et la cascade de pignons qui entraîne les arbres à cames est aussi de fabrication Benelli. Il comporte deux magnétos, deux bougies par cylindre et un carburateur pour chaque cylindre. Description dans le n° 612 de « Moto Revue ».



MATÉRIAUX CONSTRUCTIFS



VEZ-VOUS jamais réfléchi aux matériaux qui entrent dans la construction de votre machine ?

Certainement non, et même à première vue, allez vous croire qu'il n'y a pas là sujet à article.

Voici, classés par ordre de poids décroissant, les matériaux utilisés dans la fabrication d'une moto. Bien entendu, ce classement est approximatif, puisque variable pour les différentes marques :

Fer (fonte, aciers), caoutchouc, aluminium, textiles, plomb, soufre, cuivre (bronzes), verre, cellulose, brai, crin, amiante, mica, porcelaine, gomme laque, bois, talc, cire, carbone, cuir, fibre, liège, papier, cadmium, zinc, tungstène, platine.

C'est coquet... et certainement il en manque.

Le fer et ses dérivés occupent la place la plus importante (environ 70 % du poids de la machine). Le caoutchouc vient ensuite avec 10 %. Puis l'aluminium (8 %), les textiles (3 %), le plomb (3 %), le cuivre et dérivés (2 %). Tout le reste représente environ 4 %.

Fer et dérivés

Le fer pur est très peu employé (masses polaires d'induits de dynamos et magnétos).

L'acier (fer additionné d'une certaine proportion de carbone) est utilisé pour toute la construction courante, selon sa nuance (dureté). L'acier doux est le plus employé : cadres, fourches, réservoirs, etc. Les aciers spéciaux (aciers à grande dureté ou à caractéristiques mécaniques spéciales) sont utilisés pour les soupapes, culbuteurs, tiges, arbres, pignons, cames, poussoirs, bielles, vilebrequins, etc... Selon les cas, ils sont additionnés de chrome, silicium, vanadium, nickel, tungstène, etc.

Caoutchouc

Est utilisé pour les pneus, les poignées de guidon, les repose-pieds, les canalisations électriques, les tubulures d'essence et d'huile (durite) les grippe-genoux, etc. Entre dans la composition de l'ébonite.

Aluminium

Même remarque que pour le fer. L'aluminium est surtout utilisé sous forme d'alliages, ceux-ci sont à base de bronze, silice, etc. Ces alliages sont de plus en plus utilisés dans la technique moderne : culasses, cylindres, carters, bielles, boîtes de vitesses, jantes, réservoirs (en course seulement), carburateurs, magnétos, klaxons, etc., etc...

Textiles

Lin, chanvre, coton, soie.

Se trouvent dans les pneus, tapis de selle, canalisations électriques, induits de magnétos et dynamos.

Plomb (étain)

Accumulateurs, soudures de réservoirs, tuyauteries, fils électriques, étamage des réservoirs en tôle.

Soufre

Est employé dans les pneus, chambres à air, et objets en caoutchouc, pour la vulcanisation. Il entre pour une forte proportion dans la composition de l'ébonite.

Cuivre et dérivés

Le cuivre pur n'est guère utilisé que pour les canalisations électriques ; le revêtement électrolytique de pièces dont une seule partie doit être cimentée (culbuteurs) ou nickelées et chromées (guidon, jantes, réservoirs, etc.).

Le bronze est composé d'un alliage cuivre, étain, zinc.

Le bronze phosphoreux comprend en plus du phosphore qui donne à l'alliage une plus grande dureté et une meilleure résistance au choc.

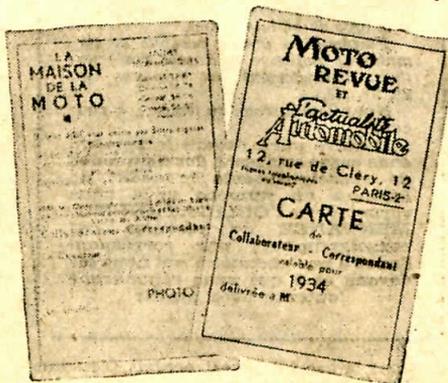
Ces alliages sont employés pour les roulements lisses ou les guides.

Le laiton (2/3 de cuivre, 1/3 de zinc), entre dans la composition des garnitures de freins.

Verre

Glaces de phares et de feux rouges, de rétroviseurs, bacs d'accumulateurs, ampoules d'éclairages, matière insonore des silencieux Burgess et dérivés (laine de verre).

Participez à la vie
de votre journal préféré
devenez nos
Collaborateurs-Correspondants



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 littéraire, 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

Cellulose

Principal composant de la peinture cellulosique.

Est également utilisée comme isolant dans certains cas.

Brai

Accumulateurs.

Crin

Selles, sièges arrière.

Amiante

Joints, garnitures de freins.

Mica

Bougies, condensateurs, collecteurs de dynamos.

Porcelaine

Bougies.

Gomme laque

Vernissage des induits, des câbles électriques.

Bois

Accus (plaques isolantes), amortisseurs de fourches et freins de direction.

Talc (Silicate hydraté de Magnésie)
Pneus et chambres à air.

Cire

Isolant utilisé dans certains cas (pour noyer les vis d'induits ou d'interrupteurs d'éclairage).

Carbone

Indépendamment de son utilisation dans les aciers, le carbone est employé plus ou moins pur, dans la construction des balais (magnétos, dynamos, alternateurs) et des filaments de lampes.

Cuir

Selles, sièges arrière, sacoches, bouchons de réservoirs.

Fibre

Freins de direction, amortisseurs de fourche, isolant.

Liège

Bouchons de réservoirs, garniture d'étanchéité des robinets à tirette.

Feutre

Garniture de selles, joints de sorties d'arbres (vilebrequins, magnétos, etc.).

Papier

Joints divers (moteurs, boîtes, phares, avertisseurs, etc.).

Cadmium

Revêtement des boulons, tringleries, pédales, rayons, etc.

Zinc

Un alliage à forte teneur en zinc est utilisé pour la fabrication de pièces nécessitant une grande précision de fonderie, cet alliage permet de couler des pièces filetées avec une précision suffisante pour ne nécessiter aucune opération de filetage.

Principaux emplois : pompes à huile, carburateur, corps de joncteurs, bâtis d'avertisseurs, etc.

Tungstène

Nous avons vu que le tungstène est utilisé dans la construction des aciers spéciaux (principalement des soupapes). Son emploi à l'état pur se borne aux filaments de lampes et aux vis des rupteurs.

Platine

Electrodes de bougies et vis platinées. Dans la construction d'une motoclette, il entre donc des métaux, des minéraux, des produits végétaux et des produits animaux (soie, fibre, sang séché, cuir, crin).

QUESTIONS ET RÉPONSES

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^e) e destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

? Je vous ai demandé voilà environ quinze jours, quelques renseignements. Je n'ai reçu aucune réponse et en suis tout étonné. Dans le cas où ma lettre se serait perdue, je renouvelle mes questions.

1° Quelle est la vitesse maximum d'une Automoto 250 cmc. A 12, le moteur tournant à plein régime.

2° Cette moto marche très bien, mais dès que le régime est un peu élevé, l'allumage « cafouille ». Un mécanicien consulté accuse la faiblesse d'un ressort de soupape. Qu'en pensez-vous.

3° J'ai l'intention d'utiliser une bougie d'avion, aurai-je un meilleur rendement ?

4° Pouvez-vous me dire pourquoi les pièces de rechange chez Automoto sont hors de prix. Quelques-unes atteignent le double et même le triple des pièces semblables fournies par Terrot, Gnome et Rhône, etc. Il y a là une anomalie que je ne comprends pas.

R. PRADEAU, à Sarlades.

R 1° La vitesse maximum réalisée avec un moteur A.12 est 78 km. avec le réglage du carburateur suivant :

Soit carburateur Amac 30 MDV : Gicleur de 32. Aiguille au cran du milieu. Volet N° 4.

Soit carburateur Amal 4/022 : Gicleur de 80. Aiguille 3^e cran. Volet N° 5.

2° Vous devriez vérifier l'allumage, le condensateur de la machine doit être certainement abîmé.

3° En ce qui concerne les pièces détachées, la moto A.12 date de 1929. La maison Automoto ne fait plus de pièces détachées en série et c'est pour cette raison que leur prix vous semble exagéré.

? Etant lecteur assidu de *Moto Revue* et trouvant très intéressante votre rubrique « Questions et Réponses » je vous serais très reconnaissant s'il vous était possible de me donner quelques renseignements. Je suis possesseur d'une moto Favir, 2 chevaux. Type 6, deux-temps. Je voudrais connaître le réglage du moteur, réglage avance allumage. De bien vouloir me dire quel numéro de gicleur convient pour un carburateur Gurtner, simple manette. De bien vouloir me dire pourquoi elle marche sur quatre-temps et en descente, elle ne peut pas marcher en deux-temps. Et aussi pourquoi au départ elle fait des ratés et s'arrête pendant cinq à six minutes.

M. TERNY, à Poitiers.

R La marche en quatre-temps de votre moteur provient certainement d'une carburation trop riche, c'est-à-dire qu'il y aurait probablement lieu de diminuer le gicleur.

? Je suis lecteur de votre revue depuis l'année où vous parliez des machines des stocks, en 1925, si je me souviens bien et en cette qualité, je viens vous demander le renseignement suivant, qui par surcroît peut intéresser pas mal de lecteurs qui ont de ces grosses machines. J'ai fait l'acquisition d'une machine



Nous prions instamment nos lecteurs, de nous donner, dans leurs consultations techniques, le plus de détails précis possible. Par exemple lorsqu'il s'agit d'un moteur : marque, cylindrée, distribution (deux temps, latérales, culbuteurs ou a.c.f.) type et année de construction.

Lorsqu'il s'agit d'un carburateur, le type de celui-ci. (L'Amac le porte inscrit sur la pipe de passage des gaz, près du collier ou de la bride de fixation selon les types, le Gurtner, sur la cuve.)

Lorsqu'il s'agit de bougies, indiquer le carburant généralement utilisé (essence tourisme, poids lourd ou supercarburants commerciaux, et même éventuellement essence benzol ou alcool) et le type de bougie actuel.

Employez le moins possible de formules de politesse et classez vos questions distinctement par numéros (1° 2°, 3°, etc.)

Nous y gagnerons du temps... et vous aussi.

D'autre part, devant le nombre sans cesse croissant des demandes de renseignements émanant de lecteurs au numéro nous nous voyons dans l'OBLIGATION MOMENTANÉE de réserver ces renseignements par correspondance à nos abonnés à qui nous les devons et à qui nous répondrons toujours avec plaisir

dont la carte grise est perdue. C'est une Réading-Standard.

1° A quelle nationalité appartient-elle.

2° Vitesse, avec et sans side

3° Réglage des soupapes et calage magnéto, celle-ci étant une Dixie.

4° A quel degré est cette magnéto sur cette machine.

5° Combien de chevaux fait-elle ?

F. BENÉTEAU, à Biechr.

R 1° Cette machine est américaine.
2° 90 à l'heure en solo et 75 en sidecar.
3° Les pignons de distribution sont tous repérés.

4° Caler la magnéto au point mort haut avec tout le retard.

5° La puissance de ce moteur à freins est de 12 CV environ.

? Veuillez avoir l'obligeance de me dire si un éclairage acétylène avec feu rouge arrière est réglementaire sur moto Terrot 2 HP.

Recevez Monsieur mes sincères salutations. E. MOINEAU, à Lagny.

R L'éclairage acétylène ne peut être réglementaire du fait qu'il est impossible d'obtenir avec l'éclairage Code.

? En qualité d'abonné à votre journal je me permets de vous demander les renseignements suivants :

Je suis possesseur d'une moto Terrot, type H.D., année 1935, 350 cmc. latérales, numéro dans la série du type 199.195, numéro du moteur 206.181.

1° Maximum d'avance à l'allumage en millimètres ?

2° Réglage du carburateur (Gurtner type M.22.D), avec le supercarburant « Azur » ? Le réglage est-il le même avec l'essence tourisme ?

3° Consommation en essence (Azur) et huile aux 100 km. ?

4° Débit de la pompe à huile Mikro-Gurtner au ralenti ?

5° Vitesse maximum de la moto en solo ?

A. GÉANNE, à Dijon.

R 1° Avance maximum à l'allumage 12,68 millimètres.

2° Réglage du carburateur Gicleur 39. Aiguille au cran central.

Le réglage est le même pour tous les carburants commerciaux.

3° Consommation essence : 3 litres ½ aux 100 km. Huile : 1.200 à 1.500 grammes aux 100 km.

4° Débit de la pompe au ralenti : Une quinzaine de gouttes à la minute.

5° Vitesse maximum de la machine 85 km. à l'heure environ.

? Etant propriétaire d'une Motobécane 3 CV, type B.33C, bloc-moteur culbuteur, 2 tuyaux d'échappement Modèle 1934, carburateur Gurtner

Quand je mets à moitié gaz le moteur a des étournelements (Pffft, pffft.), je roule 100 mètres (Pffft, pffft.). D'où cela vient-il ?

J'avais un gicleur 32, je l'ai changé, j'ai mis un 35, c'est la même chose. Je voudrais savoir :

1° Numéro du gicleur ?

2° Réglage du carburateur ? Type M. 22.D.

3° Quelle est la meilleure huile pour ce type ?

4° Combien peut faire cette moto à l'heure. ?

E. HECHT, à Hellocourt

R Il est probable que les étournelements que vous avez remarqué proviennent du manque d'étanchéité de votre soupape d'admission. Il y aurait lieu de la roder

? J'ai recours à votre obligeance pour les renseignements suivants :

Moto 350, latérale Terrot 1929 (type HD, je crois), cylindre non déculassable.

1° Peut-on remplacer le cylindre par un déculassable ?

2° Peut-on le remplacer par un cylindre avec soupapes en tête (Par exemple celui de la H.S.S.G.) ?

3° Telle quelle est, quelle vitesse peut-elle atteindre en palier, en solo, avec un passager ?

4° J'ai vu plusieurs fois dans *Moto Revue*, en réponse aux questions de lecteurs que la 350 Aleyon latérale pouvait faire 80 km.-h.... c'est peu. J'en connais une qui fait du 90 (chronométré !) et sans aucun truquage, à l'essence touriste. Malheureusement passé 80, la tenue de route est déplorable, du moins en solo.

P. JOUNEAU, à Nantes.

R 1° et 2° Les deux transformations dont vous parlez sont très faisables.

3° La vitesse que l'on peut atteindre en palier oscille entre 85 et 90 km. à l'heure.

4° En ce qui concerne la 350 latérale dont vous parlez, si nous indiquons une vitesse aussi réduite, c'est précisément à cause de l'inconvénient que vous avez constaté au-dessus de cette vitesse.

Q Lecteur assidu, j'ai le plaisir de vous demander un renseignement concernant ma moto, ayant une Rudge, modèle 32, 500 Ulster, cette machine est réglée 50 % benzol-essence, bon rendement, mais pour trouver le benzol sur la route, c'est un problème. Aussi je vous demande conseil pour le carburant (autre que benzol). Je me suis laissé dire qu'avec du poids lourd (machine à régler), j'aurai un meilleur résultat qu'à l'essence pure. N'y a-t-il pas inconvénient j'espère que vous pourrez me documenter sur ce point.
M. BLORET, à Bagneux.

R Il est certain qu'en remplacement du mélange essence-benzol, c'est le carburant poids lourds qui vous donnera les meilleurs résultats.
Vous pourrez l'additionner de tablettes Carbohyd dans la proportion de 2 pastilles pour 5 litres et vous obtiendrez au point de vue antidétonant un carburant à peu près équivalent à l'essence-benzol 50 %.

Q Moto Norton 500 cmc. culbuteurs. Type A. Numéro d'ordre dans la série du type 25679. Numéro du moteur 32.766.
Simple tube, graissage par circulation. Toneline R. Carburateur Amac. licence Amal, 57/012. Carburant Esso. bougie KLG. N° 583. Magnéto ML. Pneus 27 x 2,75.

Demandes :
1° Numéro de gicleur.
2° L'exposé de M. Piel (*Moto Revue*, N° 654. « Le poids lourd supercarburant méconnu »), est-il un article étudié et conviendrait-il à ma mécanique. Si oui, indiquez réglage carburateur et numéro de bougie.
3° L'huile Toneline R, convient-elle ayant l'habitude de rouler vite ?
4° Bougie KLD 583 convient-elle ?
5° Calage distribution et allumage en degrés et millimètres.
6° Réglage des culbuteurs.
7° Pression de gonflage des pneu. 27 x 2,75 à l'avant et à l'arrière.
8° Vitesse, machine en parfait état mécanique.
L. JONVELLE, à Dôle.

R Nous ne connaissons pas bien la Toneline R, mais pour ce modèle l'huile recommandée est la Castrol XXL. Quant à la bougie 583 KLG elle convient bien. Calage. Soupapes en balance.
Les culbuteurs doivent être réglés juste à froid.

Pression des pneus entre 1,5 et 2 (?).
Quant à la vitesse impossible de vous indiquer quelque chose de ferme, car trop de facteurs entrent en jeu. Un tel modèle en état de neuf, doit faire 130 à l'heure.
Quant à la question que vous posez au sujet de l'article sur le carburant poids lourds elle est superflue. Vous devez savoir que lorsque *Moto Revue* publie un article d'un de ses collaborateurs attaché à la maison, c'est toujours un article très étudié. *Moto Revue* ne se permet pas d'induire ses lecteurs en erreur.

Q Lecteur assidu de *Moto Revue* et ayant l'intention de monter sur un vélocar un moteur de moto, je vous serais reconnaissant de bien vouloir m'indiquer de quelle façon et dans quelles conditions ce montage est possible.
Espérant que vous voudrez bien me donner quelques renseignements, soit par l'intermédiaire du journal, soit personnellement, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée, ainsi que mes remerciements les plus vifs.
M. PERRIER, à Paris.

R Nous vous déconseillons formellement de monter un moteur de moto sur le véhicule en question. Il n'est en effet, pas établi pour cela et vous risqueriez d'avoir de graves mécomptes.

Q Ayant lu dans un de vos numéros que vous vous feriez un plaisir d'indiquer à vos lecteurs le réglage de leur machine, je me permets de vous questionner au sujet de la mienne. C'est une 500 cmc. Rudge, 4 soupapes, 4 vitesses qui doit avoir environ 4 ans, elle fait plus de 6 litres en ne dépassant pas le 110. Pourriez vous me donner le réglage du carburateur, le numéro du gicleur, le cran où il faut mettre l'aiguille. J'ai un carburateur Amac avec l'air sur le côté droit.
Voici les caractéristiques de la moto : Rudge-White Woth. Numéro d'ordre dans la série du type 27.187. Numéro du moteur 48233. Je n'ai pas pu trouver de numéro au carburateur.
P. BORNES, à Istres.

R Si c'est un moteur spécial Model. Gicleur 150. Modèle Ulster. Gicleur 180. Aiguille au cran du milieu.

Q Moto Terrot, type H.S.T. N° série 42416. Moteur Jap. 350 cmc. à culbuteurs.
Taux de compression ?
Avance allumage maximum ?
Réglage complet de la distribution ?
2° Moto Prester-Jonghi 1935, 350 cmc. à culbuteurs.
Taux de compression ?
Avance allumage maximum ?
Réglage complet de la distribution ?
3° Quel est le taux de compression maximum à employer avec : 1° Les supercarburants (Esso, Azur, Pégase). 2° Avec le carburant poids lourds additionné d'Autliène ?
R. DENIZOT, à Colombes.

R Taux de compression : 4, 5 à 1.
Avance à l'allumage : 10 ou 11 mm.
Calage de la distribution :
Admission : Ouverture : Avant PMH 0,56.
Fermeture : Après PMB 13,58.
Echappement : Ouverture : Avant PMB. 18,02. Fermeture : Après PMH. 3,35.

Q Je viens vous demander les renseignements suivants :
Moto Magnat Debon 350 cmc. latérales, numéro d'ordre dans la série du type 504.64, indication du type HM.

PLUS QUE QUELQUES NUMÉROS

NOTRE numéro-album du Salon a obtenu son succès habituel. Aussi ne nous en reste-t-il que quelques exemplaires et ceux qui voudraient se les assurer ont tout intérêt à se hâter de les commander. Voici un extrait succinct de ce qu'on y trouve, outre les descriptions et photos des différentes machines et sidecars qui y étaient exposées :
Tendances actuelles par H.-P. Borestroke. Considérations sur le motocyclisme anglais, allemand, italien, norvégien, suisse, marocain, par nos correspondants particuliers ; Ce que nous devons à la machine de course ; La popularité du sidecar ; Le vrai grand tourisme à moto, par Alexis ; Malbrough motocycliste, fantaisie en vers, par René Mollard ; A travers l' A.O.F., par J. Soubrier.

Indépendamment de cela on peut y trouver les adresses des meilleurs agents et motoristes de France, des spécialistes, etc... Cet album est vendu 6 francs à nos lecteurs et 4 francs à nos abonnés. Port en sus. France et Colonies, 0 fr. 75 ; Union Postale, 3 fr. 50 ; Autres pays, 5 fr. 50. N'oubliez pas si vous êtes abonné de joindre votre bande d'abonnement.

Numéro du moteur 53.213.
1° Réglage complet du carburateur Gurtner à deux manettes. Le carburateur n'a pas de numéro ni de lettres.
2° Réglage des soupapes, jeu des poussoirs.
3° Avance à l'allumage en mm.
4° Au départ, la machine a des ratés en 1^{er} et en 2^e ; le gicleur qu'il y a sur la machine est un 34. Pourriez-vous me dire s'il n'y a pas d'inconvénients que je me serve du poids lourd ? Je vous dirais que ma 2^e vitesse saute, quelle pièce faut-il changer ?
L. GRÉCEN, à Alès.

R Réglage des soupapes. — Le jeu des poussoirs ne doit pas dépasser 2/10 à l'échappement et 1/10 à l'admission. On peut même régler sans jeu une fois le moteur chaud pourvu qu'il soit possible de tourner librement les poussoirs entre les doigts.

Avance à l'allumage. — 10 mm. environ.
Ratées. — Assurez-vous que l'essence arrive bien et que la magnéto fonctionne normalement. Utilisez une bougie Gilardoni 100 ou mieux une Lodge H1. Vérifiez ou faites vérifier également le calage de la distribution.

Carburants. — Ces moteurs sont prévus pour l'utilisation de l'essence ordinaire. Vous pouvez cependant employer le poids lourd sans inconvénient. Pour obtenir une amélioration du rendement en utilisant ce carburant, il faut augmenter le taux de compression ce qui n'est pas à conseiller dans les moteurs à soupapes latérales.
Notez d'autre part qu'il faut remplacer le gicleur normal par un autre d'un numéro plus fort.
La moto en question est sortie des usines Magnat-Debon en mai 1927.

Q Etant abonné soyez assez aimable de me donner quelques renseignements sur B.S.A. J.35-12. Réglage du carburateur pour le meilleur rendement, avec filtre ou sans filtre à air.
Carburant convenant le mieux.
Bougies résistantes à vitesse élevée.
PARADIS, à Paris.

R Réglage du carburateur : Sans épurateur Gicleur 80.
Volet 4/4.
Aiguille : 2° position du haut.
Carburants recommandés : Esso, Azur ou poids lourd.
Bougie résistante à vitesse élevée : KLG, KS5.

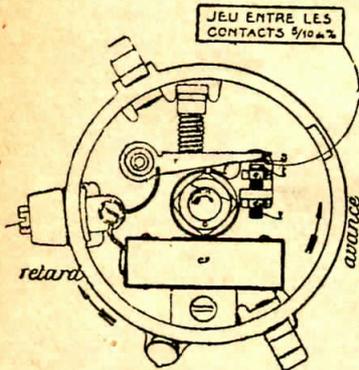
Q Lecteur de *Moto Revue* je viens vous demander quelques renseignements pour ma moto.
Moto Ravat. Modèle 1925, type 1800 T.2, 175 cmc. deux-temps. Magnéto France A.O.R. Bougie KLG-KS5. Carburateur Zenith 15-HK-446. Gicleur 65 Essence tourisme du commerce 10 %. Huile demi-fluide. Je roule avec ma femme en tansad 75 kg. + 55 kg. Je désirerais connaître : 1° Réglage de l'avance en millimètres (avance fixe). 2° Quelle bougie employer. 3° Quel gicleur. 4° A quoi sert la vis de côté du carburateur et comment la régler. 5° Quelle doit être la consommation moyenne et la vitesse dans de telles conditions d'utilisation.
Excusez toutes ces questions de motard débutant. Remerciements.
Respectueuses salutations.
E. RIMBAULT, à Cosne.

R Réglage de l'avance : 3 mm. 5.
Bougie : Employez une bougie Gilardoni 220.
Gicleur de 70 ou 75.
Vis de carburateur : Il s'agit de la vis de réglage du ralenti. Pour régler le ralenti il suffit :
1° De serrer à fond la vis de ralenti.
2° De fermer le plus possible la manette des gaz le moteur étant en marche.
3° De dévisser la vis petit à petit jusqu'à ce que l'on obtienne le meilleur ralenti.
Consommation : La consommation doit être de 3 litres ½ à 4 litres.
Vitesse : La vitesse approximative doit être de 50 kilomètres à l'heure.

TUYAUX BLEUS

PAUVRES motocyclistes qui roulez avec des machines dont les tuyaux d'échappement revêtent à la sortie du cylindre des teintes variant du bleu au violet et rappelant la gorge de certains oiseaux ! Si vous saviez ce que pensent en voyant cela ceux d'entre nous qui ont quelque compétence en la matière, vous rougiriez jusqu'aux oreilles, puis prenant vos tuyaux dans les bras et vos jambes à votre cou, vous courriez chez le chromeur le plus proche afin de faire disparaître toute trace du désastre. Enfin, toujours courant, vous vous précipiteriez à *Moto Revue* où vous demanderiez d'où provient le phénomène, s'il est dangereux et comment y remédier. Voici ce qu'on vous répondrait :

Tout d'abord, n'incriminez pas le constructeur dont le chrome est certainement excellent. Le bleuissement des tuyaux d'échappement a toujours pour cause une combustion imparfaite du mélange durant le temps où il se trouve dans la chambre d'explosion. Brûlant incomplètement toute sa masse n'est pas



Si l'avance à l'allumage est insuffisante, le mélange brûlera mal et continuera à brûler dans les tuyaux d'échappement qui bleuiront.

comburée pendant le court espace de temps de son séjour dans le cylindre et il continue à se consumer dans le tuyau qu'il porte au rouge sombre — la nuit, cela est visible — et le résultat est que le chrome (ou le nickel) bleuit.

CAUSES DE MAUVAISE COMBUSTION DU MÉLANGE

DANS les quatre-vingt-dix-neuf pour cent des cas les deux causes de mauvaise combustion du mélange sont, soit une insuffisance d'avance à l'allumage, soit pauvreté du mélange.

Insuffisance d'avance à l'allumage.

— Je ne vous ferai pas l'injure de supposer un seul instant que vous conduisez toute avance coupée. Je n'envisagerai donc que les causes accidentelles d'insuffisance d'avance. Sur la plupart des moteurs, le pignon d'entraînement de la magnéto porte un trou conique dans lequel est enfoncé et bloqué à l'aide d'un écrou le cône mâle qui entraîne le rotor de la magnéto. Il se peut que lors d'un précédent remontage, cet écrou ait été insuffisamment serré et que le cône mal

Lorsque les tuyaux d'échappement sont bleus, c'est toujours un signe de mauvaise combustion. Dans ce qui suit Piel étudie quelques-unes des causes de combustion défectueuse.

maintenu ait tourné, la magnéto se décale et prend soit plus d'avance, soit plus de retard qu'il n'en faudrait. Seul, ce second cas nous intéresse, puisque c'est lui qui provoquera le manque d'avance cité plus haut. Il est possible aussi que lors d'un démontage de la magnéto, le calage ait été mal fait, soit que le rotor ait tourné par rapport au pignon, soit que par inadvertance, celui qui a effectué le travail ait opéré le calage manette incomplètement poussée à la position « pleine avance ».

Dans d'autres cas, mais très rares, le calage de la magnéto s'effectue au moyen d'un Vernier (sur certaines A.J.S., par exemple). Le pignon d'entraînement de la magnéto porte aux environs de sa périphérie un nombre de trous déterminé — 20 par exemple —, un plateau solide du rotor de la magnéto porte, lui, un trou de plus. Une portée, parfaitement centrée pénètre en s'y ajustant dans le trou central du pignon d'entraînement, et, entre ces deux parties se trouve une rondelle portant de part et d'autre deux tétons s'engageant dans un des trous du pignon et dans un des trous du plateau.

On peut ainsi déplacer le plateau solide du rotor d'une infime fraction de tour par rapport au pignon. Il va sans dire que dans le cas d'un semblable système de réglage, un décalage en marche est absolument impossible et que si l'avance manque, c'est au réglage qu'on en a pas mis assez.

MANQUE D'AVANCE DE L'ALLUMAGE PAR BATTERIE

LE système de réglage de l'avance avec l'allumage par dynamo et batterie est un peu différent de celui d'une magnéto. Ici, dans toutes les marques que nous connaissons, le rupteur est fixe et son marteau est attaqué par une came qui le fait lever au moment où la rupture doit se produire. Cette came est bloquée sur son axe par un assemblage conique. A moins d'un défaut de montage, même si elle n'est que légèrement serrée, il est impossible que cette came se décale en marche, étant donnée la très grande longueur de portée et la faible pente qu'il est possible de donner au cône. La pièce qui peut se desserrer est l'équerre portant la vis platinée fixe. Cette équerre porte à sa partie la plus basse un trou allongé horizontal, dans lequel vient s'engager la tête d'une vis excentrée. En faisant tourner cette vis, on imprime à l'équerre un déplacement vertical qui augmente ou diminue l'écartement des vis platinées au moment de la rupture. Le tout, une fois le réglage obtenu, est bloqué par une autre vis passant dans une rainure verticale, pratiquée dans l'équerre. Comme c'est au moyen du déplacement de cette vis platinée fixe que l'on effectue la mise au point défini-

tive de l'allumage (un tel système supportant des différences d'écartement considérables) une fois que *grosso-modo* la came a été amenée à la position voulue, il est facile de comprendre que si la vis de blocage, mal serrée, se desserre et permet aux vis platinées de se rapprocher, le moment de la rupture se trouvera retardé.

FAIBLESSE DE L'ÉTINCELLE

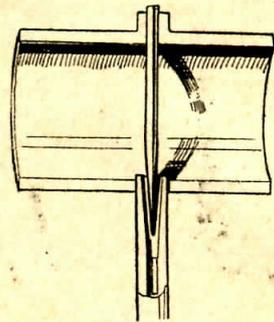
AYANT passé en revue toutes les causes provoquant un retard effectif à l'allumage, c'est-à-dire une production trop tardive de l'étincelle, il est indispensable pour épuiser complètement le sujet qui nous occupe, d'examiner celles qui, tout en ayant les mêmes effets, ne sont pas dues à cet éclatement tardif de l'étincelle.

C'est le cas d'une étincelle trop faible.

Lorsque l'étincelle manque de vigueur, elle a beau arriver à point nommé, elle n'enflamme pas aussi vite le mélange qu'une étincelle normale et le résultat est le même que si elle se produisait trop tard : combustion lente du mélange qui continue à brûler dans le tuyau d'échappement.

Une bougie encrassée ou présentant des fuites à la masse peut être une cause de faiblesse d'étincelle. Dans le premier cas, l'étincelle a du mal à franchir l'espace séparant les électrodes. Dans le second, le courant qui prend toujours le chemin de moindre résistance s'infiltré entre l'électrode centrale et le culot à travers l'isolant. Remèdes : 1° nettoyer la bougie ; 2° la remplacer.

Si l'allumage se fait par magnéto, une magnéto, désaimantée, un rupteur ou un condensateur en mauvais état, sont des causes de faiblesse du courant, donc de l'étincelle. S'il se fait par dynamo et batterie, les causes de faiblesse du courant non imputables à la bougie, peuvent être de deux sortes : batterie détériorée ne tenant plus la charge, dynamo en mauvais état ne chargeant plus la batterie, qui, petit à petit, restitue tout le courant qu'elle avait emmagasiné, sans en recevoir de nouveau en échange.



Principe d'un carburateur à aiguille. En remontant l'aiguille on admet d'autant plus d'essence que le volet laisse passer plus d'air. Si elle est trop basse, l'essence manque et le mélange brûle lentement.

PAUVRETÉ DU MÉLANGE

AINSI que je le disais plus haut, la pauvreté du mélange air-essence est une cause fréquente de mauvaise combustion — ou plus exactement, de combustion trop lente — donc de bleuissement des tuyaux d'échappement. Cette pauvreté du mélange peut elle-même avoir plusieurs causes déterminantes. Nous allons les étudier.

GICLEUR TROP FAIBLE

La première de toutes les causes provoquant un mélange insuffisamment riche, la plus courante lorsque tout le reste du carburateur est en bon état, c'est un gicleur de trop petites dimensions. Beaucoup de motocyclistes s'imaginent — bien à tort — qu'en diminuant le gicleur, on diminue *ab ipso facto* la consommation. La vérité est qu'on l'augmente bien inutilement en montant un gicleur plus gros qu'il ne faudrait et bien entendu, si après cela on le diminue pour le ramener à la normale, la consommation diminue et devient, elle aussi, normale. Par contre, si partant du gicleur convenable, on en monte un plus petit, la consommation ne diminue nullement, car le moteur chauffant, le carburateur trop chaud fait vaporiser l'essence qui se trouve ainsi dissipée en pure perte.

AIGUILLE TROP BAISSÉE

Dans les carburateurs à aiguille, l'aiguille qui dose le mélange d'après l'ouverture du volet des gaz dont elle est solidaire porte, chacun le sait, plusieurs crans. Bien que jouant son rôle jusqu'aux trois quarts environ de l'ouverture du volet — puisqu'après cela elle dégage entièrement le puits et que le débit du gicleur seul entre en ligne de compte — il se peut qu'en l'abaissant par trop on arrive malgré tout à appauvrir le mélange dans de telles proportions que la combustion arrive à en être trop lente, tout au moins à certains régimes.

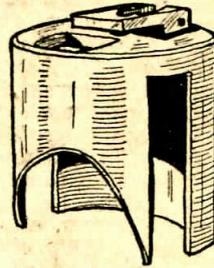
VOLET TROP ÉCHANCRÉ

Les volets de gaz portent à leur partie arrière une échancrure qui peut être plus ou moins profonde, c'est la dimension de cette échancrure qu'indique le numéro du volet. Elle est déterminée aux essais par le constructeur et le meilleur conseil que je puisse vous donner est de ne pas la modifier. Il se peut, malgré tout, qu'ayant adapté un nouveau carburateur à votre machine, le volet se trouve être trop échancre. A ce moment, si vous avez le gicleur qui devrait normalement convenir, la quantité d'air admise se trouve trop importante et le mélange est appauvri, surtout que par la même occasion, la succion étant moins puissante, le gicleur ne débite plus ce qu'il devrait. Si pour rétablir la proportion d'essence convenable, vous augmentez le gicleur, vous arrivez à admettre une trop grande quantité de mélange, ce qui augmentera sans aucun doute, la consommation d'une façon très importante.

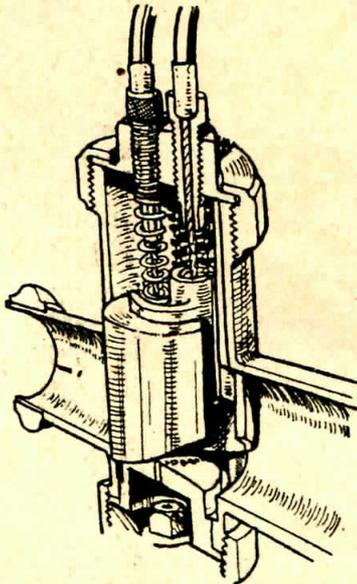
ENTRÉES d'AIR ACCIDENTELLES

Nous venons de voir quelques-unes des causes pouvant sur un carburateur et un moteur en bon état, provoquer l'appauvrissement du mélange. Mais à côté de ces causes dues uniquement à un mauvais réglage, il y en a que je qualifierai d'accidentelles, celles qui proviennent de l'usure de différents organes ou de remontages défectueux. Dans le carburateur, nous avons deux pièces perpétuellement en mouvement alternatif, ce sont le volet des gaz et l'aiguille. Il ne sera évidemment pas question de l'aiguille dont l'usure ne peut pas appauvrir le mélange. Par contre il est loin d'en être de même en ce qui concerne le volet. Dans son mouvement de va-et-vient vertical, il frotte sur les parois internes du corps de carburateur et

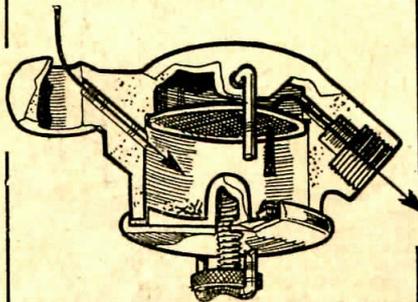
Les tuyaux bleussent parce que...



... Le volet des gaz est trop échancre. Le volume d'air est trop important par rapport à celui d'essence. Monter un volet d'un numéro au-dessous.



... Le volet des gaz est usé et de l'air s'infiltré, appauvrissant exagérément le mélange. Il faut le changer et quelquefois aussi mettre un corps de carburateur neuf.



... Des impuretés obstruent la tuyauterie d'arrivée d'essence : Montez un bon filtre et cela ne se reproduira plus. Le filtre ci-dessus, par son large tamis laisse passer suffisamment d'essence, même s'il se trouve partiellement obstrué.

finit par s'user. Cette usure produit un jeu laissant l'entrée libre à un volume d'air dont le moteur se passerait volontiers.

Un carburateur dont le joint est défectueux ou la bride mal dressée laisse aussi passer de l'air. S'il est à collier, il importe qu'il soit très juste sur la pipe, c'est-à-dire qu'il y entre à frottement assez dur.

Une entrée d'air additionnelle intempesive peut aussi être provoquée par le jeu du guide de la soupape d'admission, dans ce cas, il est urgent de le remplacer par un neuf, ainsi du reste que la soupape si sa queue est usée, car ceci a outre l'entrée d'air d'autres graves inconvénients. Mais ceci sort du cadre de cet article.

Enfin une entrée d'air peut se produire à un endroit auquel on ne pense généralement pas, à l'endroit où les câbles pénètrent dans le carburateur, s'il n'y a pas d'arrêt de gaine.

La plupart du temps on trouve dans le commerce des transmissions de carburateurs toutes prêtes : câbles, gaines, embouts. Mais si l'on est amené à changer le câble seul, ne jamais oublier l'arrêt de gaine.

Bien entendu, l'écrou moleté qui maintient le chapeau du carburateur doit être toujours bien serré, mais je suppose ne pas avoir besoin d'insister sur ce point.

Voici donc exposées succinctement les causes qui provoquent le bleuissement. J'en ai omis volontairement une, c'est le cas d'un tuyau mal chromé, mais il est si rare qu'il n'y a pas lieu d'en faire mention.

PIEL.

DE TOUT UN PEU



RÉPARATION RECORD

VIEUX lecteur de *Moto Revue*, je vous serais très reconnaissant de signaler à nos collègues motocyclistes, l'amabilité de la maison « Tout pour Moto ». Ayant depuis 1 an un avertisseur Evé et ce dernier ne fonctionnant plus, cette maison m'en a effectué la réparation gratuitement et ce dans un délai record Paris-Lyon-Paris en 3 jours.

BRIAUCOURT, à Villepinte.

REMERCIEMENTS AU SÉLECTEUR VITEX

Je tiens à adresser à Vitex tous mes compliments pour la qualité de ses sélecteurs. Voici bientôt six mois que j'en ai un sur ma machine (Motobécane 500 cmc. 4 soupapes) et il n'a jamais eu besoin de révision ni de réglage, et pourtant il a manœuvré un certain nombre de fois tant par beau temps que par la pluie et la boue. J'en suis si content que je l'ai recommandé à plusieurs de mes amis qui en ont muni leur machine et s'en déclarent fort satisfaits.

J. HUBERT, à Angers.

M. GIBORY A SAINTE-GAUBURGE

VICTIME d'une stupide panne en participant au circuit Aiglon (épingle de nourrice fixant l'itinéraire se détachant, passant dans le carburateur et venant se coincer sous la soupape d'échappement), un garagiste de Sainte-Gauburge distant de 4 km. est venu voir, est reparti chercher ses outils, a déculassé et reculé (517 Peugeot) et n'a voulu accepter que 4 francs.

Ceci à midi, il déjeunait et s'est interrompu pour me dépanner.

Ce monsieur est agent de Peugeot à Sainte-Gauburge, Monsieur Gibory : une bonne adresse !



Oui... un joli rêve, mais hélas, bien trop beau pour être vrai.

C'était à une époque, qu'il ne me fut pas possible de déterminer à mon réveil ; le monde en ce temps inconnu était sous l'emprise d'un mal terrible, inexorable. Un microbe d'une grande puissance de contamination sévissait d'une façon lente, mais sûre. Les savants les plus illustres s'intéressèrent à la question, et on lui donna un nom (qui comme tous les noms de microbes était long et difficile à prononcer) carburogiclomotodrum..... ?

Tous et toutes en étaient atteints ; bébé sur sa patinette à moteur faisait des virages étonnants pour son âge. Maman qui l'emmenait avec elle faire ses courses, elle, en vélomoteur lui en patinette, disait aux autres commères : « Voyez comme il est déjà adroit, il est champion de vitesse à l'école maternelle ; mon plus grand, qui a sept ans, est second en gymkhana ».

Sous un ciel d'azur, grand-papa faisait son petit tour de ville, commodément installé dans un tricycle à moteur qu'il conduisait allégrement en fumant sa pipe.

Sur une grande route, des jeunes gens jonaient pleine sauce, sous l'œil bienveillant de nombreux agents d'une police routière montée sur de rapides motos, gardant les croisements, et obligeant chacun à tenir sa droite (oh, le beau rêve).

Le microbe avait jailli son apparition partout, celui de la papeterie, moins puissant, avait succombé sous les attaques du carburogiclomotodrum, et l'on avait supprimé les permis de conduire, les papiers obligatoires pour rouler sans attirer les joudres de la police.

Les fabricants ne savaient plus où donner de la tête, le chômage n'existait plus ; on vendait de la moto ; on roulait en moto et autres dérivés. Les autos avaient été supprimées, et on avait de ce fait, de la place sur les routes, seuls les engins à deux ou trois roues circulaient. On ne reconnaissait plus les riches des pauvres, les machines étant toutes de même série, car on était arrivé à un point de perfection mécanique qu'il était impossible de dépasser ?

Fantaisie par René Mollard

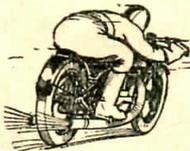
Au point de vue social, c'était parfait ; le riche n'éblouissait plus le pauvre avec ses 40 CV et tout le monde roulait heureux. Les phares, les klaxons avaient également disparu, la police se chargeait partout de la circulation et les agents postés partout où il était nécessaire qu'ils soient. La lumière artificielle était installée jusque dans les moindres villages les plus reculés, et la nuit, on voyait comme en plein jour. D'immenses panneaux indiquaient

Les mères racontaient fièrement les exploits motocyclistes de leurs rejetons.



les directions avec le nombre de kilomètres juste. La nuit, ses pancartes étaient lumineuses.

Les motos, les sidecars, les tricyles, les patinettes étaient tous

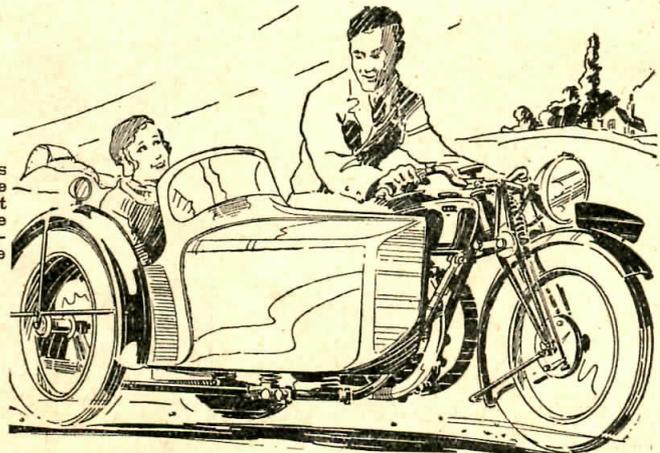


Des jeunes gens filaient « à plein tube » sur la route.

montés avec des moteurs quatre cylindres et 100% silencieuses. Les conducteurs ne s'enguirlandaient plus, n'en ayant plus l'occasion.

La vie était belle, et on en profitait. Oh, oui, certes, la vie était belle, je pilotais une superbe machine, sans bruit, sans heurt, mon sidecar semblait voler sur la route avec un léger ronronnement aussi ténu que celui d'une mouche. La priorité n'existait pour personne, seuls les policiers

Je pilotais, sans heurt, un superbe sidecar qui semblait voler sur la route avec un ronronnement aussi léger que celui d'une mouche.



vous la donnaient, où vous l'interdisaient, suivant les circonstances.

Les journaux politiques avaient disparu, et seul Moto Revue paraissait, on ne lisait plus au bas des pages les recommandations qu'elle ne cessait de répéter en 1935, plus de mécaniques plus ou moins belles, plus de publicité, seuls des comptes rendus de promenades intéressantes en faisaient les frais. Que beau rêve... Les motocyclistes ne prenaient plus cette belle revue comme champ de batailles, et ne brisaient plus la lance dans ses colonnes sur des sujets plus ou moins variés, vitesse ou non, port du casque ou non, etc., etc., tout le monde était d'accord.

J'en étais là de mon rêve, lorsqu'un bruit terrible, infernal, un tremblement formidable me réveillait en sursaut. Mon Dieu, que c'était-il passé ? un tremblement de terre... Non, même pas, petit à petit, je reprenais mes esprits, et je constatais qu'un poids lourd, dans un fracas de tous les diables, démarrait sous mes fenêtres ; il était 7 heures du matin et je prenais mon travail à 7 heures 15.

D'un bond, j'étais à bas de mon lit, et machinalement, je jetais les yeux sur ma table, le journal du jour était en gros titres ; Conflit Italo-Ethiopien, graves accidents de motos : un mort, un blessé grave. La T.S.F. donnait des nouvelles toutes fraîches : une auto entre dans un passage à niveau, quatre morts, etc... etc...

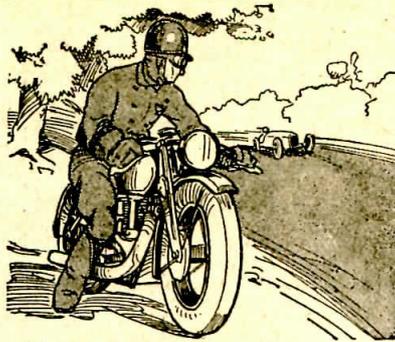
Quel dommage d'être réveillé, mon rêve était si beau.

Pour être à l'heure à mon travail, je prenais mon sidecar, et le bruit de mon moteur m'effraya ? Celui que j'avais en rêve était si souple, silencieux. Je partais en vitesse, lorsqu'un coup de sifflet strident arrêtait mon élan ; un brave gendarme monté sur un bon vieux vélomoteur m'intimait l'ordre d'aller doucement, et de klaxonner. De rage de voir mon beau rêve rappelé si brutalement à la réalité, j'accélérai bien vite semant le représentant de la loi...

Pourquoi avais-je fait cela ? Moi si respectueux de l'autorité ; je n'aurais su le dire. Mais mon pauvre policier faisait tellement contraste avec ses cheveux gris et ses longues jambes maigres qui dépassaient son réservoir de vélomoteur, (trop petit pour lui), avec ceux que j'avais vu cette nuit où j'avais eu la naïveté de croire que le carburogiclotodrum avait fait son œuvre.

Car, si le nom m'est venu en rêve, il existe ce microbe, il est contagieux, les gamins avec leurs patinettes imitent le bruit de la moto en provoquant un son étrange avec leur bouche. Ceux qui ont des vélos mettent un morceau de carton à la fourche arrière, de façon qu'en frappant les rayons, ils aient l'impression d'avoir un moteur entre les jambes, ce n'est qu'une impression, mais comme cela veut bien dire à quoi aspirent tous ces jeunes motards en herbes ; ils attendent l'âge d'avoir une moto, de passer ce permis stupide qui fait hésiter ceux qui désirent acheter une moto.

Tout cet argent à verser, ces questions oiseuses comme pour un examen scolaire, ces colles idiotes qui vous font hésiter avant de répondre une bêtise, ce qui fait que l'examineur vous dit d'un petit air arro-



De nombreux agents d'une police routière montée sur de rapides motos gardaient les croisements et obligeaient chacun à tenir sa droite.

gant ; « Vous repasserez, la prochaine fois vous apprendrez votre code de la route. (Car il ne faut pas confondre route nationale avec chemin de grande communication), il ne faut pas s'arrêter devant une porte cochère (comme si on n'était pas assez intelligent pour sortir une moto, au cas où elle-ci gêne).

Le carburogiclotodrum fait son œuvre lentement, mais sûrement ; les statistiques de Moto Revue du 7 septembre 1935 disent que certains pays, l'Allemagne en particulier,

ont presque doublé leur production en tant que moto.

Ce microbe contamine lentement les foules, on le contracte surtout aux Grands Prix, aux circuits de régularité, aux courses de côtes, etc... etc... en un mot dans toutes les compétitions motocyclistes.

Allons, amis lecteurs, j'avais fait un rêve, mais mon Dieu, en y réfléchissant, il n'y aurait pas tellement à faire pour en faire une réalité, tout au moins sur certains points ; police de la route, éclairage, panneaux indicateurs, etc... etc...

Alors, pourquoi rester au point de vue organisation, à l'époque des chars à bœufs ? La moto existe, elle existe même 100 % confortable, maniable, elle est à la page, pourquoi le reste n'y est-il pas ?

Par négligence, par parti pris, ce sont les seules raisons qui font que nous vivons dans un état de choses qui doit disparaître. Assez de négligence, assez de parti pris, les motocyclistes ont pris leurs responsabilités, aux Pouvoirs Publics de prendre les leurs. On paie assez cher pour cela, et quand on paie bien, on peut exiger d'être bien servi.

René MOLLARD,
collaborateur correspondant.

LE CONGRÈS DE LA F. I. C. M.

Réunion de la Commission Sportive Internationale du 5 Novembre 1934

La Commission Sportive Internationale s'est réunie le 5 novembre à l'Automobile Club de France, sous la présidence de M. le baron Nothomb.

Assistaient à cette réunion les délégués de l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Hollande, l'Irlande, l'Italie, la Pologne, la Suède et la Suisse.

La C. S. I. a approuvé le procès-verbal de la 32^e réunion tenue à Berlin, le 27 mai 1935.

Le Secrétaire général indique que l'ordre du jour appelle le renouvellement du bureau. La C.S.I. décide par acclamations de renouveler le bureau actuel en nommant pour 1936-1937-1938 : Président, M. le baron Nothomb ; vice-président, M. A. Pérouse ; secrétaire général, M. Loughborough.

Grand Prix d'Europe 1935

Les commissaires de la F.I.C.M. qui ont assisté à cette manifestation font à la Commission un rapport favorable sur cette organisation et les résultats du Grand Prix d'Europe 1935 sont homologués.

Six Jours Internationaux 1935

Le délégué de l'O.N.S. donne lecture de son rapport sur les Six Jours Internationaux 1935 qui ont eu lieu en Allemagne. Après avoir entendu cette lecture, le Président ajoute que le Concours a été disputé dans des conditions très régulières et indique qu'aucune réclamation n'a été reçue ; il propose en conséquence d'homologuer les résultats. Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Mesures de sécurité dans les courses ouvertes internationales

Après avoir entendu les délégués du Luxembourg et de la Hollande, la C.S.I. décide de rappeler aux Unions motocyclistes nationales

les prescriptions de l'Annexe H au Règlement des manifestations sportives, qui sont applicables à partir de 1936.

En ce qui concerne les casques, il est décidé qu'avant le 31 décembre prochain, chaque U.M.N. devra soumettre un ou plusieurs modèles de casques, en vue de les faire approuver par la Commission technique de la F.I.C.M. Ces casques porteront une marque de contrôle de l'U.M.N. et leur emploi sera obligatoire dans toutes les courses ouvertes internationales, à partir du 1^{er} mars 1936.

Carburant

La proposition du Reale Moto-Club d'Italia concernant la suppression des restrictions de carburant dans les courses ouvertes internationales est repoussée.

Records

La proposition de l'O.N.S. concernant la modification de l'appellation des records est également repoussée.

Classement des conducteurs

Après avoir examiné la réglementation adoptée par certains pays pour la classification des coureurs (amateurs, juniors, experts, seniors), la C.S.I. décide que dans le cas où un conducteur qualifié « amateur » par un U.M.N. désirerait participer à une compétition sportive, il devra être muni d'une autorisation délivrée par son U.M.N. spécifiant les conditions auxquelles il est soumis, conditions qui devront être respectées par le Club organisateur.

Modification du Règlement international et de l'Annexe G

Sur la proposition de l'Union Motocycliste de France, la C.S.I. décide de modifier les

articles 20 et 21 du règlement international des manifestations sportives et d'ajouter un article 21 bis.

Elle décide également de modifier le texte de l'annexe G.

ART. 20. — Manifestation sportive internationale : Une manifestation sportive est internationale quand elle est accessible à des concurrents ou à des conducteurs appartenant à des pays différents.

ART. 21. — Manifestation sportive nationale : Une manifestation sportive est nationale quand elle est accessible seulement aux concurrents et aux conducteurs du pays où elle est organisée.

ART. 21 bis. — Une manifestation sportive quelconque (internationale ou nationale) est dite « ouverte » lorsqu'elle est accessible à toute personne physique ou morale munie d'une licence de la F.I.C.M.

Annexe G

Calendrier Sportif International

Etablissement du calendrier. — Chaque année, en principe au cours de son Congrès d'automne, la F.I.C.M. établira le calendrier des manifestations sportives internationales organisées dans les différents pays soumis à sa juridiction.

Chaque U.M.N. aura le droit d'inscrire par priorité au calendrier international une manifestation sportive sous réserve qu'il n'y ait pas chevauchement de dates.

Seront inscrites avant toutes autres les « grandes épreuves » énumérées plus loin au nota 4. Lorsqu'une première ossature du calendrier sportif international aura été ainsi constituée, chaque U.M.N. pourra obtenir que d'autres épreuves internationales la concer-

nant soient inscrites au calendrier international sous la double condition :

A. Qu'elles soient organisées directement par l'U.M.N. ou bien qu'elles soient recommandées par l'U.M.N. et qu'elles aient été précédemment organisées au moins une fois ;

B. Que les dates de ces épreuves ne présentent pas de chevauchement ou que ce chevauchement soit accepté par les délégués des U.M.N. réunis au Congrès du calendrier.

Toute demande d'inscription d'une épreuve au calendrier sportif international doit être accompagnée d'une caution de 100 francs ou par épreuve, dont 50 % remboursables si la manifestation sportive a eu lieu, ou si elle n'a pu être organisée pour cas de force majeure.

Respect du calendrier. — Après la fixation du calendrier sportif international :

1° Aucune nouvelle inscription ne pourra être faite au calendrier de l'année en cours.

2° Une U.M.N. ne devra pas autoriser dans son pays une manifestation sportive internationale pour une date qui chevaucherait sur une autre date réservée pour une autre manifestation sportive, inscrite au calendrier international, sauf à obtenir par l'intermédiaire de la F.I.C.M. l'accord des organisateurs de la ou des manifestations sportives internationales donnant lieu à chevauchement avec la dite manifestation sportive.

Toute U.M.N. n'ayant pas répondu à la F.I.C.M. dans un délai de dix jours à dater de l'envoi de la lettre de la F.I.C.M., sera considérée comme donnant son autorisation.

3° Toute épreuve inscrite au calendrier sportif international qui, pour une raison quelconque, n'aurait pas lieu à la date prévue, ne pourra pas être organisée à une autre date si les obligations visées au paragraphe ci-dessus ne sont pas remplies.

Nota 1. — La règle énoncée ci-dessus ne devra pas empêcher une U.M.N. d'autoriser, pour des dates figurant au calendrier, des manifestations sportives réservées uniquement à ces licenciés, c'est-à-dire à des concurrents ou conducteurs titulaires de licences délivrées par cette U.M.N.

Nota 2. — Les dates de deux manifestations sportives ne seront considérées comme chevauchant l'une sur l'autre, que si les véhicules engagés dans les deux épreuves sont de la même classe.

Nota 3. — Pour qu'il n'y ait pas « chevauchement » il devra y avoir un intervalle d'au moins huit jours entre les dates des grandes épreuves et d'au moins cinq jours entre les dates des autres manifestations internationales.

Nota 4. — Sont considérées comme grandes épreuves :

Le Grand Prix d'Europe de la F.I.C.M.

Les « International Auto-Cycle Tourist Trophy Races ».

Les Grands Prix de l'U.M.F. (France).

Le Grand Prix de Belgique.

Les Six Jours Internationaux.

Le Grand Prix des Nations (Italie).

Le Grand Prix d'Allemagne.

Le Tourist Trophy Hollandais.

Le Grand Prix de l'Ulster.

Le Grand Prix de Suède.

Aucune addition ne sera faite avant 1937.

Nota 5. — Lorsque le titre « Grand Prix » ou « T.T. » sera employé pour désigner une course, un nom sera ajouté (excepté dans le cas du T.T. organisé par l'A.C.U.) pour différencier les Grands Prix ou T.T. les uns des autres « T.T. Hollandais », « Grand Prix de l'U.M.F. », etc...

Nota 6. — Le titre « Grand Prix d'Europe » est réservé pour le Grand Prix de la F.I.C.M. Aucun titre d'un caractère international ne peut être employé sans l'autorisation de la F.I.C.M.

Proposition d'une limite de poids pour les conducteurs

Après avoir entendu les explications du président sur la rédaction du règlement actuel, le délégué de la Suisse déclare retirer sa proposition.

Nomination de chronomètres internationaux

Sur la proposition des U.M.N. intéressées, la C.S.I. nomme chronomètres internationaux de la F.I.C.M. :

MM. Calr Sjöberg (Suède) ; A. Galland (France) ; P. Legrain (France) ; A. Matabon (France) ; H. Mathieu (France).

Calendrier Sportif 1936

La C.S.I. examine le projet de calendrier sportif pour 1936, qui sera soumis pour approbation au Congrès de la F.I.C.M. au cours de sa réunion du 6 novembre.

Réunion du Conseil des Délégués 6 Novembre 1934

Le Conseil des délégués s'est réuni à l'Automobile-Club de France, le 6 novembre à 14 h. 30, sous la présidence du comte Bonacossa.

Les pays suivants étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Suède, Suisse.

Avant d'ouvrir la séance, le comte Bonacossa rappelle la perte douloureuse éprouvée par la F.I.C.M. en la personne de son président d'honneur, M. Jules Neher.

Les délégués présents s'associent aux regrets exprimés par leur président et la séance est suspendue pendant une minute en signe de deuil.

Le procès-verbal de la réunion tenue à Berlin, le 28 mai 1935 est approuvé.

Situation en Suède

Un accord est intervenu entre le K.A.K. et le S.M.K. et les représentants de ces deux Associations signent une convention relative au gouvernement du sport motocycliste en Suède.

Situation en Argentine

Aucune proposition définitive n'étant parvenue au Bureau de la F.I.C.M. depuis le dernier Congrès, l'étude de cette question est remise à la prochaine réunion.

Convention entre l'A.I.A.C.R. et la F.I.C.M.

A l'unanimité, le Congrès accepte la proposition de l'A.I.A.C.R. de soumettre à un Comité de conciliation tout différend qui pourrait survenir entre les clubs appartenant aux deux Associations.

Il estime toutefois que certaines modifications de détail doivent être apportées au texte de la convention pour le mettre en pleine harmonie avec les statuts de la F.I.C.M. et charge, en conséquence, un sous-comité composé de MM. comte de Bonacossa, E. Kroth, M. Haecker, baron Nothomb, A. Pérouse, Nortier et Loughborough de présenter une rédaction définitive à l'approbation de l'A.I.A.C.R.

Election du Bureau

Le bureau de la F.I.C.M. pour 1936-1937-1938 est composé comme suit :

Président : Comte Bonacossa.

Vice-présidents : MM. M. Haecker, E. Kroth, D^r Lamborelle, A.-W. Lofstrom, Prof. A.M. Low, A. Pérouse.

Trésorier : M. Marians.
Secrétaire général : T.-W. Loughborough.

Rapport de la 33^e réunion de la C.S.I.

Le Congrès approuve le rapport de la réunion de la C.S.I. qui a eu lieu le 5 novembre ainsi que le calendrier international de 1936 qui est fixé ainsi qu'il suit :

CALENDRIER INTERNATIONAL 1936

Mars. — 29 : Internationales Ellenriederrennes (Allemagne).

Avril. — 26 : Grand Prix International de Barcelone (Espagne).

Mai. — 2 : The Leinster 200 (Irlande) ; 3 : Grand Prix Maurice Defoin (Belgique) ; 3 : Grand Prix de Berne (Suisse) ; 9 : The North West 200 (Irlande) ; 10 : V^e Grande Course sur piste sablonneuse, au Stade de Prague (Tchécoslovaquie) ; 10 : Grand Prix de

Forfaits non motivés

En vue de réprimer certains abus qui lui ont été signalés, la C.S.I. décide de compléter l'article 304 du Règlement international des manifestations sportives par l'alinéa suivant :
Tout concurrent, régulièrement engagé dans une manifestation sportive, et qui n'y aurait pas participé, sans excuse valable, sera pénalisé par son U.M.N.

l'Entre Sambre-et-Meuse (Belgique) ; 17 : Internationales Solitude Rennen (Allemagne) ; 17 : Coupe d'Or de Tchécoslovaquie, Opava course sur piste gazonnée (Tchécoslovaquie) ; 21 : Grand Prix de Florefe (Belgique) ; 24 : T.T. Suédois (Suède) ; 31 : Grand Prix des Frontières (Belgique) ; 31 : XIII^e Grand Concours de Tourisme de l'Autoklub Republiky Ceskoslovenske (Tchécoslovaquie).

Juin. — 1 : Grand Prix de Genève (Suisse) ; 7 : Championnat de Tourisme (Belgique) ; 14 : Grand Prix Royal de Rome (Italie) ; 14 : V^e Memorial de C. Ch. Lobkowicz, Pardubice, course sur piste de cendrée (Tchécoslovaquie) ; 15-17-19 : International Auto-Cycle Tourist Trophy Races (Grande-Bretagne) ; 20-21 : IV^e Tour International des Cols Autrichiens (Autriche) ; 28 : Grand Prix de Belgique (Belgique).

Juillet. — 5 : Grand Prix d'Europe de la F.I.C.M. (Allemagne) ; 5 : Grand Prix Motocycliste de Carcassonne (France) ; 11 : Grand Prix de Hollande (Hollande) ; 12 : Circuit de vitesse de l'Albigeois (France) ; 19 : II^e Course de côte du Grossglockner (Autriche) ; 27 : Circuit de Livourne (Italie) ; 30 : Internationale Stersfahrt zur XI Olympiade, Berlin 1936 (II^e Rallye de la F.I.C.M.) (Allemagne).

Août. — 9 : Grands Prix de l'Union Motocycliste de France ; 16 ou 23 : Grand Prix de Suède ; 22 ou 29 : Grand Prix de l'Ulster (Irlande) ; 30 : Grand Prix d'Allemagne.

Septembre. — 6 : Trophée International de Vitesse (Italie) ; 6 et 8 : V^e T.T. Espagnol, Bilbao (Espagne) ; 6 : Internationales Schleizer Dreiecksrennen (Allemagne) ; 13 : VIII^e Casque d'Or, course sur piste gazonnée (Tchécoslovaquie) ; 17-22 : Concours International des Six Jours (Allemagne) ; 20 : Championnat International sur piste sablonneuse au Stade de Prague (Tchécoslovaquie) ; 27 : Grand Prix d'Autriche.

Rapport sur la III^e réunion de la C.I.T.M.

Le rapport sur la III^e réunion de la C.I.T.M. est approuvé à l'unanimité par le Congrès.

Rapports financiers

Le Congrès approuve également les rapports financiers pour les douze mois terminés le 30 septembre 1934 et pour les neuf mois terminés le 30 juin 1935.

Prochain Congrès

Le Congrès accepte la proposition du délégué de l'Espagne et décide que le prochain Congrès, qui doit avoir lieu au printemps de 1936, se tiendra en Espagne, huit jours avant le Congrès de l'A.I.A.C.R. qui aura lieu à Lisbonne.

Si vous avez besoin d'un
renseignement sur une
épreuve.
De consulter un règle-
ment.
De connaître une per-
formance.

Venez ou écrivez à
Moto Revue

LES CLUBS

« LA FLÈCHE » M. C. DE VINCENNES

Ainsi que nous l'avons annoncé dans un de nos précédents numéros, le Moto-Club « La Flèche » a procédé, au cours de son assemblée générale annuelle du 6 courant, au renouvellement de son comité de direction pour 1936.

Celui-ci se composera ainsi :

Président : Marcel Garnier. Vice-président : Louis Fontaine. Secrétaire général : Emile Le Masson. Trésorier : Pierre Charron. Commissions touristique et sportive : Beauce, Joncoux, Teissier, Chauvet, Moteau.

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

Dimanche 17 novembre, sortie d'après-midi sur Bures-sur-Yvette. Rendez-vous 13 h. 30. Porte d'Orléans après la Croix-de-Berny, à droite, Palaiseau, Orsay, Bures. Arrêt au Robinson de la Vallée.

Isolés amicalement invités.

Renseignements tous les mercredis au Siège Social, 14, rue Vitruve et tous les jours à la permanence, 46, rue des Orteaux, Paris (20^e). Tél. Roq. 17-13.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

Dimanche 17 novembre commencera la série des petites sorties d'après-midi.

La sortie se déroulera sur Paris-Noisiel (banlieue Est). Arrivés à destination, une Samedi 16 novembre, aura lieu, salle « Etienne-Marcel », 1, place de l'Hôtel-de-Ville, le compte-rendu des délégués des Clubs sur les diverses démarches accomplies et les lettres de sympathie et d'appui de nombreux groupes de conseillers généraux au sujet de la campagne sur les décrets préfectoraux. Cette réunion se tiendra à 21 heures précises. Tous les présidents de Clubs ont été avertis par lettre.

M. C. PALAISIEU

Le banquet du Moto-Club Palaisien aura lieu le samedi 30 novembre 1935 au siège, Hôtel des Nations, 155, rue de Paris, Palaiseau.

Le Bureau sortant a été réélu à la majorité des membres présents et est composé comme suit :

Président : Lacour E.
Trésorier : Faure M.
Secrétaire : Emin R.

RACING MOTO CLUB

Rompant une fois par mois à son habitude qui est comme chacun le sait de faire pendant la mauvaise saison des sorties d'après midi le Racing a fait une sortie de la journée dont le but était Pont Sainte-Maxence après avoir copieusement déjeuner.

Dimanche 17 novembre 1935, sortie sur Tournan. Rendez-vous 13 h. 45 porte Dorée. Départ 14 heures porte Dorée.

Renseignement et itinéraires 209, boulevard Davout ; 135, boulevard Diderot tous les jours, au siège social 10 Avenue du Trône, tous les mercredis soir à 21 heures. Isolés cordialement invités.

M. C. DE VILLEURBANNE

Bal de la moto

Pour la neuvième fois le public lyonnais, viendra assister le samedi 7 décembre, à 21 heures, au bal de la Moto, organisé par le Moto-Club de Villeurbanne, dans les somptueux salons du Palais d'Hiver.

C'est le bal de tous les sportifs qui attire chaque année le grand public.

Au cours de cette soirée de nombreuses surprises seront distribuées aux danseurs et aussi de nombreuses attractions enrichiront le programme.

Tout souscripteur de la somme de 2 francs participera à la distribution par voie du sort de 10 motos et 10 vélos et plusieurs autres centaines de lots de valeur.

MOTO REVUE BELGE

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FÉDÉRATION

DES ADMINISTRATEURS QUITTENT LA SALLE

En raison des incidents que nous avons très objectivement rapportés dans ces colonnes, on s'attendait à ce que l'assemblée générale de la Fédération se déroule dans une atmosphère mouvementée.

Ce ne fut malheureusement pas une présomption, car les débats se déroulèrent immédiatement sur la note haute et atteignirent une intensité qui traduisait les sentiments et les passions des partis en présence.

Bornons nous à relater objectivement les faits.

Après l'appel des délégués des clubs qui représentaient 7.535 voix et l'approbation rapide des rapports des présidents de Commissions le débat s'éleva de ton. M. Charles Thonet, du Sporting-Motor Liégeois propose la motion d'ordre à savoir : de communiquer à l'assemblée le procès verbal de la dernière réunion du Comité ; procès-verbal qui renferme les deux ordres du jour que nous avons publiés et qui situe la position du Conseil général de la Fédération vis-à-vis de la démission du secrétaire général et de sa demande de constitution d'un jury d'honneur.

Après lecture de ces documents, il est donné acte de la démission de M. Bonfils (trésorier et administrateur) et de celle de M. Eugène Collignon, sous condition.

M. Gérard, président de l'Union-Motor de Dinant, prie le baron Nothomb de revenir sur la décision d'abandonner la présidence de la F.M.B. L'orateur rend un vibrant hommage à la compétence et aux qualités de bon sens et de pondération du baron Nothomb et réclame le vote de confiance suivant :

« L'assemblée générale approuve l'attitude du Président au cours des incidents qui se sont produits et le prie de rester à la tête de la Fédération ».

Un membre réclame le vote secret, puis M. Bouchet, leader de l'opposition, intervient vigoureusement pour justifier son attitude. Il adresse des reproches au président Nothomb et ne votera pas la confiance. Le président laisse passer l'avalanche et maintient sa démission.

M. Laurent-Neuprez, président de l'Union Motoriste Liégeoise fait un appel au sang-froid et à la conciliation. M. Strubbe de Bruges fait valoir avec habileté l'avis de son club, puis M. Thonet met l'assemblée en

garde contre le danger d'apporter des bouleversements trop profonds au sein de la direction de la F.M.B.

Pressé par ses nombreux amis, le baron Nothomb accepte de revenir sur sa décision si M. Bouchet retire les propos « enflammés » qu'il lui a adressés. M. Groetaers estime qu'il y a des choses qui doivent être dites et appuie, quant au fond, l'attitude de M. Bouchet. En présence de l'attitude irréductible des interpellateurs, le Président n'insiste pas et poursuit l'examen de l'ordre du jour. L'éternelle question du Bulletin officiel est remise en discussion et la cotisation fédérale est portée à dix francs.

**

Des incidents

Le calme est de courte durée. Certaines candidatures provoquent un colloque violent entre MM. Bouchet, Groetaers et Marcellés. M. Hubin pose une question de principe relative au nombre de postes vacants au Conseil d'administration. Mais la révocation du secrétaire-général rallume le feu de la discussion et des passions. M. Jacquemin estime qu'on ne doit exclure personne sans l'entendre. M. Laurent-Neuprez propose qu'il soit pourvu au remplacement de tous les sièges disponibles. Mais M. Bouchet et Groetaers sont irréductibles.

Le débat dégénère et M. Gérard tient tête à l'opposition déchaînée.

M. Léon Gillet soutient la thèse de la constitution du jury d'honneur et M. Laurent-Neuprez lui emboîte le pas.

M. R. -L. Constant reprend en détail toute la procédure suivie au Conseil d'administration pour cette affaire. Il affirme que le secrétaire général aurait déclaré que : « son mandat ne relevait que de l'assemblée générale ». Vingt administrateurs sur vingt-deux ont voté l'ordre du jour désavouant l'attitude du secrétaire général !

Le président Nothomb propose de se prononcer sur la révocation de M. Collignon ou de désigner un jury d'honneur.

M. Bouchet n'admet pas cette procédure. Il se lève et avec fougue apporte toute la « lumière » sur le débat. Les attaques sont droites et précises. Les administrateurs protestent, abandonnent leur fauteuil et quittent la salle.

M. Bouchet poursuit son réquisitoire

implacable. M. Constant suggère la désignation d'un bureau provisoire pour épuiser l'ordre du jour.

M. Esser est invité à prendre la présidence en sa qualité d'administrateur le plus âgé. Un rapide pointage permet d'établir qu'une grosse majorité des délégués sont restés en séance. Ils représentent 5.825 voix.

M. Ch. Thonet propose l'ordre du jour suivant, qui est adopté :

« L'assemblée, en présence du départ regrettable d'une partie de son bureau, en cours de séance, constitue un nouveau bureau sous la présidence de l'administrateur le plus âgé, M. Esser ; à défaut de vice-président, vérifie à nouveau les pouvoirs des clubs et constate que 5.850 voix sont encore représentées sur 7.535 suffrages relevés au début de la séance, décide :

« 1) De surseoir à la discussion relative à la démission de M. Collignon ;

« 2) De surseoir à l'élection du président, du vice-président et du secrétaire général, dans un but d'apaisement ;

« 3) De procéder à l'élection des administrateurs régulièrement présentés pour neuf mandats ;

« Affirme sa volonté de ne se laisser impressionner, ni par les menaces, ni par les désertions ; de faire appel à la conciliation et de continuer à travailler dans le calme en s'inspirant uniquement des intérêts du sport et du tourisme motocyclistes. »

L'alerte est passée. Les moments ont été chauds.

Les élections statutaires se déroulent dans un calme relatif, sont élus : MM. Hubin, 5.260 voix ; Constant 5.945 ; Esser 4.580 ; Rops 4.545, Reyneers 4.430 ; Marcellis (Menin) 4.210 ; Lamisse 3.945 ; Goris 3.635 et Debré 3.500 voix.

MM. Poppe et Claes ont été maintenus comme vérificateurs de comptes et l'assemblée se sépara après avoir longuement applaudi M. Bouchet.

On ne peut cacher que la situation est grave au sein de la F.M.B. Certains parlent d'une scission inutile. Nous les mettons en garde. Le motocyclisme belge traverse une crise suffisamment aiguë pour qu'on lui épargne une telle aventure.

Espérons que tout finira par s'arranger. Rien n'est perdu encore...

Georges DETAILLE.

PAHIN est le grand vainqueur de la COUPE DE L'ARMISTICE

En catégories, victoires de Richardson sur 175,
Terrot et Adnet sur Sidecar 600 Motobécane



Richardson, sur Terrot poursuit la série de ses succès et termine premier des 175 cmc. après une course superbe.

LUNDI dernier s'est disputée sur 250 km. de chemins divers et généralement affreux la classique Coupe de l'Armistice. Le grand vainqueur fut R. Pahin, sur Peugeot qui dans toutes les parties du parcours, se montra très supérieur. Et cela aussi bien dans les chemins où la roue enfonce de 20 cm. dans la glaise que dans les routes de terre défoncées aux trous pleins d'eau ou sur les très rares portions de routes acceptables où il fallait pousser au maximum afin de rester dans les temps. Pahin fit le meilleur temps dans le parcours chronométré et gagna la médaille d'or, la plus haute récompense.

Richardson, sur Terrot, malgré quelques petits ennuis, fit preuve une fois de plus de ses qualités coutumières de brio et d'adresse et terminant sans pénalisation, prit le meilleur sur Cazenave.

Enfin en sidecars 600 cmc., Adnet, sur Motobécane-Bernardet fit une exhibition qui prouve bien la robustesse et la maniabilité de son ensemble, battant de peu l'amateur Tassard.

* *

Evidemment, cette Coupe de l'Armistice fut une épreuve pénible, très pénible même, où le coefficient pilote joua un rôle très important quoique le coefficient machine ait aussi son influence. On peut être certain qu'une moto ou un sidecar qui se tirent sans dommage d'un semblable circuit, passeront partout.

Le parcours comportait tout ce qu'il faut pour démolir une machine et décourager un homme : pavés ignobles, chemins défoncés, sous-bois glissants, traversée de gués, etc. Intercalés entre ces divers écueils, quelques tronçons de routes normales ou, pour se remettre, les concurrents devaient foncer le plus vite possible afin d'essayer de réaliser la moyenne imposée par le règlement.

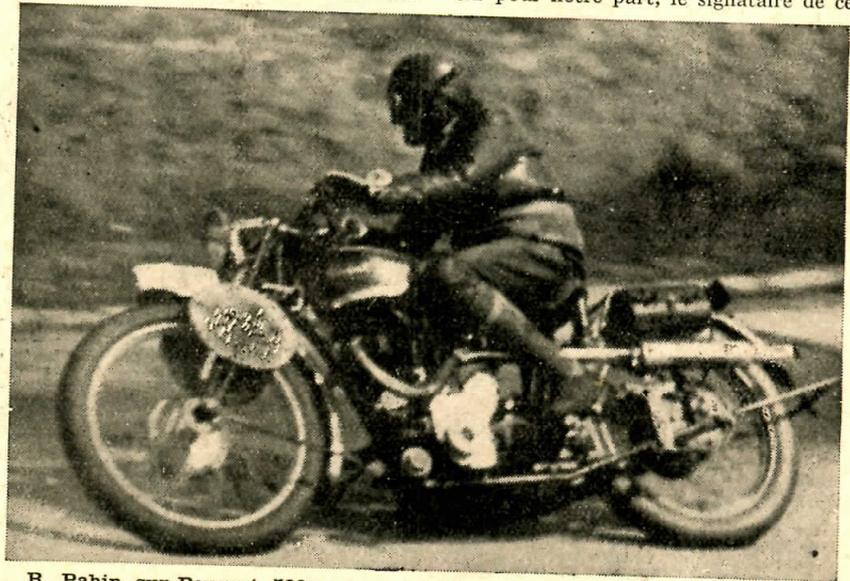
Disons de suite du reste que dans certaines portions du parcours les écarts de moyennes entre les différentes catégories étaient nettement insuffisants et les concurrents en 175 devaient fatalement commettre des imprudences pour éviter la pénalisation. Si l'on ajoute à cela la signalisation déficiente on se rendra compte que rien ne fut fait pour faciliter la tâche des concurrents. On sent que ne pouvant trouver dans le domaine de l'utilisation normale de la motocyclette, une formule d'épreuve assez dure pour provoquer une élimination, on a cherché à ce qu'elle se fasse, cette élimination, par accidents causés aux machines du fait de la nature même de certaines portions du parcours. Il est des endroits ou telle ou telle motocyclette normale qui ferait merveille en utilisation courante, même en service très poussé ou dans les chemins les plus atroces que l'on puisse rêver, ne peut matériellement pas passer. Je vous demande un peu si un motocycliste normalement équilibré au point de vue mental, comme vous ou moi, va aller s'amuser à traverser un gué où il y a 50 cm. d'eau, ou plus ? Certes non. Même s'il possède une machine dont la conception le permettrait, il fera quelques kilomètres de plus et prendra le pont.

Est-ce qu'il s'amusera à s'embourber dans les ornières d'une sente vaseuse où ne passent que les tombereaux des bétériers, alors que la belle route lisse et sans cahots lui tend les bras ? C'est de semblables exagérations que sont nés, pour ne citer qu'un exemple, les tuyaux d'échappement relevés, si préjudiciables au rendement, et que nos constructeurs furent contraints de prévoir sur la demande de certains clients, trop pressés de vouloir singer, sans discrimination

de bien ou de mal, tout ce qui nous vient de l'étranger.

Certes on peut quand on a vu cela affirmer que la moto passe partout, que rien ne l'arrête — quand son pilote l'y aide — Mais cela nous le savions déjà, l'infamale épreuve des Six Jours Internationaux ne nous l'avait-elle pas, tout récemment encore, prouvé une fois de plus après les innombrables cross-country motocyclistes si chers à nos amis les Anglais, les « hill climbs » des américains et autres acrobaties du même tonneau qui n'ont qu'un rapport très lointain avec le but dans lequel est construit une motocyclette.

Ceci est notre point de vue. Toutefois, on ne répétera jamais assez que la machine qui triomphe de semblable enfer est certainement une mécanique hors de pair... qui peut le plus peut le moins. Quant à l'homme, il lui faut un cran, une énergie et des qualités que ne possèdent certes pas un motocycliste sur cent. Trempé par l'eau, glacé par la froide bise, aspergé de boue, épuisé par les secousses et les efforts qu'il fait pour maintenir sa monture, il faut qu'il tienne. Des hommes de classe, des coureurs de vitesse réputés ne purent y réussir, ne sachant doser leur effort et emportés par une fougue qui aurait été plus de mise à Montlhéry, ils s'en furent dans les décors. D'autres insuffisamment préparés furent éliminés par des avaries. Ce fut Tastet qui cassa son fil de magnéto et ne put le remettre, Roulac qui marchait très fort et se trouvait en tête devant tout le monde et dont le tuyau d'échappement fut arraché par un pavé, d'autres encore dont le courage n'eut pas la récompense qu'il méritait. Et quand nous disons courage, le mot est encore bien faible, nous en savons quelque chose, car pour notre part, le signataire de ces



R. Pahin, sur Peugeot, 500 cmc., qui fut le meilleur durant tout le parcours, fit le meilleur temps dans l'épreuve chronométrée, et gagna la médaille d'or.

LE SÉLECTEUR AUGMENTE LA VALEUR D'UNE MACHINE

lignes fit une partie du parcours en sidecar et y laissa quelques plumes.
PIEL.

Classement

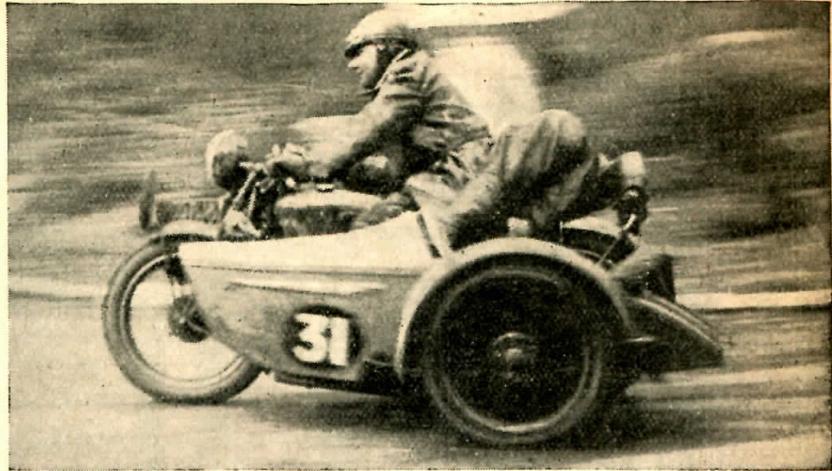
Motos 175 cmc. — 1. R. Richardson (Terrot), sans pénalisations ; 2. M. Cazenave (amat.), 18 pts.

500 cmc. — 1. R. Pahin (Peugeot), s. pénal ; 2. M. Pahin (Peugeot), s. pénal ; 3. G. Narcy (Peugeot), 2 pts. ; 4. E. Péchard (amat.), 4 points ; 5. F. Maison (M.C.A. Abbeville), 46 pts.

Sidecars 600 cmc. — 1. R. Adnet (Motobécane), 2 pts ; 2. M. Tassard (amat.), 8 pts.

Coupe-challenge interclubs (amat.). — Attribuée pour 1935 à l'équipe du M.C.F., avec M. Cazenave (moto 175 cmc), 18 pts ; E. Péchard (moto 500 cmc.), 4 points ; M. Tassard (sidecar 600 cmc.), 8 pts.

3^e Coupe J.-P. Zambeaux. — Attribuée en toute propriété à M. Cazenave, amat. M.C.F. (175 cmc.), 18 pts.



Adnet sur sidecar 600 cmc. Motobécane. Bernardet fit montre de belles qualités et termine premier de cette classe. Il vire ici dans les bois avant St Vrain.



Péchard aborde le virage sous bois avant St Vrain, il terminera 4^e des 500 cmc.

Coupe Rousselet (challenge). — Attribuée pour 1935 à la maison Peugeot, avec l'équipe R. Pahin (Peugeot 500 cmc.), s. pénal. ; M. Pahin (Peugeot 500 cmc.), s. pénal ; G. Narcy (Peugeot 500 cmc.), 2 points.

QUELQUES MINUTES AVEC PAHIN

Avant hier de sa belle victoire nous avons été rendre visite au champion de Peugeot, au magasin de l'Avenue de la Grande Armée. Modeste comme toujours, et assez peu prolixe, voici ce qu'il nous a dit devant un matinal café crème :

« Tout d'abord, laissez moi vous dire que je suis d'autant plus heureux du succès que je viens de remporter car il prouve que, contrairement à ce que certaines personnes ont insinué, ce n'est pas par piston que je fus désigné pour défendre nos couleurs aux Six Jours Internationaux. Voici deux épreuves très spéciales que je termine, l'une dans d'excellentes conditions, l'autre en vainqueur. »

— Mais que pensez-vous de ce genre d'épreuves ? Trouvez-vous qu'elles aient une quelconque utilité ?

« Au point de vue perfectionnement de la moto normale de tourisme, peut-être pas. Malgré tout, le constructeur qui sait comprendre peut y puiser certains enseignements, dont peuvent bénéficier par la suite les machines de clients. Le malheur,

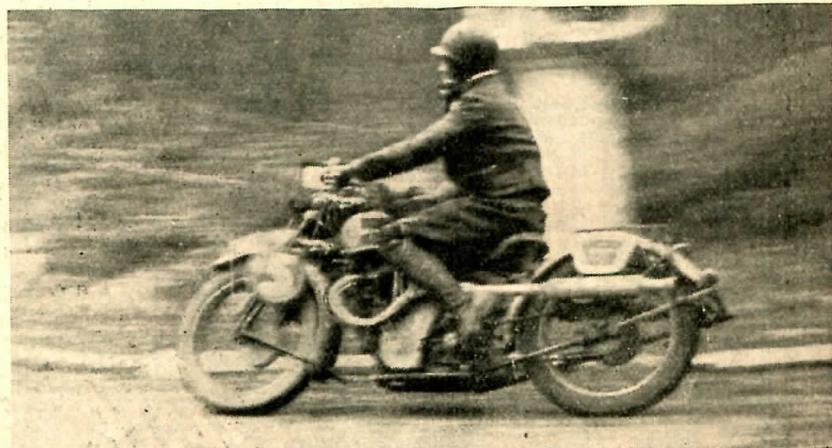
est que, du fait, qu'il n'y a qu'un vainqueur par catégorie — personnellement, je serais mal venu de m'en plaindre — le gros public, celui qui ne connaît les résultats, que par la lecture des journaux, peut se trouver induit en erreur. Incapable qu'il est de savoir à quel point le pilote est mis à contribution, il peut s'imaginer, que les machines qui ne gagnent pas sont

inférieures aux autres, alors que, par simple malchance elles peuvent se trouver délériorées par des causes tout à fait étrangères à leur mécanique, telles que chutes, immobilisation dans un gué, etc. Un autre point à déplorer est qu'à la fin d'une semblable épreuve nous arrivons tous crottés comme des barbets, méconnaissables et que ceci ne constitue pas une excellente propagande pour la moto. Par exemple, une chose que l'on ne peut nier, c'est que tout au long du parcours, pour le pilote, c'est du sport ! Dans les mauvaises routes, il faut cramponner le « gouvernail » tant que ça peut et dans la glaise, relever une 500, n'est pas un jeu d'enfant, croyez-le. A ce propos, il est certain qu'il est un homme qui méritait la médaille d'or, c'est Richardson. Si son débrayage ne s'était pas trouvé coincé par la boue, dans l'épreuve chronométrée... j'aurais peut-être eu chaud ! »

— Ne dites pas cela Pahin, vous êtes trop modeste, seul le résultat compte.

« Evidemment... mais quand même tous les hommes, toutes les machines qui terminèrent, ont droit aux mêmes éloges que moi. »

Et vidant son « crème » d'un trait, le sympathique garçon se précipita vers le magasin... des clients étaient déjà là !



M. Pahin qui semble vouloir marcher sur les glorieuses traces de son frère et termina second des 500. sur Peugeot.

nos petites annonces

service permanent
des occasions

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

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

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

B. M. W. - ZUNDAPP

Stock complet des pièces détachées depuis 1927
CATALOGUES ENVOYÉS SUR DEMANDE

LATSCHA

Agent Général pour la France

Agent Exclusif
F. N. GILLET - HERSTAL
B. S. A. SIDES PRÉCISION
BERNARDET

REPRISE TOUTES MOTOS

CRÉDIT UNIQUE

Occasions

véritablement revisées

Ouvert les Dimanches jusqu'à 16 heures
16, Rue Auguste-Bailly, 16 à ASNIÈRES
à 250 mètres de la gare
Téléph. : Grésillons 17-93

LES DOCKS DU PNEU

387, Rue de Vaugirard, 387
VAUG. 41-42 PARIS-XV

à 150 mètres de la porte de Versailles, vous rappellent que leurs prix sont toujours très avantageux.

Pneus moto 25x3,00.	47 frs.
Pneus moto 26x3,50.	59 frs.
Pneus vélo 27x4,00.	65 frs.
Pneus vélo.....	10 frs.
Boyau.....	19,50
Bottes g ^{re} pomper, la paire	35 frs.

DEMANDEZ nos TARIFS

MOTOS A VENDRE

B.S.A. Spécial, ét. nf, 500 cmc. 4.500 fr. Parizot, 6, r. Auguste-Beau, Courbevoie.

Gnome-Rhône CMI 350 cmc., super-sport dble échap., écl. t.-sad, avvert. Altona compt. de tte bte, 2.500 fr. André Hémyry, 50, r. des Alliés, Epinay-sur-Seine. Tél. 137.

Gnome-Rhône 500 cmc., type CV2, c. nve, 4.500 km., tte eq., gar. conf., px int. Ecr. p. voir, Charbonnel, 31, Cour de France, Juvisy (Seine-et-Oise).

Helyett 350 culb. tte bte, ét. abs. de n ent. eq. Vins, 31, r. du Pressoir (20°).

Monet-Goyon 175, mot. Villiers, type champ. de France, mot. réalésé, écl. par., excel. ét. marche. 1.000. Tél. Pascault, Passy 94-41.

Motoconfort black, comp. 500 culb., sélec., res. ess., 15 l., parf. ét., px int. Frontier, 11, r. J.-Siegfried (20°).

Peugeot 115, Gd Sp., chr., ét. nf. séll., très rap., rodée au graphite. Mot. rév., cse dble empl., aff. de conf. 4.000. V. t.l.j. Gar., 68, av. de Breteuil ou tél. pr rens. Ség. 53-08

Terrot 350 1932, eq., cse dép. 1.650 fr. Gros, 33, rue Gergovie (14°).

Peugeot 5 CV, type 517, chromée, écl., roul. 3.000 km., tr. pressé. 3.800 fr. 19, rue Charles-V (4°).

B.M.W. 2 sup. 750 à vend. R. 16 culb., 5.000. R. 11 lat. tte nve, 4.500. Saroléa, 500, Racing 34, eq., gar. 4 vit., sélec., 3.850. R. Gillet, 500, 4 vit., 35, nve. eq., 4.000. Douglas, 600, 2 carbur. 34, gar., 3.500. B.S.A. 250 at. 600. Reprise motos, voitures. Garage Rémy, S.A.R.L., 21, rue Tlemcen (20°).

SIDE CARS

Gnome-Rhône V2, side gd sp. Bernardet c. nf. Nico, 7, r. du Col-Oudot (12°).

Gnome-Rhône V2 Bernardet luxe, 1 pl. 1/2, côte à côte, ét. méc. parf., ent. eq., occ. rare, t.l.j., 18 h. Beaudoin, 62, route de Chatillon, Malakoff (Seine).

Jack sp. tr. beau, side Roy LMP, 500 c. Ecr. : Marchal, pn. nf, 3.000, 3, r. Fondary.

René Gillet 1.000 cmc., side bi-pl., tour. Vannot, acc rev., 4.000. Vis. dim. 8 h. à 12 h. Mario, 8 r. Amiral-Mouchez (14°).

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres
TOUS MODELES DE PISTONS

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

Téléphone Maillot 55-55
(21 lignes groupées)

GRANDE-ARMÉE-MOTOS

A. PRÉVOST

Maison fondée en 1897

AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES

Occasions revisées, Atelier de réparations
Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL
des pièces détachées MOTOBÉCANE
NOVI - SOUBITEZ - GURTHNER - AMAC
Chaîne RENOUD - BRAMPTON - Acc. V. W.

Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles. Réalésages
VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES
ET AGENTS
EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO Téléphone : ÉTO. 54-81
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

BOURA

2 fois recordman du Bol d'Or toutes catégories
Agence exclusive
MotoBécane Motoconfort
Accessoires - Pièces détachées
Crédit, Neuf et Occasion
Reprises toutes marques - Occasions garanties
Réparations - Mise au point

Occasions disponibles :
Ma Vélocette K. T. T. 145 km. essence Benzol
Prix : 4.000 frs
MotoBécane B. 3 250 Bloc, prix 1.500 frs
MotoBécane 308, graissage mécanique : 1.200
- toutes équipées -
Side Belgian, entièrement neuf : 1.400 frs
avec tous accessoires

BOURA, 16, Avenue de l'Étoile
(près du square de l'Echo - Autobus 109)
Le Parc-St-Maur (Seine)
Téléphone : Gravelle 08-84

OCCASIONS

TOUTES MARQUES

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

VOITURES ET CYCLECARS

Cab. 5 CV. Citroën, 2.500, repr. moto 4 temps. Bidois, 9 bis, rue Lalontaine, Nogent-sur-Marne.

Darmont, ét. de France 6 CV, air roulé 9.000 km., mont. compt., écl. acc. klax., ét. de nf, 6 litres aux 100 à l'heure, 100 km., à vendre ou éch. ctre moto 4 temps, Terrot ou Gnome, b. ét. Vincent Ch. r. Notre-Dame-Sézanne (Marne).

Darmont spécial, bon ét. 1.100 cc. 15, r. Parmentier, Montreuil-s.-Seine, 3.800 fr.

Sandford 1.100 cc. culb., al. surb. compl. b. ét. Raoul, 73, r. Turgis, Oiseil. (S.-I.).

Sandford 4 cyl. Ruby, bas prix. Re-niaux, 68, rue Barrault, Paris-13°.

C 6 F 31 Familiale grand tourisme, tte équipée, très bon état. Toute confiance. 7 places face route. Pouvant faire usage : voiture de maître, taxi, voiture commerciale. Revendeurs s'abstenir. S'adresser au Bar de la Mairie, 70, rue du Mont-Cenis, Paris (18°).

Vendre suite décès, Donnet 7 CV, cabriolet décap., état méc. parf., 4 places. Prix à débattre. Mangin, 22, rue Arago, Saint-Ouen (Seine).

D.K.W.

5 Motocyclettes livrées complètes, du modèle Salon 1935 exposé 12, Rue de Cléry à Paris, sont à vendre au prix publicitaire de 2.475 Frs

Agents en France : LECOUTEY Frères - CAEN

ON DESIRE ACHETER

Cyclecar 3 CV, dynamo Vélauto Saus-Sine, 10, r. Gévelot, Sèvres (S.-et-O.).

Achat comptant, motos et voitures modernes, même accidentées. Société Garage Rémy, 21, r. Tlemcen (20°). Tél. Ménil. 76-39.

ÉCHANGES

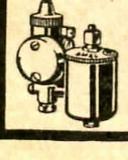
Dollar 250 culb. vend 1.800 fr. ou éch. ctre voit. 5 à 7 CV p. soultte. Carnésisch, 4, place Notre-Dame, Royan (Ch.-Inf.).

B.S.A. 500 culb., ét. bleue, tte bte, 4 vit. ent. eq. rep. moto plus faible. Cat., 31, rue du Pressoir (20°).

Ruby 7 CV sport, faux cabr., rep. moto side récent ou 3 roues. Pigeon, 8, rue Stanislas-Meunier (20°).

B.14 G., faux cabriolet, 4 pl. tte beauté, éch. ctre belle moto ou side. Max, 1, rue Decrès (14°).

TOUTES LES PIÈCES DE CARBURATEURS D'ORIGINE



"AMAC" "Skilfo" "GURTNER"

SONT EXPÉDIÉES LE JOUR MÊME PAR

CHARLEVILLE (ARDENNES)

CATALOGUE FRANCO



VISITEZ NOTRE HALL :

Ouvert Dimanche toute la journée

PEUGEOT - TERROT

GNOME-RHONE - AUTOMOTO
RENÉ-GILLET - MONET-GOYON
MOTOCONFORT et toutes marques

Grande Exposition
des Sidecars :

BUFFLIER - BERNARDET - VANNOD

Tous les modèles en stock
Prix spéciaux d'hiver

CRÉDIT 1/4 à la commande

ACHAT toutes Motos - ÉCHANGES

ATELIER de RÉPARATIONS

OCCASIONS révisées garanties 6 mois

DEPREZ

187 bis, rue Armand-Sylvestre - COURBEVOIE-ASNIÈRES (près gare Asnières)



PROTÉGEZ

vos jambes et vos mains contre
la boue, la pluie et le froid.
Les accessoires V et W sont en
vente dans tous les magasins de
cycles et motos. Catalogue franco

Ét^e V et W, 5, Rue Franklin - Le Pré-St-Gervais

Tél. : Défense 07-02

STOCK pièces détachées : Pneuma-
tiques, Accessoires, Casques, Gants,
Cuissards, etc.

Faites réparer vos motos
l'hiver

Garage gratuit pendant
6 mois

Apprend à conduire dans
endroit clos, GRATUITEMENT

SUCCURSALES :

PARIS, 7, rue Meslay - 3^e

Asnières, 34, Av. de la Marne
à la gare même

Ouvert Dimanches et Fêtes
toute la journée

NEW-MAP

Service DÉPANNAGE
ACHAT - ÉCHANGE - RÉVISION - REMISE A NEUF
ECHANGE-STANDARD de toutes pièces cadre et fourche

AGENCE GÉNÉRALE

12, rue Jean-Nicot, PARIS-7^e
Séjour 20-09 - Métro : Invalides

RÉPARATIONS

ATELIER
SPÉCIALISÉ
dans la réparation
de tous moteurs

TOUT POUR



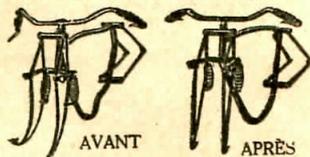
Toutes Pièces
Détachées pour
JAP - LMP
MAG - CHAISE
Bte BURMAN

DIVERS

Tan-sad Récréé, état neu., 90 fr. Daul,
77, faubourg Saint-Martin.
1 dynamo Radios, 1 accus Filmen 6 v.
pour moto, 3 pneus 26-3,5, 2 sacoches
cavalerie. Un redresseur Tungar. Gayet,
6 pl. A.-Lenglet, Arras.

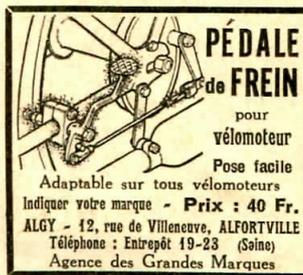
DERNIÈRE HEURE

Quad Peugeot 161, b. ét., 650 tr. Bobier
Vert-en-Drouais, par Dreux (E.-et-L.).
Agrand photographique, tarif franco.
P. Billot, Levroux (Indre).
Aleyon 175 Zurcher supersp., dble tub.,
écl. élec., poig. tour. parf. ét. Montvoisin.
7 bis, r. Saissel, Montrouge (Seine).
Darmont, 6 CV, ref. p. air., cap., pare-
br., compt. écl. élec. ex. ét., vis. t. l. i., 25,
r. du Banquier (13^e).
Rudge 500 tt. Replica, 4 vit., ét. nf., ra-
pide, 3.000 fr., à déb. Leblond, 44, r.
Fessart, (19^e), vis. sam. dim.
A vendre B.S.A., ét. bleue 350, tte nve
1935, tte nve, rlé 4.000 km. Px. int., cse
dép. Lenardon, 93, r. des Bas, Asnières.



CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues
Téléphone : Pèreire 20-68
MARCHANT Frères - 16, rue Danton, Lavallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

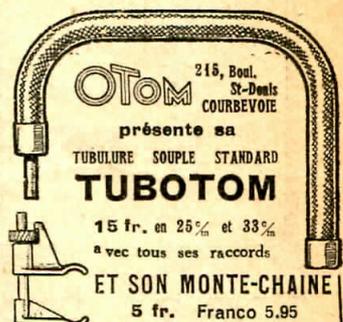


**PÉDALE
de FREIN**

pour
vélomoteur

Pose facile

Adaptable sur tous vélomoteurs
Indiquer votre marque - Prix : 40 Fr.
ALGY - 12, rue de Villeneuve, ALFORTVILLE
Téléphone : Entrepôt 19-23 (Seine)
Agence des Grandes Marques



216, Boul.
St-Denis
COURBEVOIE

présente sa

TUBULURE SOUPLE STANDARD

TUBOTOM

15 fr. en 25% et 33%

avec tous ses raccords

ET SON MONTE-CHAÎNE

5 fr. Franco 5.95

ROYAL-ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Échange
Agence générale France :
Etablis. Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS



**Souvenez-vous que
LIPTON à DIJON**

est le spécialiste des pièces
moteurs, réparations
soupapes, axes, etc...

DRESCH-MOTOS
PIÈCES détachées

Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions Garanties
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert de 8 h. 19 h. 30 et dim. matin.

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord :

A. DUBOIS

ex-Chef Service
Réparation Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc.
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. : Wagram 51-59

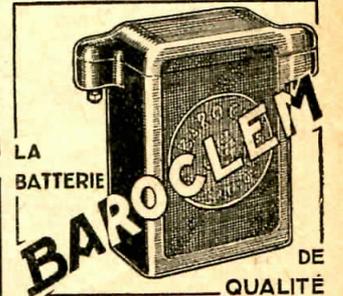
T. S. F.
SUPERS 5 LAMPES
485 frs
ALPHA, 11, rue St-Augustin, Paris-2^e

MOTOBÉCANE

Nouveaux modèles "SUPER-CLUB" en magasin
PIÈCES DÉTACHÉES - CRÉDIT - REPRISES
LEYRIS, 97, rue de Tilsitt - Agent régional
MARSEILLE

HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1935 & D'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces originés - Réparations
Agence officielle 22, rue Picpus
PARIS (12^e)

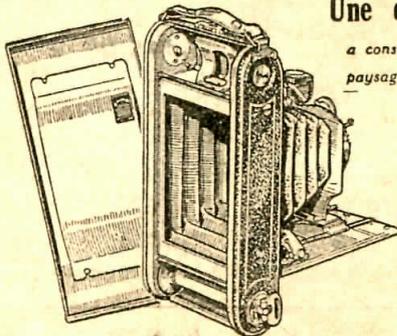


LA
BATTERIE

BAROCLEM
DE
QUALITÉ

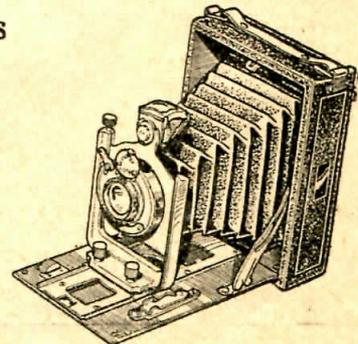
Une des plus anciennes Maisons Françaises

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



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

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



Renseignements à nos bureaux

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

Toutes les Cartes
et tous les Guides
MICHELIN

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

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



S. D. A. savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.

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



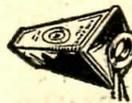
"Eustrolac" incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.

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

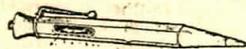


Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.

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



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



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



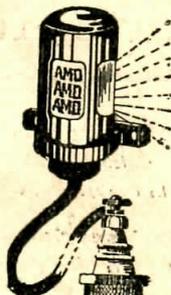
Stylomoir portatif Entomos, pouvant être local n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre. Valeur : 20 fr. Abonnés : 10 fr. Lecteurs : 16 fr. Port en sus : 3 fr.



L'ECLAIR désulfate, régénère, conserve et prolonge les batteries d'accumulateurs.

Le 1/2 litre. Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr. Lecteurs : 8 fr. 50. Prix à nos bureaux

Les frais d'envoi en province s'élèvent à 7 fr. 75 pour un flacon et à 9 fr pour 2 flacons.



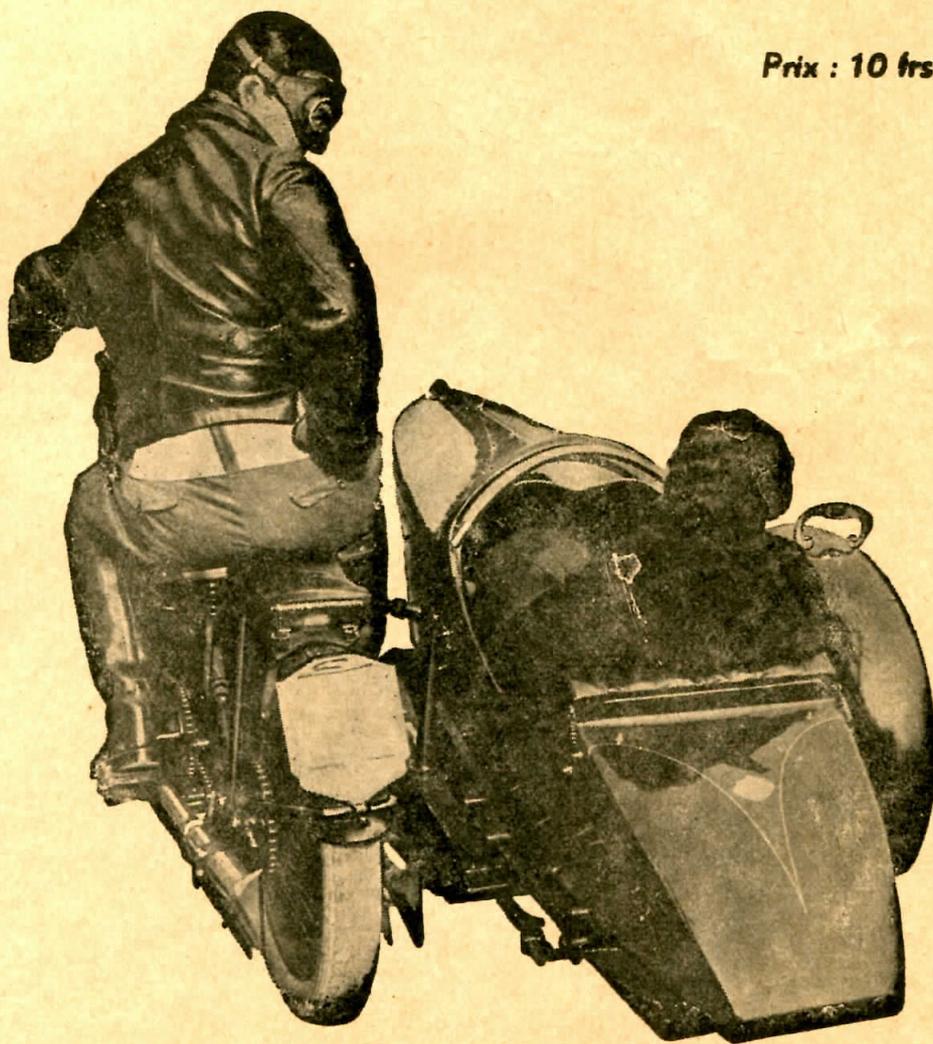
LANTERNE AMO
 Valeur : 25 fr.
 Abonnés : 13 fr. 50
 Lecteurs : 18 fr.
 Port : 1 fr. 75

Abonnements	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 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.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

il faut l'avoir lu le

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



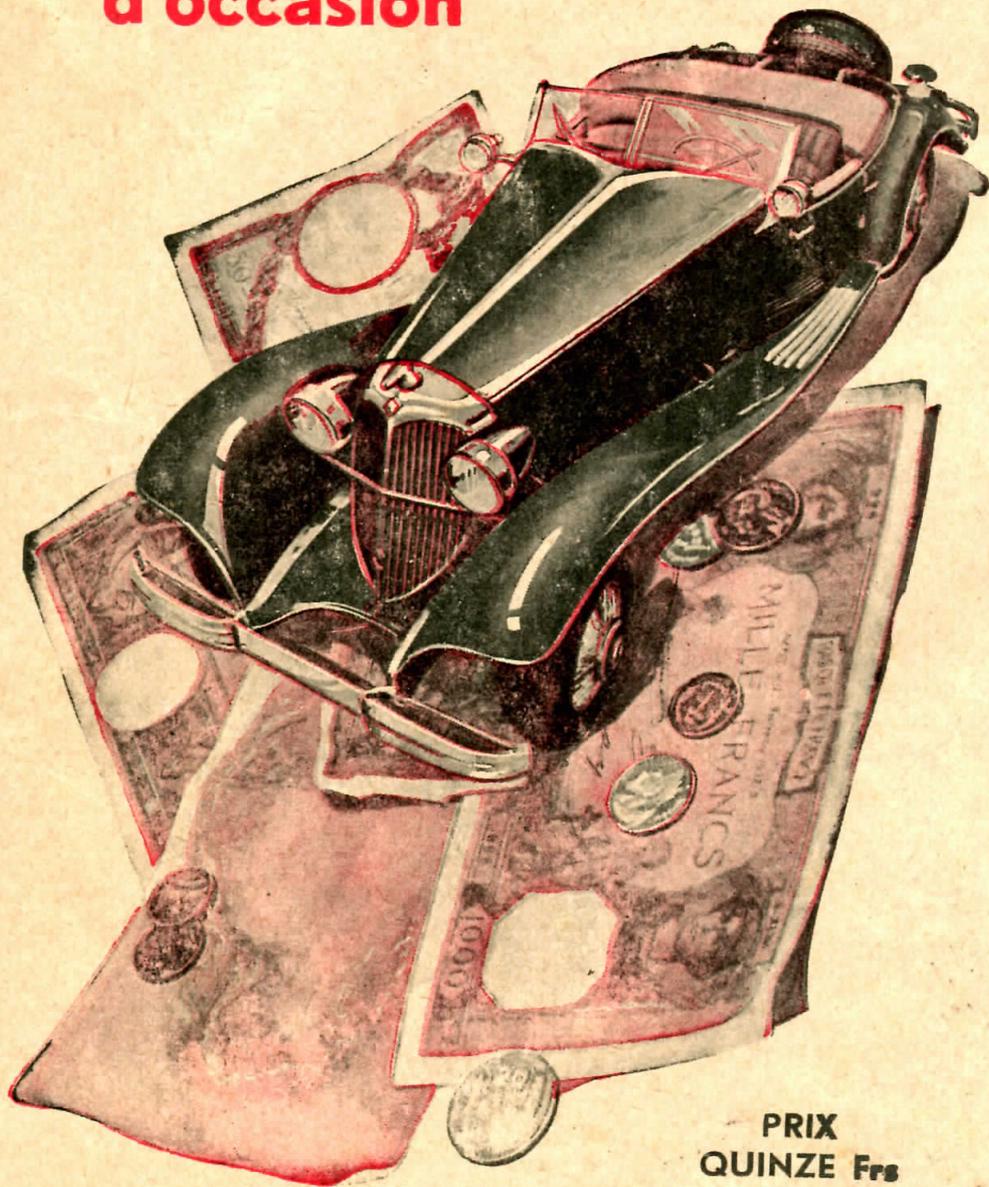
**12, Rue de Cléry
PARIS-2°**

***pour bien connaître le
fonctionnement de la Moto
et en apprécier le charme***

Envoi franco 11 fr. 25

vient de paraître...

**L'art d'acheter
une voiture
d'occasion**



**PRIX
QUINZE Frs**

***un profane après lecture
en connaît autant qu'un
professionnel***

*En vente à "Moto-Revue"
franco 16 fr. 75*