

Le Superhuilage

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
*Motocyclisme
Automobilisme*

18^e ANNÉE — N° 406

20 Décembre 1930



TELEPHONE :
CENTRAL : 03 81
- 08-24
C.C. POSTAL 29.737

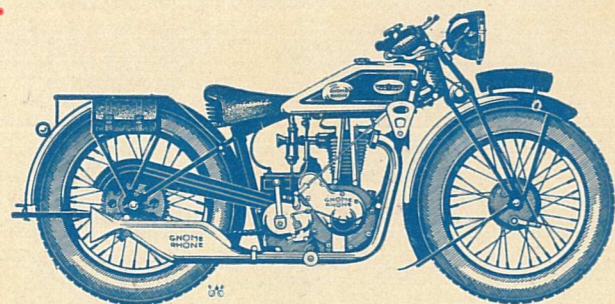
MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Ce qui semble un exploit pour une voiture n'est, bien souvent, qu'une performance normale pour une moto. Longues côtes, cols abrupts, chemins étroits, sont alertement franchis. Le motocycliste peut, en toute quiétude, contempler le sommet des monts; l'eau qui baigne le Val n'éveille pas en lui la hantise d'un radiateur que la côte transformera en chaudière.

LES **NOUVEAUX** MODÈLES

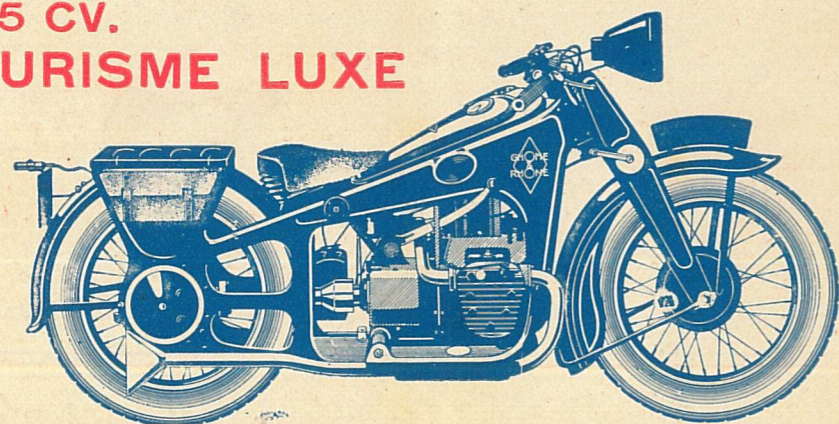
GNOME RHONE

La 4 CV.
SPORT



Bloc-Moteur 350 cmc., Soupapes en tête,
Soupapes et Culbuteurs complètement enfermés sous carter étanche.

LA 5 CV.
TOURISME LUXE

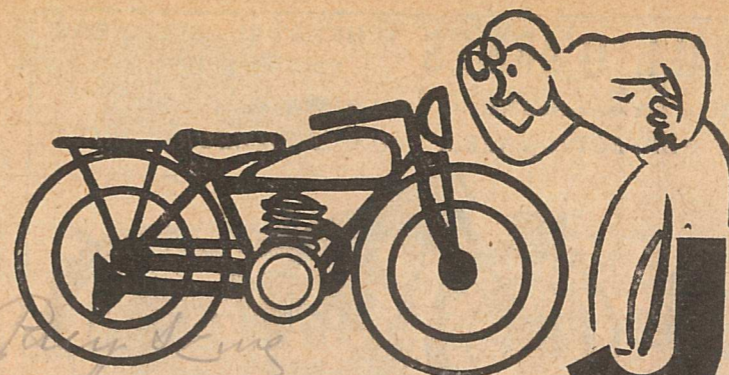


Bloc-Moteur, 2 Cylindres opposés,
Cadre en tôle d'acier emboutie, Transmission par cardan.

SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS

Magasin de vente : 49, Avenue de la Grande-Armée. — PARIS

Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE



JUMO

ne vous laissez jamais
dans l'embarras

La simplicité et la robustesse de l'éclairage "JUMO" garantissent sa bonne marche. Vous n'aurez donc jamais d'ennuis avec lui.

Au surplus, si pour des causes accidentelles, vos appareils avaient besoin d'une revision, les méthodes modernes employées par "MAGLUM" vous mettront à l'abri des lenteurs de cette opération, grâce à l'"ECHANGE STANDARD".

Au lieu de vous faire attendre et de vous priver de lumière, "MAGLUM" reprendra votre "JUMO" plombé et vous livrera immédiatement un "JUMO" révisé, garanti six mois, moyennant 48 francs.

La certitude d'un fonctionnement permanent et parfait que vous donne ce nouvel avantage du "JUMO" démontre une fois de plus qu'il est bien l'ÉCLAIRAGE QUE VOUS N'OSIEZ PAS ESPÉRER.

Renseignez-vous plus complètement auprès de

MAGLUM

21, R. de Chartres, Neuilly (Seine)

*Paris 50
Beaurain 52
Amiens 58
138*

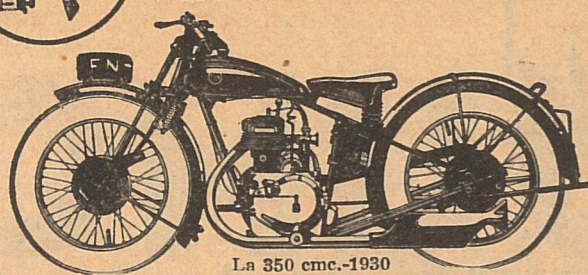


*Paris 50 km
Amiens 58
Beaurain 52
Amiens 60
Doullens 30
178
Doullens 178
Lille 51
St. Omer 31
264*

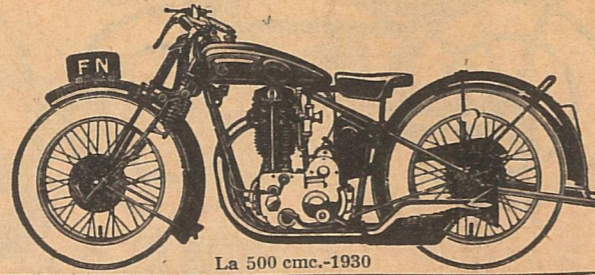


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES, AUX MEILLEURS PRIX



La 350 ccm.-1930



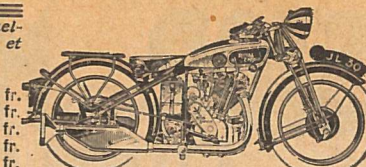
La 500 ccm.-1930

ROYAL ENFIELD

Nos renommées machines anglaises de 1^{re} classe sont actuellement les moins chères des Motos Etrangères en France, et ceci à titre de publicité provisoire.

VOICI NOS PRIX EXCEPTIONNELS EN COURS :

3 1/2 CV. - Type C, à Soupapes latérales.	6.295 fr.
3 1/2 CV. - Type F, à Soupapes latérales (Luxe)	6.735 fr.
3 1/2 CV. - Type CO, à Culbuteurs (Sport)	6.735 fr.
3 1/2 CV. - Type GL, à Culbuteurs (Grand Sport Luxe)	7.025 fr.
5 CV. - Type HA, à Soupapes latérales	7.190 fr.
6 CV. - Type H, à Soupapes latérales (Luxe)	7.470 fr.
5 CV. - Type J, à Culbuteurs (Gd Sport luxe)	7.915 fr.
5 CV. - Type JA, à Culbuteurs (Sport)	7.525 fr.
9 CV. - Type K, Soup. latér. (Gd Tourisme)	9.115 fr.



Téléphone : GALVANI 55-52

AGENCE GÉNÉRALE FRANÇAISE

ÉTABLISSEMENTS PIERRE PSALTY 271, Boulevard Péreire PARIS

(Métro : MAILLOT)

DRESCH COURCELLES

Tél. : Carnot 80-87
Métro : Péreire
174, Rue de Courcelles — PARIS (17^e)

A TOUT ACHETEUR D'UNE MOTO IL EST REMIS UN BON DE REVISION GRATUIT - Resserrage, Décalaminage, Rodage des soupapes, Graissage au bout de 1000 kilomètres - LEÇONS DE CONDUITE ET CARTE GRISE GRATUITES. - MOTOCYCLISTES! PROFITEZ DES AVANTAGES QUE NOUS VOUS ACCORDONS PENDANT L'HIVER.
Service Pièces détachées - Service Réparations - Service d'essais révisés - Catalogues envoyés gratuitement sur demande

MOTOCYCLISTES...

peut désirer de son système d'éclairage.

La transmission par chaîne donne satisfaction à tous points de vue... pourvu que...

LA CHAÎNE SOIT UNE RENOLD "MARK IO"

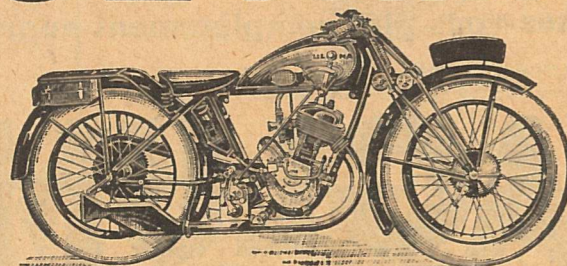
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir...

RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton, Levallois-Perret (Seine)
TÉL. WAGRAM 75-97

ULTIMA

EN TÊTE DU PROGRÈS...

LIVRE TOUS SES MODÈLES AVEC ROUES INTERCHANGEABLES A BROCHE QUI, DEPUIS PLUS DE CINQ ANNÉES, DONNENT ENTIÈRE SATISFACTION A SA CLIENTÈLE...



Typ BEX.

3 cv. 250 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.700
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, freins tambours..	3.950
4 cv. 350 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche....	4.350
5 cv. 500 4 temps, chaîne-chaîne, roues à broche....	5.150

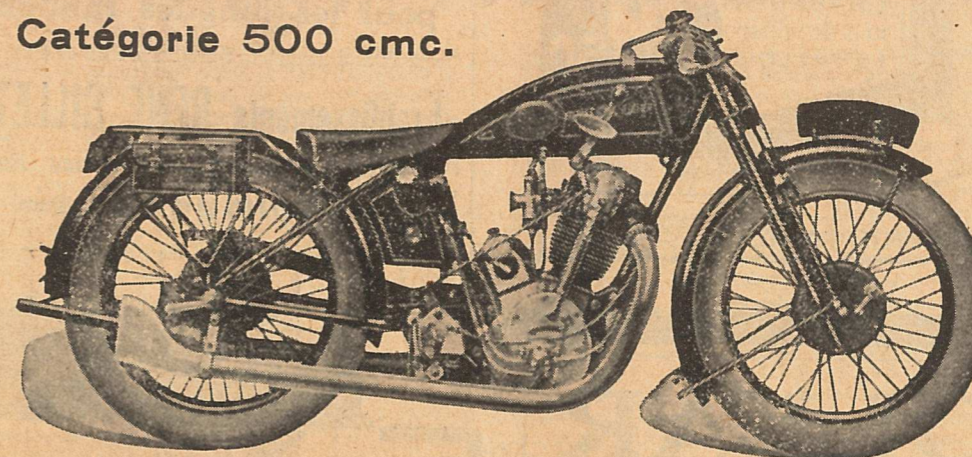
E. BILLION — CONSTRUCTEUR —
24 à 24 ter, rue du Commandant-Faurax - LYON
Allô! LALANDE 02-04

Agents demandés partout. - Catalogue sur demande.

Agence Générale pour la SEINE: BARRÉ, 123, Boul. National - PARC-ST-MAUR

CHAMPION DE FRANCE 1930

Catégorie 500 ccm.



KœHLER-ESCOFFIER

livre les plus BELLES MOTOS
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

depuis la 2 CV au fameux moteur VILLIERS, machine de travail, jusqu'à la prestigieuse 1.000 ccm. EDDOURA, à arbre à cames en tête

177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&-L.). — Catalogue franco.

STYL'SON

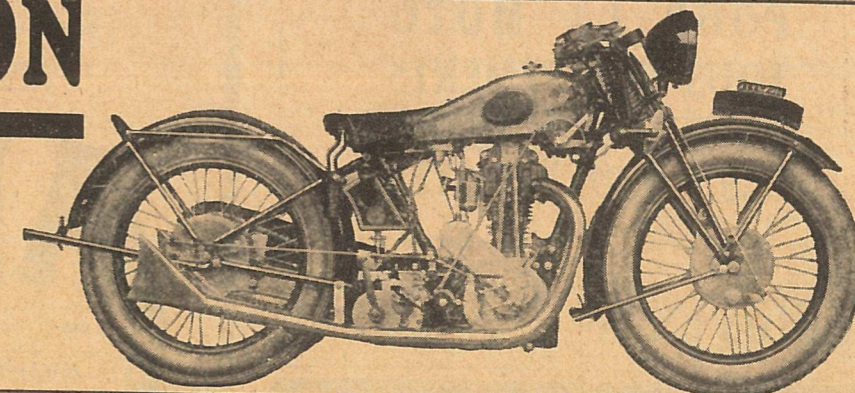
De 175 ccm. à 1.000 ccm.

Dépôt à PARIS :

ÉTABLISSEMENTS

Lionel Dektereff & Co

88, Avenue des Ternes - PARIS (17^e)



STOP POUR MOTOS LUMILUX



SANS CONTACTEUR

- 1 **SIMPLE CABLE** commandé par la pédale de frein.
- 2 **USAGES** stop et lanterne AR

Pour le gros L. BRUNNER 10 b. de Villier LEVALLOIS

29,50 frs

Pub. G. SWEERTS EN VENTE PARTOUT

LES

René Gillet

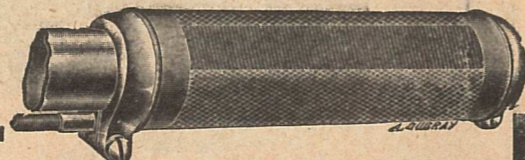
AVEC OU SANS - -
SUSPENSION ARRIÈRE
ÉLASTIQUE BREVETÉE
EN SOLO OU AVEC
SIDE CAR...

sont des Machines rêvées
pour les longues randonnées!

Etablissements **RENÉ GILLET & C^{ie}**

126 bis, Route d'Orléans, 126 bis

— **MONTRouGE** (Seine) —



AVEC DES COMMANDES PAR
POIGNÉES TOURNANTES
VOUS CONDUIREZ
Sans fatigue
Sans danger

La traction rectiligne du câble procure une douceur de manœuvre insoupçonnée et élimine tout risque de rupture.

Adaptation instantanée sur toutes
Motos et pour tous Carburateurs.

PRIX : 58 fr.

AMAC

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
75 ter, Rue de Villiers, 75 ter
NEUILLY-SUR-SEINE
Dépôt à PARIS: Ets R. MUNRO, 198, Bd Péreire

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ:

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

TÉLÉPHONE:
CENTRAL 03-81
CENTRAL 08-24
C/C Postal 29.737

Toutes les communications
toute la correspondance
chèques et mandats
doivent être libellés

"MOTO REVUE"

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e)

Fondée en 1913

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

ABONNEMENTS

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
France et Colonies	52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
Union postale	66 fr.	34 fr.	20 fr.
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Esthonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

M. de Montgon revient à la charge

M. DE MONTGON, aristocratique personnage n'aime ni la bicyclette ni la moto. Sans doute le *Petit Bleu* tient sa prose en telle estime qu'il lui octroie des appointements mirifiques. Une Hispano peut seule être digne de véhiculer le grand homme et celui-ci considère avec dédain et indignation les manants assez impudents pour se trouver sur sa route. A moins peut-être qu'il ne préfère rester chez lui et lire le journal. Il est évident que la lecture des faits divers et en particulier la chronique des accidents l'intéresse d'une manière incroyable. C'est un aliment nouveau à son inspiration défaillante. Et il revient sans cesse à la charge avec l'entêtement d'une mouche importune.

M. de Montgon est un homme patient et qui sait compter. Pointant dans son journal quotidien les accidents qui se sont produits, il constate que les bicyclistes et les motocyclistes ont été « actifs ou passifs, les héros de la plupart de ces catastrophes ». Ce sont là affirmations en l'air. N'y a-t-il donc jamais d'accidents d'automobiles et les quelques statistiques officielles qui ont été publiées n'établissent-elles pas qu'il y a, proportionnellement au nombre des véhicules en circulation, un nombre plus faible d'accidents de motocyclistes. L'imprudence est plus souvent le fait de l'automobiliste que du motocycliste. Ne rencontre-t-on jamais d'automobilistes qui trouvent un plaisir extrême à serrer les motocyclistes. Que d'accrochages et de collisions n'ont pas d'autre cause. Doit-on tenir les motocyclistes pour responsables de tels accidents. Ce serait en vérité le monde renversé. Certes il y a des motocyclistes imprudents, mais il y a des automobilistes aussi fous.

Nous comprendrions qu'on partît en guerre contre la moto si celle-ci était dangereuse en elle-même, si elle manquait de stabilité, si elle n'avait pas de freins, etc., mais ce n'est nullement le cas. La moto est stable et sa maniabilité fait d'elle le véhicule le plus sûr. Rendez-vous un modèle d'avion responsable des fautes de pilotage d'un novice ? Accusez-vous l'automobile de la maladresse de son conducteur. Ne chargez donc pas la moto des fautes de quelques étourdis qui s'en servent et n'attribuez les accidents qu'à leur cause véritable, c'est-à-dire à la négligence avec laquelle on traite les principes les plus simples de la circulation. C'est de l'intelligence et de l'énergie de la police routière que peut seule

dépendre la sécurité commune des usagers de la route. Nous avons été fort heureux d'apprendre qu'avec quelques francs on pouvait acheter une motocyclette. Nous serions particulièrement reconnaissants à M. de Montgon de nous donner l'adresse du marchand. Sans doute M. de Montgon vit-il dans le passé. Nous le croirions d'autant plus volontiers qu'il ignore l'existence de l'U. N. A. T et croit que le Service des Mines fait toujours passer les permis de conduire. Il ignore également que le pourcentage de candidats refusés est plus élevé pour les permis de motos que pour les permis voitures. Le récent scandale des permis de conduire ne doit nullement faire supposer que l'on puisse moyennant finances, se faire délivrer un permis. C'est un peu comme si, un soldat ayant trahi, vous vous hâtiez de conclure que tous les soldats sont des traîtres. La vérité c'est que les inspecteurs de l'U. N. A. T. sont assez sévères, mais que n'étant pas doués du pouvoir de connaître l'avenir, ils ne peuvent prévoir ce que fera le candidat quand il sera seul. Cela n'est plus de leur ressort mais de celui de la police routière.

Et vient la grande trouvaille, l'idée géniale de M. de Montgon. C'est que les motocyclistes modernes n'ont pas de ralentis et que de peur de caler le moteur, les motocyclistes ne s'arrêtent devant rien. Là encore M. de Montgon retarde d'un bon quart de siècle. Il est beau de conserver indéfiniment sa jeunesse.

La Soudure autogène du Duralumin

Il est bruit en ce moment dans les milieux aéronautiques de la mise au point définitive de la soudure autogène du duralumin ; jusqu'à présent les procédés employés présentaient des aléas ; un si grand nombre de facteurs devaient intervenir pour

la réussite de cette soudure que la sécurité absolue n'y était pas obligatoirement attachée. Ce sont les Etablissements André qui auraient mis définitivement au point les procédés de soudure autogène du Duralumin et leur possibilité d'emploi sans aléas.

Ce gros progrès ne serait pas sans intérêt dans le domaine de la motocyclette. Nous verrons peut-être un jour prochain tout ou partie de nos machines en Duralumin assemblées à l'autogène.

SOMMAIRE

N^o 406

Samedi 20 Décembre 1930

Le sidecar.....	1412
Par-ci, par-là.....	1413
Les Six-Jours d'Hiver....	1414
Le Benzol par Regairaz	1416
La Femme et la Moto.....	1419
Le Salon de Paris (fin), par H.-P. Borestroke...	1421
Départs difficiles, par Mellier.....	1425
Un changement de vitesses automatique.....	1426
Peut-on modifier l'organi- sation du Salon Motocy- cliste ?, par Gobin.....	1427
Le super-huilage, par Maurice Mellon.....	1428
Les Bougies (X X).....	1431
Le Sport.....	1432
Les Clubs.....	1433
Nos petits fabricants.....	1435
Le Salon Belge.....	1437
Consultations techniques.	1438
Courrier de la semaine...	1439

DOLLAR DRESCH

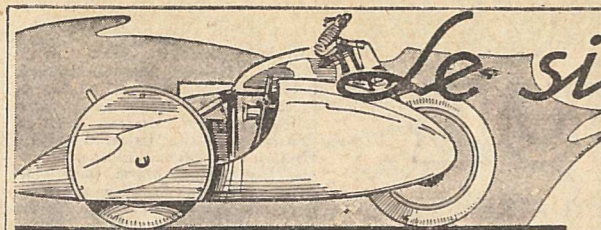
Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts

REPRISE DE TOUTES MOTOS

**TOUS ACCESSOIRES
POUR LA MOTO
TOUS ÉQUIPEMENTS
POUR
LES MOTOCYCLISTES**

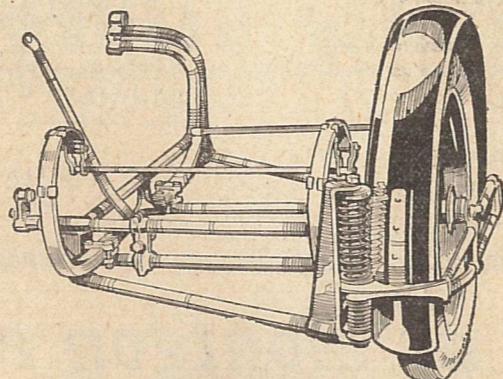
Ouvert même dimanche matin. — Permis gratuit

MOTOS ESSOR 137, av. Choisy, PARIS
(150 mètres de la Place d'Italie)
Téléphone : Gobelins 07-76

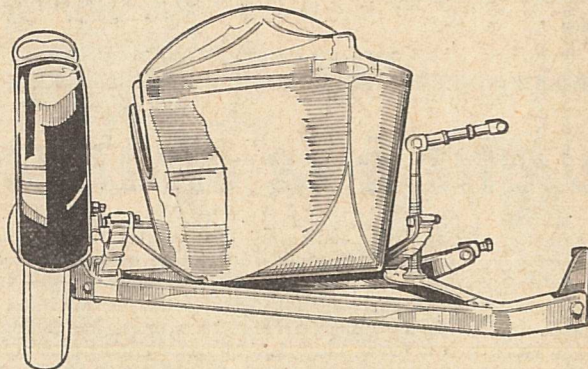


L'amélioration constante du rendement de nos moteurs augmente d'autant la possibilité d'utilisation du side-car, d'où sa vogue croissante et justifiée.

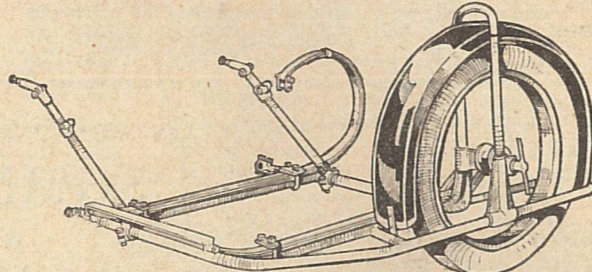
Croquis du Salon



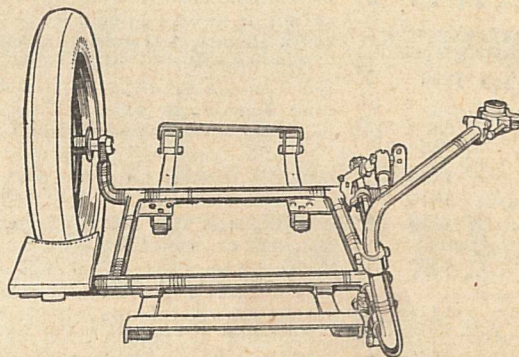
René Gillet a présenté au dernier Salon son châssis à roue suspendue, c'est sur ce principe, du reste, qu'a été réalisée la suspension AR de la moto René Gillet.



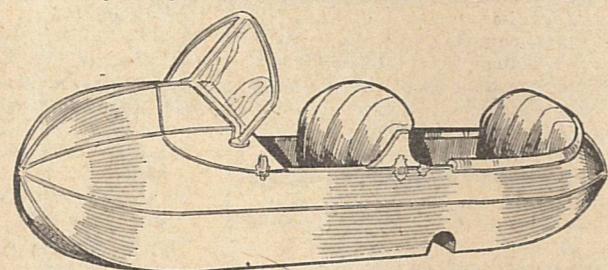
Bernardet a une technique personnelle : châssis en tôle emboutie, articulée sur silentbloc, roue amovible prévue pour frein sur side-car, longs ressorts plats à faible bande : celui-ci est monté avec la carrosserie sport.



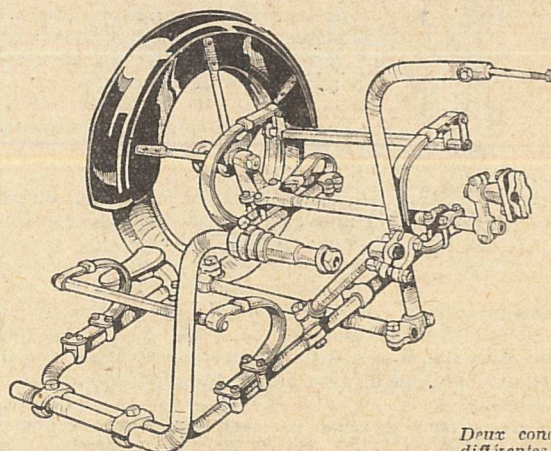
Le Châssis Bufflier à roue encastrée et moyeu à broche : le side-car est du type à 4 attaches châssis en tubes d'un dessin très sobre. La carrosserie est suspendue par ressorts à crosse assurant une grande souplesse.



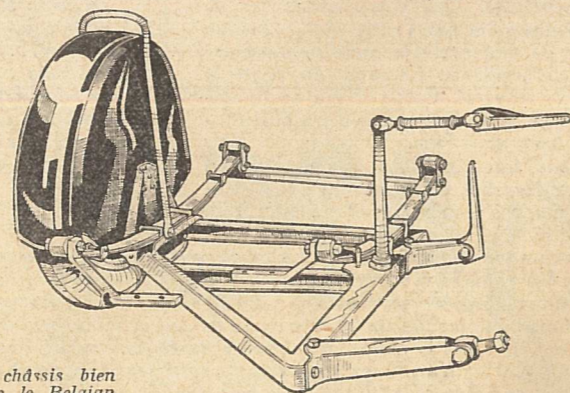
Peuple présente un nouveau châssis 4 attaches surbaissé. Le confort est assuré par 4 ressorts cantelivers.



Bufflier, parmi ses 6 types de carrosseries, a réalisé un sport bi-place original, avec places en tandem.



Deux conceptions de châssis bien différentes : à gauche le Belgian 4 attaches, amortisseur, châssis en tubes suspension par ressorts à crosse ; à droite le Bernardet, conception voiture, châssis en tôle, 3 attaches dont une souple, toutes articulations et ressorts sur silentbloc.



Des vœux à retenir

Au cours d'une de ses dernières séances, la Fédération Nationale des Clubs Automobiles a émis un vœu fort juste au sujet des autocars. Par ce vœu, la puissante Fédération demande que « désormais ne pourra circuler sur une route donnée qu'un véhicule de dimensions telles qu'il puisse être dépassé par un véhicule de même largeur ».

Cette même assemblée proteste enfin une fois de plus contre la façon ténébreuse dont sont présentés dans la Presse les accidents d'automobiles et l'inexactitude de certaines statistiques qui font supporter à l'automobile seule l'augmentation du nombre des accidents. L'A. C. de l'Ouest promet de fournir des renseignements sur la comparaison des accidents d'automobiles et celle des accidents dus aux chevaux.

Donneurs de frissons

BOULARD, le sympathique athlète bien connu en rugby, et non moins excellent acrobate motocycliste a passé alliance avec Vermot, l'as Dijonnais. Leur association marche à merveille, et les multiples acrobaties auxquelles ils se livrent donneront sous peu le grand frisson à la foule.

Le début officiel est tout proche. Mais chut !... et attendons !...

Police montée

EN Angleterre sera prononcée à partir du 1^{er} janvier, la suppression de la limite de vitesse pour les véhicules à traction mécanique. Cette décision a conduit les pouvoirs publics à créer une brigade motocycliste, pour assurer la police de la route. Ces motocyclistes seront montés sur des sidecars Royal Enfield, B.S.A. et Triumph.

Pour réglementer la circulation

IL aurait été décidé qu'un essai serait tenté, pour augmenter la visibilité des agents chargés de la circulation, et que ceux-ci seraient prochainement munis d'un brassard blanc. Ce brassard remplacera, en cas de succès, sinon le bâton de même couleur et qui peut avoir d'autres utilisations, tout au moins les gants blancs, employés comme indicateurs de direction, par certaines polices étrangères.

L'Autostrade et le Tourisme

ON parle périodiquement des autostrades, de leur utilité, des avantages qu'ils procurent et de leur possibilité de rallier dans le plus bref délai possible tel point à tel autre ? Dans notre si beau pays, l'autostrade est-il souhaitable ? Oui et non ; et nous nous plaçons pour en juger ainsi, à un point de vue tout à fait spécial... L'autostrade sera un bien quand il attirera les amoureux de la vitesse pure, désireux, à l'heure de l'export-cassis de raconter leur moyenne record... Ainsi l'autostrade débarrassera nos routes secondaires des « fonçes-malgré-tout », ce qui nous permettra de suivre en toute liberté d'esprit les routes pittoresques, de nous arrêter aux beaux sites et de mettre tranquillement au point, sur un paysage intéressant, notre appareil photo, sans crainte de ne plus retrouver, après photo prise, notre moto enlevée par le pare-choc d'un super-bolide ivre seulement de vitesse...

Informations

Nécrologie

Nous apprenons le décès d'un de nos collaborateurs, Pierre Legaud qui vient de s'éteindre après une longue maladie. Pierre Legaud était un technicien de grand valeur, et nos lecteurs, et plus spécialement ceux de l'Actualité Automobile se rappellent avec quelle précision et clarté il présentait ses études. Nous le regretterons, et à sa famille bien éprouvée nous présentons nos condoléances émues.

Naissance

Nous apprenons la naissance de la petite « Monique Duverdier », fille du mécanicien bien connu de Passy-sur-Marne.

Une distinction

Au cours de l'assemblée générale de la Fédération Motocycliste de Belgique, et lors d'une réélection des membres du conseil d'administration, M. Léon Gillet, le constructeur bien connu, fut nommé membre de ce conseil, avec 8.706 voix. Moto Revue adresse à M. Gillet en cette occasion, ses meilleurs compliments, auxquels se joindront certainement ceux très nombreux des partisans de cette marque.

La vérité sur « la monte » Braccini

DIFFÉRENTES informations erronées ont été données sur la « monte » Braccini de Nice. Nous sommes en mesure d'annoncer que Braccini courra sur Monet-Goyon dans les épreuves sportives de sa région. Braccini est, en outre, agent de Monet-Goyon à Nice.

Les verrons-nous sur nos routes ?

LA vogue en France de B.M.W. semblerait avoir attiré l'attention d'autres constructeurs motocyclistes d'Outre-Rhin qui, voyant le succès grandissant de la moto



MOTOCYCLISTES MILITAIRES

Jeunes gens qui désirez faire votre service militaire, comme motocycliste, et qui devez partir au début de 1931, faites-vous connaître avant le 24 en écrivant (ne pas se présenter) aux bureaux de Moto Revue (Service de la Préparation Militaire). Il vous sera envoyé un questionnaire à remplir, et si vous êtes qualifié, votre incorporation, par notre intermédiaire, ne fait pas doute.

en France, seraient assez tentés de tâter le marché. Nous croyons savoir que Zundapp et peut-être D. K. W. essaieraient de trouver en France une agence générale. Si cette dernière marque réalise ses désirs et met sur notre marché ses mono et bicylindres deux-temps, cet événement sera capable de donner une nouvelle vigueur aux polémiques pour et contre les moteurs de ce cycle.

Raids en montagne

DEUX étudiants de Vienne, ont réalisé à motocyclette l'ascension du Gross Glockner, dans les Alpes suisses. Partis de Kals, dans l'est du Tyrol, ils atteignent le point culminant de cette ascension, à 2.745 mètres. A quand le record d'altitude pour moto ?

Le silence

ON a déjà signalé, à plusieurs reprises, l'intention des Pouvoirs Publics de se montrer impitoyables envers les véhicules bruyants. Jusqu'à présent, une certaine tolérance avait été admise, mais il serait exagéré de conclure que les gardiens de l'ordre fermaient les oreilles ; en effet, nous croyons savoir qu'une codification du silence va être établie d'un commun accord avec la chambre syndicale à laquelle les Officiels chargés de l'Urbanisme ont adressé un questionnaire très précis portant sur les différents types de silencieux généralement employés en motocyclisme.

Il faudra donc, désormais, que les usagers se gardent de modifier ou de supprimer les appareils silencieux fournis par les constructeurs.

Pour la sécurité des passages à niveau

UN artisan de Saumur, mécanicien en retraite des chemins de fer de l'Etat, M. E. Boutin, soucieux de diminuer le nombre des accidents de passages à niveau, a mis au point, par neuf ans de recherches, un appareil qui, expérimenté sur le réseau de l'A.J.O., semble devoir donner de précieux résultats.

Il s'agit d'un système de signalisation électrique qui, deux minutes avant l'arrivée du train au passage à niveau, annonce à l'usager de la route, par deux feux rouges, l'imminente arrivée du convoi.

Ces feux, automatiquement allumés par le passage du train lui-même, sont doublés de feux verts destinés à signaler un dérangement quelconque de l'appareil avertisseur et à engager l'usager à la prudence ; ils restent allumés tant que les feux rouges n'ont pu être rétablis.

Un signal spécial avertit en outre le mécanicien du premier train utilisant la voie que les feux rouges ne sont pas allumés.

Tout cela est parfait. Mais n'allez pas vous imaginer que les Compagnies ferroviaires expérimentent et utiliseront ce procédé. Elles ont bien d'autres soucis.

Cache-Cache

OU est la machine des records ? La 1000 c.m.c. détentricée d'un certain nombre de records bien caractérisée par sa fourche spéciale et son moteur à turbo, joue, paraît-il à cache-cache, et l'on ne sait toujours si c'est elle qui a été présentée à un récent salon, ou si c'est une maquette n'en ayant que l'allure extérieure. Nombre de motocyclistes s'étonnent que la véritable machine n'ait pas été présentée, étant donnée l'absence de secret de sa fabrication.



Les Six-Jours d'Hiver de « Moto Revue » du 5 au 11 janvier

L'ÉPREUVE des Six-Jours comprend deux classes bien distinctes de concurrents, ceux qui, Constructeurs, Professionnels ou Indépendants, participent aux Six-Jours d'Hiver avec les véhicules personnels qu'ils utilisent habituellement et la classe réservée uniquement aux constructeurs ou agents généraux de marques étrangères qui participeront dans la classe des « machines strictement commerciales » dites de « stock ».

Ces machines seront choisies à l'usine ou à l'agence générale, ou encore chez des agents. Les constructeurs intéressés devront faire le nécessaire, de façon à achever par camionnettes la machine, immédiatement après qu'elle aura été choisie et elle sera mise sous scellés au laboratoire de l'A. C. F., 80, boulevard Bourdon, à Neuilly, où elle sera entreposée.

Le dimanche 4, le pesage aura lieu au laboratoire de l'A. C. F. pour tous les concurrents participant à l'épreuve; c'est pendant toute la journée du dimanche que les concurrents pourront rôder leur machine commerciale. Bien entendu, d'après les règlements, aucun ajout, ni suppression d'équipement ne pourra être fait à la machine, si ce n'est, par exemple, l'adaptation d'un équipement d'éclairage dont ne serait pas muni le véhicule au moment du choix.

Le concurrent également engagé dans la catégorie « Sidecars » pourra ajouter, à ce moment, un sidecar. Ces montages du « sidecar » et des équipements électriques pourront être faits par des ouvriers, mais ceux-ci ne devront uniquement s'occuper que du montage du sidecar ou de l'éclairage, sans toucher ou renforcer un organe quelconque de la motocyclette.

Les concurrents pourront faire tourner les machines sur pied et faire, au besoin, les vidanges nécessaires, gonflages, etc...

Les machines seront rentrées à la nuit et à nouveau entreposées au Laboratoire jusqu'au lendemain. Le lendemain, le lundi 5, ces machines seront reprises dans la matinée au Laboratoire par les soins des constructeurs ou des coureurs, et acheminées en caravane, soit en camionnettes, soit par la route à l'Autodrome de Montlhéry.

Les concurrents de la classe « commerciale » pourront s'occuper de leur machine et continuer de faire faire leur rodage comme ils le désireront.

A l'entrée de la nuit, les machines seront rentrées dans un endroit clos, à l'Autodrome de Montlhéry et ne seront remises entre les mains des concurrents que le mardi matin au moment du départ de la première étape des Six-Jours d'Hiver, qui sera disputée à l'Autodrome de Montlhéry par tous les concurrents des deux classes.

Le mardi soir, les machines rentreront en caravane, à la Porte Maillot, où elles seront parquées jusqu'au départ de l'étape Paris-Brest.

Les horaires prévus pour le départ sont, selon les groupes, à : 2 h. 26 — 4 h. 3 et 5 h. 21.

Les concurrents devant arriver à Brest, à 17 heures.

Les départs de Brest pour Paris se feront respectivement à : 6 h. 23 — 8 heures et 9 h. 16., pour arriver à Versailles vers 21 h. De là, les machines seront en caravane,

amenées en parc fermé à la Porte Maillot jusqu'au dimanche 11 dans la matinée ou par les boulevards extérieurs et la Porte d'Orléans, elles rejoindront l'Autodrome de Montlhéry pour l'étape à moyennes accélérées.

Le dimanche soir, les retours se feront par Versailles et la Porte Maillot.

Nous avons déjà annoncé la participation de deux Terrot 250 cmc, type Osse, qui seront pilotées par Coulon et Fraichard.

Magnat-Debon a engagé une motocyclette 350 cmc., type B. S. S. T., qui sera pilotée par Gauthier.

La maison Monet-Goyon, de son côté, nous a fait connaître qu'elle engageait deux motocyclettes du modèle strictement commercial et en catégorie 350 cmc.

La maison Peugeot a également engagé, dans cette catégorie de motocyclettes strictement commerciales, une équipe officielle, deux 350 cmc., type P. 107.

Peugeot, sera, en effet, représenté par Péan, un des plus anciens coureurs motocyclistes qui, on se le rappelle, s'est particulièrement distingué dans les grandes épreuves de cette année et dans Paris-les Pyrénées-Paris. Son co-équipier sera Pahin. Les couleurs de notre grande marque nationale seront brillamment défendues par l'équipe Péan-Pahin.

Par ailleurs, Automoto a engagé une équipe de deux machines — 350 cmc. ; elles seront confiées à Mercier et Orngna. La firme stéphanoise sera bien représentée. Les deux coureurs ayant déjà fait des étincelles dans notre dernier Paris-les Pyrénées-Paris.

Dans la classe habituelle, c'est-à-dire dans la classe des professionnels, un certain nombre d'inscriptions sont prévus.

Terrot a annoncé la participation de Grivel, de Pau, un vainqueur de Paris-les Pyrénées-Paris 1930.

Aleyon a annoncé la participation de son agent de Laigle, M. Loret, qui a déjà participé aux Six-Jours l'année dernière avec succès du reste.

La maison Peugeot a autorisé quelques-uns de ses agents et notamment Gaston Froissard, du Mans, à participer dans la catégorie des professionnels.

Parmi les inscriptions régularisées, nous notons les engagements de Barré dans la catégorie des professionnels, qui pilotera une Magnat-Debon.

Pouponneau a également reçu l'autorisation de la maison Magnat-Debon de s'engager en catégorie sidecars dans la classe professionnelle, engagement qui est du reste régularisé.

Pour s'engager

Les engagements qui sont de :

150 francs pour les constructeurs et professionnels et de 30 francs pour les indépendants, seront reçus au bureau de *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, à Paris, jusqu'au 20 décembre.

Quelques précisions

CERTAINES maisons ont attiré notre attention sur certains points du règlement, c'est ainsi que par exemple, il nous a été posé les questions suivantes :

Demande : Nous mettons sur nos machines, indifféremment, des pneus X ou Y, au gré du concurrent. Comme il se peut que le jour où l'on procédera au choix des machines, la

commission s'arrête sur une machine équipée de pneus X, et que pour des raisons personnelles ou commerciales, nous préférons faire courir sur des pneus Y, la commission pourra-t-elle prendre sur d'autres machines, ces pneus Y ?

Réponse : Très certainement oui, du moment que la commission constate bien que ces pneus sont des pneus rigoureusement de série.

Demande : Nous mettons indifféremment, au gré du client, des pneus de différentes dimensions, et notamment des pneus à grosse section ; si la machine choisie porte des pneus de grosse dimension, peut-on changer ces gros pneus par des pneus de section plus petite, et répondant davantage aux conditions des règlements de l'épreuve à moyenne accélérée de Montlhéry, seuls les petits pneus permettent la vitesse sur piste...

Réponse : Très certainement oui, puisque nous restons donc dans la formule commerciale, et du moment que ces pneus sont pris sur d'autres machines destinées à être livrées à la clientèle.

Demande : La plupart de nos machines de stock, sont stockées sans équipement d'éclairage. Notre catalogue prévoit le montage d'équipement X, Y ou Z, au gré du client ; pourra-t-on, une fois que le choix des machines aura été fait, monter sur ces machines, à notre choix l'équipement X, Y ou Z ?

Réponse : Certainement oui, du moment que l'équipement est également pris dans le stock de série, susceptible d'être livré à la clientèle.

Demande : Nos machines de stock, sont à peu près toutes présentées sans porte-bagages, mais le porte-bagages est prévu sur le catalogue, en supplément ; la machine, est, du reste, toute prête à recevoir ces porte-bagages de série. Pourra-t-on, si le choix tombe sur une de ces machines non munie du porte-bagages, y adapter ensuite un porte-bagages de série ?

Réponse : Très certainement oui, du moment que le porte-bagages est prévu sur le catalogue, et que ce porte-bagages est également livré en série, à ceux qui en font la demande.

Demande : Un concurrent qui sera engagé dans la catégorie « sidecars » pourra-t-il, après que la machine aura été choisie, adapter un sidecar ?

Réponse : Oui, puisque les constructeurs pratiquement, ne livrent jamais le sidecar, qu'ils demandent eux-mêmes à des spécialistes.

Important : Il est bien entendu que dans tous les cas précédents, les pneus, les équipements d'éclairages, les porte-bagages et les sidecars seront importés avec les machines qui viendront d'être choisies, et entrés au Laboratoire de l'A. C. F. Ce complément d'équipement sera fait le jour du pesage, le dimanche 4 janvier sous la surveillance des commissaires sportifs, et en présence de tous les concurrents qui désireront y assister.

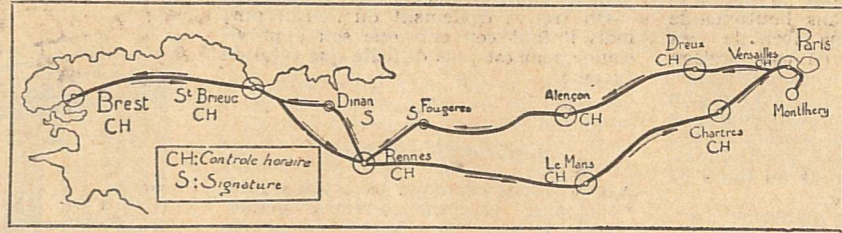
Ces montages pourront être exécutés par les ouvriers des maisons, qui ne devront absolument s'occuper que de ces montages ; toute intrusion de leur part entraînant immédiatement la mise hors course du concurrent. Le concurrent pourra seul toucher aux divers autres organes de sa machine, et ne pourra y faire aucun ajout ni aucune suppression, conformément aux règlements.

Evitons les malentendus

Nous avons pensé qu'un concurrent pourrait s'engager dans la première catégorie au lieu de la catégorie des motos commerciales, et ceci très honnêtement du reste, avec une machine rigoureusement commerciale. Comme malgré tout le concurrent aura eu le temps de « préparer » et de « figurer » sa moto à sa convenance, il ne faut pas qu'il puisse y avoir confusion dans la publicité qui pourrait être faite, avec la catégorie de ceux qui vraiment ont participé dans la catégorie des motos strictement commerciales ».

C'est pourquoi, malgré que ceci n'ait pas été prévu dans les règlements, nous, organisateurs, nous avons dans un but qui n'échappera à personne, tenu à faire faire, lors de l'engagement, et avant de l'accepter, la déclaration ci-après :
... Je m'engage, en participant aux Six-Jours d'Hiver, à ne pas faire figurer, ni laisser figurer sur toute publicité que je pourrais faire,

ou qui pourrait être faite sur ma machine, les mentions telles que *Machine commerciale*, ou *Machine conforme à celle livrée à la clientèle* etc., mentions susceptibles de créer une confusion avec la publicité que pourraient faire les arrivants de la classe spéciale des « machines commerciales » et ceci sous peine d'une amende, que je m'engage à verser, conformément aux décisions qui pourraient être prises par l'U. M. F.



Certains nous ont fait remarquer que cette solution était draconienne. Elle est au moins honnête et nous est dictée par le seul souci de faire d'une épreuve que nous organisons, une épreuve correcte.

Six-Jours d'Hiver 1931 Primes A M O

Tout concurrent, moto ou sidecar, peut bénéficier des primes A M O. Tout concurrent prenant le départ avec un super-casque Amo (stampillé, l'ayant porté durant toute la course et se classant premier ou premier ex aequo de sa catégorie bénéficiera d'une prime de 50 francs.

Le super-casque Amo estampillé est un casque de série mais portant sur le dessus les insignes pointés Amo. Aucune estampille ne sera admise si elle n'a été faite aux Etablissements Amo même.

Tout concurrent voulant participer aux primes Amo est prié d'en informer les Etablissements Amo avant le 27 décembre. Les concurrents possédant déjà des casques estampillés défraîchis peuvent faire reparer gratuitement ces casques aux Etablissements Amo.

Bravo M. Jean Fabry La Motorisation

L'INTRANSIGEANT a publié dernièrement un article concernant la Défense Nationale et notre organisation militaire défensive sous le titre « Notre Sécurité ».

Dans des détails pleins de précisions, l'ancien commandant du 23^e chasseurs alpins nous dit point par point ce que doit être cette organisation. Tous les articles y sont traités avec ordre et précision ; jeunes classes, réserves instruites, frontières organisées, armée de l'air, matériel moderne. Tout, absolument tout à sa place et chacune de ces places bien utilisée ; mais, de tous ces détails pleins de justesse et de précision reste mystérieusement entre parenthèses le grand motif insuffisamment compris : *Motorisation*.

Le Député de Paris aurait-il « saisi » le véritable sens du mot : *Motorisation* ? cela est fort probable, car l'on peut s'étonner de voir dans les journaux et revues d'actualités de nombreuses photographies des manoeuvres de Lorraine et Bourgoigne où la motorisation est représentée uniquement par le sidecar dont l'emploi est certes merveilleux, mais cependant inférieur encore à ce qu'il devrait être. Nous sommes obligés de constater qu'à l'étranger la motorisation est mieux appliquée que chez nous, l'élément léger, la moto solo y tient la première place.

LA motorisation militaire comprend elle uniquement le déplacement en série de sidecar dont l'un peut transporter un canon de mitrailleuse de 24 kilos et l'autre son affût de 25 kilos ? Je ne le crois pas quand on pense qu'une moto peut aisément avec une bonne adaptation transporter à elle seule : non seulement deux hommes armés et outillés mais encore une mitrailleuse complète, canon et affût et une ou deux caisses de munitions.

La moto seule peut rendre d'énormes services, mais il suffit de l'adopter et l'armée avant tout devrait s'en préoccuper.

De nombreux essais ont prouvé que la moto était apte à fournir un rendement excellent et nécessaire aux côtés du sidecar et l'un et l'autre devraient être les meilleurs éléments de notre cavalerie mécanique.

Je serais heureux d'apprendre que de sérieux essais sont entrepris dans ce but. Un lecteur de *Moto Revue* ne pourrait-il satisfaire ma curiosité ? — M. MAXIMIN Ed., Paris (10^e).

Mise au point

M. WILMAN, constructeur des silencieux de cette marque, nous charge de porter à la connaissance de nos lecteurs, que le principe de l'évacuation progressive des gaz à l'aide de chicanes ou hélices, ne peut faire l'objet d'une invention nouvelle, attendu qu'il est connu depuis longtemps et qu'il est tombé dans le domaine public.

En outre, ce principe a été perfectionné par les brevets français : N^{os} 646.808 du 7 janvier 1928 — 534.460 de 1920 — 503.608 de 1927, 492.915 de 1928 et par plusieurs autres brevets français et étrangers, qu'il est inutile d'énumérer.

Dans certains de ces brevets, on a même appliqué une chambre supplémentaire disposée extérieurement par rapport à la chambre principale comportant une hélice au pas variable, tout le long de laquelle sont disposés des orifices de passage des gaz de la chambre intérieure dans la chambre extérieure ; la section desdits orifices allant en augmentant dans le sens de l'écoulement des gaz.

L'application de cette chambre extérieure présentée au Salon comme dernière nouveauté est donc connue depuis plus de 12 ans.

M. Wilman tient à bien préciser qu'il n'a jamais revendiqué comme son invention le principe déjà connu, mais qu'au contraire, la nouveauté de son appareil consiste en trois autres principes décrits dans plusieurs numéros de *Moto Revue*. Il a amélioré en outre l'application de l'hélice dans le silencieux et grâce à une machine inventée et mise au point par lui, il peut fabriquer cette hélice très bon marché, en grande série, qui jusqu'ici était chère en fabrication. C'est d'autre part ce qui ajoute à sa force.

Les essais au banc qu'il fait gratuitement à chaque acheteur ne sont nullement inutiles, puisqu'ils prouvent que, malgré un silence parfait, son appareil ne donne lieu à aucun freinage du moteur.

Nous espérons que la petite polémique ouverte au sujet des silencieux sera close par ce point final (N. D. L. R.).

Stanavo

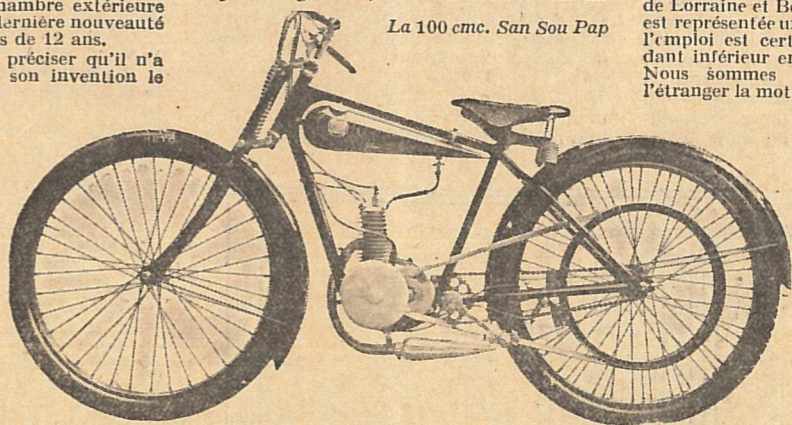
Il paraît que c'est réservé aux avions. Stanavo c'est comme qui dirait de l'essence « Esperanto ». Que vous soyez Français, Moldovaque ou autre, vous n'avez qu'à dire « Stanavo » et vous aurez à Paris,

Tombouctou, Honolulu, ou Frisco la même essence, même densité garantie. Jusqu'à présent, cette homogénéité dans l'essence est réservée aux avions, mais les amateurs de grands raids motocyclistes n'auront qu'à se ravitailler aux aérodromes... Nous donnons le tuyau à Sexé contre un « Félix ». Mais il ne faut pas oublier de signaler que l'idée d'une essence internationale est due à l'économique S. A.

La 100 cmc. San Sou Pap

Il était normal que San Sou Pap complète la gamme de ses machines par un vélomoteur, dont la vogue croissante laisse entrevoir un important débouché commercial. La nouvelle 100 cmc. est mue par un moteur deux-temps. L'allumage se fait par volant magnétique. Le moteur comporte un réducteur de vitesse, ce qui permet d'augmenter le diamètre de la poulie de transmission sur moteur, et d'obtenir ainsi une meilleure adhérence de la courroie. Le cadre est en bécasseau simple, et monté avec une fourche à parallélogramme, avec ressort central. La

La 100 cmc. San Sou Pap



tête de cadre est renforcée, et le réservoir est en forme de corps profilé. Les deux freins agissent par patins, dans la gorge de la poulie jante arrière.

Nouvelles de Joinville

LA Maison Dollar fait actuellement un gros effort. Elle vient de mettre sur le marché une 250 cmc. Cette machine présente toutes les caractéristiques de ses aînées. Bloc-moteur Chaise, culbuteurs, châssis-Poutre acier forgé, éclairage par alternateur et phare.

Ajoutons qu'elle est vendue à un prix très intéressant puisque inférieur aux quatre billets grand format.

Le Benzol, supercarburant

Le benzol n'est pas un carburant d'utilisation courante pour la motocyclette et son emploi dans l'automobile constitue également une formule peu répandue actuellement, en comparaison de la quantité d'essence consommée journalièrement pour l'alimentation des moteurs de motos et de voitures. Cependant, le benzol est un excellent carburant qui possède des qualités très particulières, ainsi que nous l'exposerons au cours de cette étude.

Il y a seulement une quinzaine d'années, il était un concurrent redoutable de l'essence, tout au moins sur le marché parisien, car alors, en plus de ses qualités techniques, il offrait l'avantage d'un prix de vente modique. Cela facilita considérablement sa vulgarisation, car beaucoup d'usagers et principalement des automobilistes, adoptèrent ce carburant nouveau, en raison de l'appréciable économie qui résultait de sa substitution à l'essence. Par la suite, les choses se gâtèrent.

Toujours à l'affût de ressources nouvelles, le fisc appliqua au benzol des taxes assez importantes qui, d'un seul coup, doublèrent son prix de vente. Puis, peut-être bien sous l'influence des importateurs d'essence qui protégeaient ainsi leur marchandise, l'ascension des cours continua. Par réciprocité, la consommation du benzol diminua dans de fortes proportions.

Et l'essence redevint le carburant d'usage courant, ainsi que l'avaient souhaité ceux qui font leur affaire d'importer du pétrole sur notre marché.

De la période de succès du benzol, il n'en reste pas moins que des usagers apprécient encore particulièrement les qualités de ce carburant et l'emploient pour l'alimentation de leur voiture ou de leur moto. Malgré son prix sensiblement supérieur à celui de l'essence, le benzol est très souvent préféré pour l'alimentation de moteurs poussés, où il se comporte mieux que l'essence. Et d'ailleurs, la plupart des supercarburants que l'on trouve aujourd'hui dans toutes les stations de ravitaillement, ne sont autre

chose que de l'essence benzolé et teintée pour lui conférer une distinction élégante. On trouve également du benzol pur, mais il faut convenir que son approvisionnement est plus difficile que celui de l'essence.

Supériorité du benzol

Nous allons examiner les raisons principales qui, sur certains points placent le benzol plus favorablement que l'essence. L'argument le plus important est certainement celui relevé au sujet du rendement thermique. Sans entrer dans des complications chimiques ou numériques, les quelques calculs suivants vont néanmoins nous permettre d'établir une parallèle précise entre ces deux carburants : le benzol débité couramment dans le commerce et obtenu selon les procédés habituels de distillation de la houille, présente la composition suivante :

Benzine (C⁶ H⁶) = 84 %
Toluène (C⁷ H⁸) = 14 %
Xylène (C⁸ H¹⁰) = 2 %

Total Benzol (C⁶ H⁶) = 100 %

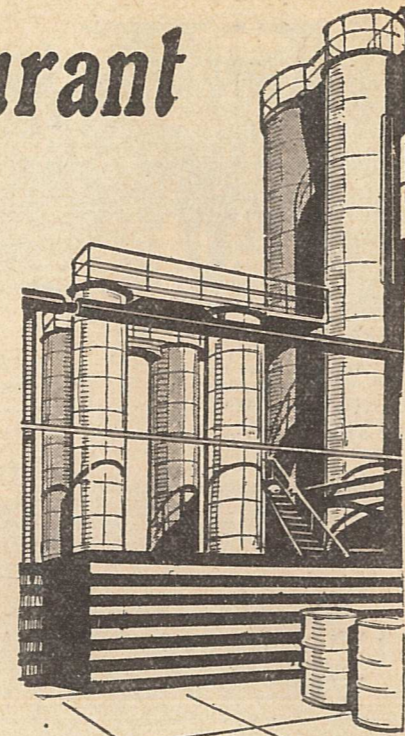
On adopte comme formule chimique du benzol, celle de son principal constituant, négligeant les composants secondaires qui ne figurent que sous un faible pourcentage. On a donc C⁶ H⁶, comme symbole chimique du benzol.

Sa combustion complète se traduit théoriquement par l'expression suivante :



78 gr. + 240 gr. = 264 gr. + 54 gr.

Cette formule montre, d'une part, que de la combustion du benzol, il résulte de l'acide carbonique (CO²) et de l'eau (H² O), et d'autre part, que pour brûler 78 gr. de benzol (C⁶ H⁶) il faut théoriquement 240 gr. d'oxygène (O). C'est-à-dire que pour 1 gr. de benzol, il faut environ



Colonnes à claires pour le lavage des gaz dans lesquelles passent les huiles de goudron après leur débenzologage.

3 gr. d'oxygène, ce qui correspond à 13 gr. ou 10 litres d'air.

Dans la pratique, pour sa combustion complète, le benzol exige toujours un excès d'air. Aussi est-ce sur 16 gr. ou 12,3 litres d'air par gramme de benzol qu'il faut se baser.

On sait que le pouvoir calorifique du benzol est de 10.000 calories. Autrement dit, 1 kilogramme de benzol de densité 885 dégage environ 10.000 calories.

L'essence, de densité 700, a un pouvoir calorifique de 11.000 calories.

Il s'agit là de la chaleur dégagée par la combustion d'un kilogramme de carburant, mais si l'on veut ramener ces chiffres au litre, ils deviennent :

Pour le benzol :

$$\frac{10.000 \times 885}{1.000} = 8.850 \text{ calories}$$

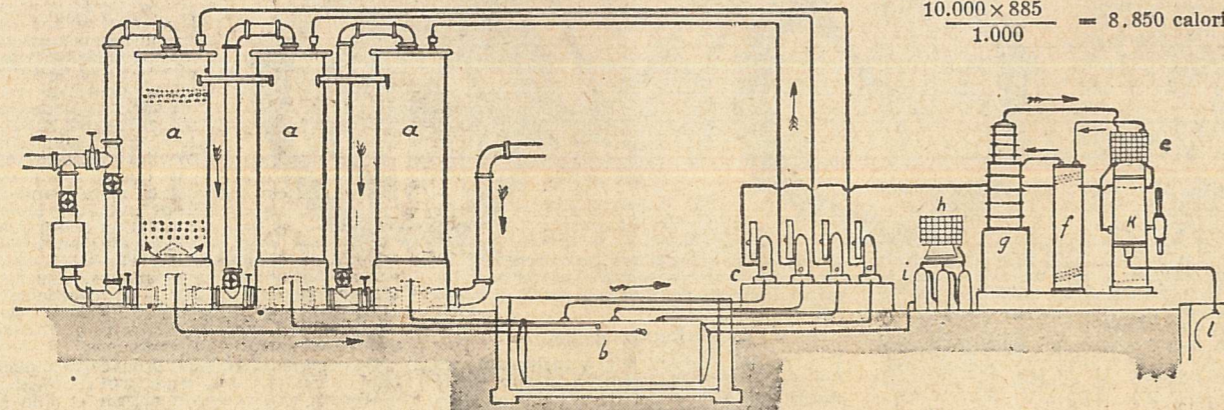
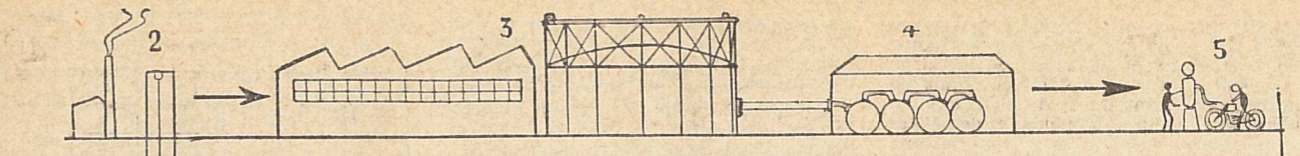


Schéma d'une installation pour le lavage du gaz et le débenzologage des huiles. Cette première partie des opérations donne du benzol à 50 %. Des pompes (c) puisent l'huile de lavage dans le réservoir (r) et l'envoient au sommet des laveurs à claires (a) à l'intérieur desquels elle rencontre les gaz à débenzoler ; ceux-ci sortent à gauche et abandonnent dans le séparateur (d) l'huile enrichie de benzol qui revient dans le réservoir (b). Une pompe refoule ensuite dans l'échangeur de température (e) l'huile riche qui passe successivement dans la colonne distillatoire (g) dans l'avant condensateur (h) et dans le condensateur final (i). On recueille le benzol à 50 % dans un condensateur (k) d'où il tombe dans le réservoir collecteur.



Les origines du benzol

Avant de remplir votre réservoir, le benzol a subi plusieurs opérations. Le mineur attaque en (1) le filon de houille. Les blocs de charbon extraits sont remontés par des bennes (2). De là ils sont dirigés vers l'usine à gaz (3) où la distillation se fait. Puis (4), c'est l'atelier d'extraction du benzol. Enfin (5), représente la phase finale où le benzol purifié est mis en vente.

les parties hautes du moteur et les organes de la chambre d'explosions du cylindre.

Et nous devons convenir que la combinaison benzol-superhuile donne au moteur ainsi alimenté une vigueur particulière.

C'est pourquoi on le préfère pour l'alimentation des moteurs à compresseur où il conjure les dangers de grippage de la soufflerie, toujours redoutés avec la marche à l'essence.

Pour les moteurs poussés

Sur les machines destinées au sport pur, on cherche toujours la puissance maximum par le rendement thermique, car l'influence de ce facteur peut se traduire ainsi : plus les gaz dégagent de calories en brûlant à l'intérieur du cylindre, plus le moteur développe de chevaux-vapeur. On comprend, d'après cela, que le benzol reste d'une application favorable aux moteurs poussés pour le sport ou la course. Il convient également de noter que ce carburant s'accommode des fortes compressions, qui, comme l'on sait, sont largement génératrices de puissance. Alors qu'avec l'essence on ne peut guère dépasser des rapports volumétriques supérieurs à 7 sans encourir l'auto-allumage, le benzol permet en toute sécurité d'élever ce coefficient jusqu'à 9.

C'est là une propriété dont savent tirer profit les techniciens du moteur de course.

Provenant de la distillation d'huile de goudron de houille, produit résiduaire de la fabrication du gaz d'éclairage, le benzol conserve toujours, même après des rectifications successives, une légère fluidité oléagineuse. A cause de cela et aussi en raison de sa densité, il « dessèche » moins que l'essence, les parois avec lesquelles il entre en contact dans un moteur.

Et pour l'essence :

$$\frac{11.000 \times 700}{1.000} = 7.700 \text{ calories}$$

D'où l'on perçoit immédiatement une différence en faveur du benzol de 1.150 calories au litre. Cette observation montre que le rendement thermique d'un moteur est supérieur dans le cas de l'alimentation au benzol.

Excès de puissance ou économie

La supériorité de rendement calorifique du benzol peut se traduire sous une autre forme. C'est ainsi qu'on peut calculer que la quantité d'essence nécessaire pour fournir autant de calories qu'un litre de benzol est de :

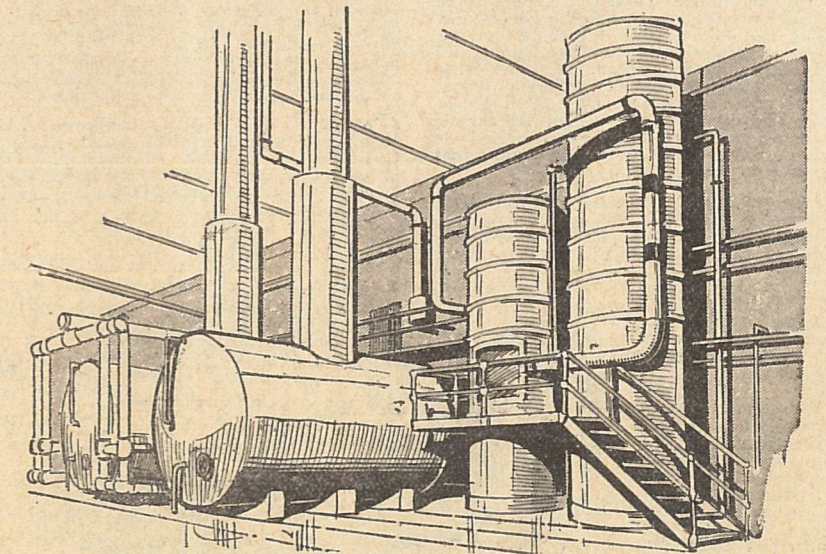
$$\frac{1 \times 8.850}{7.700} = 1,149 \text{ litres}$$

Autrement dit, en substituant le benzol à l'essence pour l'alimentation d'un moteur, on réalise une économie de 0 lit. 149 par litre de carburant, soit environ 15 pour cent de la consommation.

C'est là, n'est-ce pas, un résultat qui justifie tout l'intérêt que l'on peut apporter au benzol, d'autant plus que ces 15 % d'amélioration peuvent se retrouver sous deux aspects différents, soit en augmentation de puissance, ou en réduction de consommation. Dans la pratique, on préfère toujours une amélioration du rendement qui, indirectement, permet une consommation légèrement moindre en rapport de la distance parcourue.

Nous avons eu l'occasion d'expérimenter tout récemment l'alimentation au benzol sur une motocyclette 350 cmc. à quatre-temps. Cherchant plus particulièrement le rendement, des essais pratiques sur des itinéraires routiers bien étalonnés nous ont permis d'enregistrer des améliorations qui semblent correspondre assez exactement à celles qu'ont mises en évidence les calculs précédents. La machine témoignait notamment d'une bien meilleure aptitude à monter certaines côtes difficiles.

Après une série de parcours totalisant environ 2.500 kilomètres, le moteur alimenté au benzol a été déculassé et il présentait certaines tendances au calaminage, que l'on ne retrouvait pas avec l'essence. Cet inconvénient a disparu lorsque nous avons pris soin de superhuiler le moteur, c'est-à-dire de mélanger au benzol une petite dose de superhuile afin de lubrifier



A gauche, chaudières et colonnes de rectification des benzols bruts à 50 %. A droite, colonne de distillation des huiles benzolées.

ment taré pour ce carburant, et par un trait de crayon sur le corps cylindrique, on repère le niveau de la ligne de flottaison.

Ensuite, on place ce flotteur dans un autre vase contenant du benzol. On charge le flotteur de rondelles et de petites plaques de cuivre ou de laiton, jusqu'à ce que le niveau du liquide coïncide avec le repère marqué précédemment. On soude alors tous les appoints au flotteur par un grain d'étain.

Il est bon après cette opération de vérifier à nouveau la tare du flotteur, ce dernier pouvant se trouver surchargé du fait d'une trop grande quantité de soude. En ce cas, on enlèverait à la lime les quelques grains d'étain en excès, de façon à rétablir le niveau normal de flottaison.

Nous avons démontré précédemment, qu'à volume égal, le pouvoir calorifique

du benzol est supérieur à celui de l'essence; donc le benzol exige pour sa complète combustion plus d'oxygène, c'est-à-dire plus d'air que d'essence.

La capacité volumétrique du cylindre restant constante, il ressort que pour un même volume de gaz aspiré par le moteur, le mélange combustible exige moins de benzol que d'essence. Il est donc utile de modifier le réglage du carburateur de façon que pour un même volume d'air, le débit de benzol soit inférieur à celui d'essence.

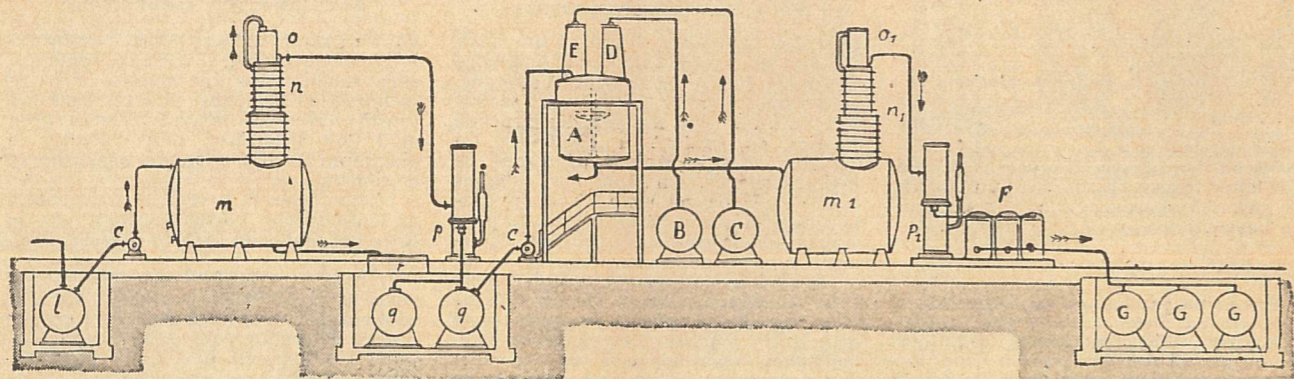
C'est donc sur le débit des gicleurs qu'on agira en remplaçant ceux existants par d'autres d'un calibre plus petit.

Le tableau donné ci-contre indique, en raison du gicleur employé pour l'alimentation à l'essence, celui convenant le mieux pour l'emploi du benzol.

Gicleur pour :		Gicleur pour :		Gicleur pour :	
Essence	Benzol	Essence	Benzol	Essence	Benzol
0.20	0.15	0.40	0.30	0.60	0.50
0.25	0.20	0.45	0.35	0.65	0.50
0.30	0.25	0.50	0.40	0.70	0.55
0.35	0.30	0.55	0.45	0.75	0.60

Après exécution des différentes opérations décrites ci-dessus, il est bon de parfaire le dosage du mélange gazeux, en agissant sur les éléments de réglage, que porte à cet effet le carburateur.

REGAIRAZ.



Le benzol à 50 % est passé dans le réservoir (i) par une pompe (c) qui l'envoie dans une chambre de distillation (m) d'où il s'élève dans une colonne de rectification (n) et dans un déflegmateur (p). Le benzol brut à 90° se réunit dans un condensateur (p) et enfin dans un réservoir (q). Les résidus de la distillation sont réunis dans un cristalliseur (r). Le dernier cycle de l'extraction du benzol commence. On envoie les benzols à 90° au moyen d'une pompe (c) dans un agitateur centrifuge (A). L'acide sulfurique et la soude nécessaire au lavage parviennent respectivement des réservoirs (B) et (C) et tombent dans l'agitateur (A) au sortir des bacs mesureurs (E) et (D). L'huile lavée se rend dans une chaudière de distillation (m), puis traverse successivement la colonne de rectification (n), le collecteur pour essais (F), et enfin aboutit aux réservoirs (GGG).

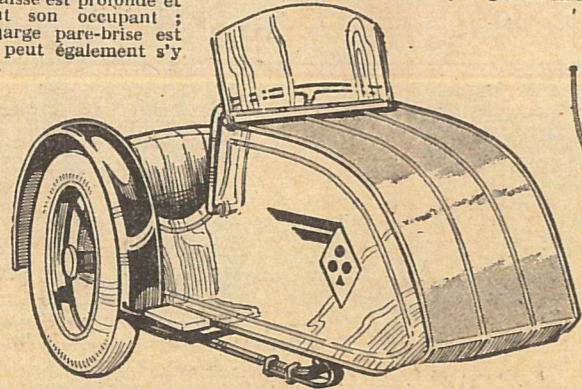
Le Sidecar Belgian

La forme profilée en aile d'avion donne à ce sidecar une personnalité remarquable. Piloté par M. Delaunay lui-même dans les diverses épreuves de tourisme, dont nos Six Jours d'Hiver, et accouplé à Saroléa, le Belgian a catalogué des kilomètres victorieux. M. Delaunay a démontré ainsi qu'un sidecar sport pouvait être un excellent sidecar de tourisme. Le confort de cette carrosserie ne le cède en rien, en effet, aux plus confortables modèles de père de famille.

Très surbaissée, cette caisse est profonde et protège parfaitement son occupant; d'autant mieux qu'un large pare-brise est prévu et qu'une capote peut également s'y adapter.

Un touriste ne saurait s'imaginer ce qu'il peut rentrer de bagages dans les flancs et les coffres de cette carrosserie.

L'ASPECT extérieur est également d'une belle réalisation: il y a plusieurs types de présentations différentes: une caisse peinte, une caisse gainée et une caisse en aluminium poli. Des demi-joints métalliques partant du pare-brise et aboutissant au ventre de la



carrosserie en rehaussent l'élégance tout en assurant au galbe une rigidité absolue. Ces demi-joints sont rappelés à l'arrière par quatre barres métalliques qui peuvent être utilisées pour les longs déplacements, à assujettir une mallette, un coffre, le matériel de camping, en un mot les bagages supplémentaires.

Comme il a été dit précédemment, le châssis Belgian est très surbaissé; ainsi, l'ensemble a un aspect trapu, stable, une allure très sportive, qui ne compromettent en rien, bien, au contraire, la ligne de la moto

auquel il est accouplé. Il n'est que de voir le succès dont jouit un sidecar Belgian, arrêté au bord du trottoir, il n'est que d'entendre les réflexions des connaisseurs pour se rendre compte que le Belgian recueille les suffrages sur son passage et il faut féliciter M. Delaunay d'avoir contribué pour sa large part au succès grandissant du sidecar en France.

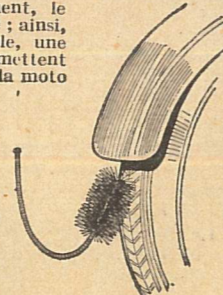
La brosse flexible E. F. K. A.

UNE aide très appréciable dans la salle corvée de nettoyer sa moto sera certainement la nouvelle brosse «Edka». Jusqu'à présent la brosse, d'une façon générale, était solidaire de son manche qui après usure terminait avec elle son sort dans la boîte à ordures. Pour cette raison, les brosses étaient équipées d'un manche en bois bon marché, rigide et peu résistant.

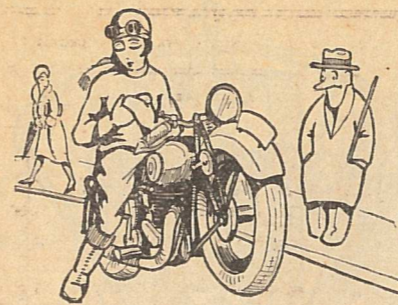
La brosse «Edka» permet d'utiliser un manche flexible en acier nickélé mat formant ressort et épousant les courbes des garde-boue de motos.

La garniture de brosse est interchangeable et se visse simplement par leurs poils dans les spires ouvertes du manche à ressort de sorte que le même manche peut servir indéfiniment pour plusieurs garnitures différentes. Il en résulte une économie sérieuse par rapport aux brosses existantes.

Ce modèle de brosse peut également servir à des usages ménagers: même utiliser le manche à ressort imbricables comme moyen de défense. Pendant l'emploi de la brosse, il est matériellement impossible que le manche se défasse accidentellement.

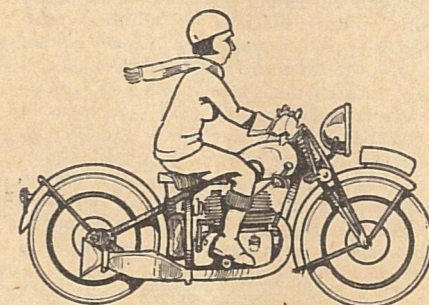


FEMME & MOTO



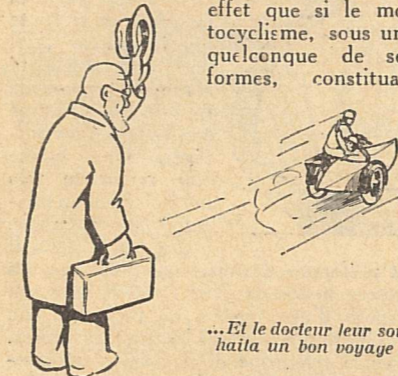
fatigante. Bref, élimination des secousses et des vibrations, position confortable et qui peut être adaptée à l'anatomie de chaque passagère, font du sidecar un véhicule recommandable même aux dames de santé délicate. Nous avons eu à cet égard connaissance d'un cas très caractéristique.

La femme peut-elle pratiquer le motocyclisme et sous quelle forme? Peut-elle conduire elle-même une motocyclette, doit-elle se contenter du rôle de passagère et dans ces cas, n'y a-t-il pas d'inconvénients à ce qu'elle monte en tansad ou doit-elle s'en tenir au sidecar? Ce sont là des questions qui sont fréquemment agitées par la presse motophile et aussi par la presse motophobe. Il est assez naturel que dans ces discussions on se laisse aller à des exagérations, pour les besoins de la cause. Nous voudrions, ici, entre motocyclistes, examiner froidement, avec autant d'impartialité qu'il nous est possible, une question si controversée. Il importe en effet que si le motocyclisme, sous une quelconque de ses formes, constituait



Sur les motos modernes, la position ne peut provoquer aucune fatigue pour une femme en bonne santé.

Un motocycliste voyageait avec sa femme en sidecar. Cette personne était dans un état intéressant. A l'hôtel, elle fit une chute qui détermina... la disparition de ses espoirs. Elle prit le lit, mais au bout d'une semaine, le congé de son mari allait prendre fin. Le médecin qui la soignait demanda au mari de lui faire essayer le sidecar, et surpris du confort, l'autorisa à ramener sa femme chez lui, à allure modérée bien entendu, et lui déclara que les risques étaient à son avis, beaucoup moins grands qu'en chemin de fer ou en auto. Et effectivement le retour s'effectua sans dommage pour la malade. Voilà donc un exemple très caractéristique et qui montre bien qu'un bon sidecar ne risque en rien de compromettre la santé d'une femme et qu'elle y est mieux qu'en chemin de fer, en auto et surtout en autobus. Il est très juste que le sidecar, après une éclipse absolument inexplicable, connaisse un nouveau succès. Il est



...Et le docteur leur souhaita un bon voyage!

pour la femme un danger, qu'elle en soit avertie. Il serait, en effet, lamentable que pour la joie de quelques promenes motocyclistes, une femme connût par la suite un vrai calvaire. Il serait dans ce cas malhonnête de notre part d'encourager la pratique du motocyclisme féminin.

Mettons hors de cause le sidecar

Le sidecar offre un confort plus grand que la plupart des automobiles. Il a des ressorts qui ne servent qu'à la suspension et auxquels on peut par conséquent donner une souplesse extrême. On peut employer des ressorts à crosse. Si par surcroît on utilise des coussins pneumatiques, on arrive au maximum de confort, qu'un véhicule quel qu'il soit, puisse offrir. De plus, si paradoxal que cela puisse paraître à première vue, le carrossier peut donner au siège des dimensions plus importantes que celles prévues pour chaque passager d'une voiture courante. Il peut également adopter telle disposition du siège et du dossier qui donne la position la moins

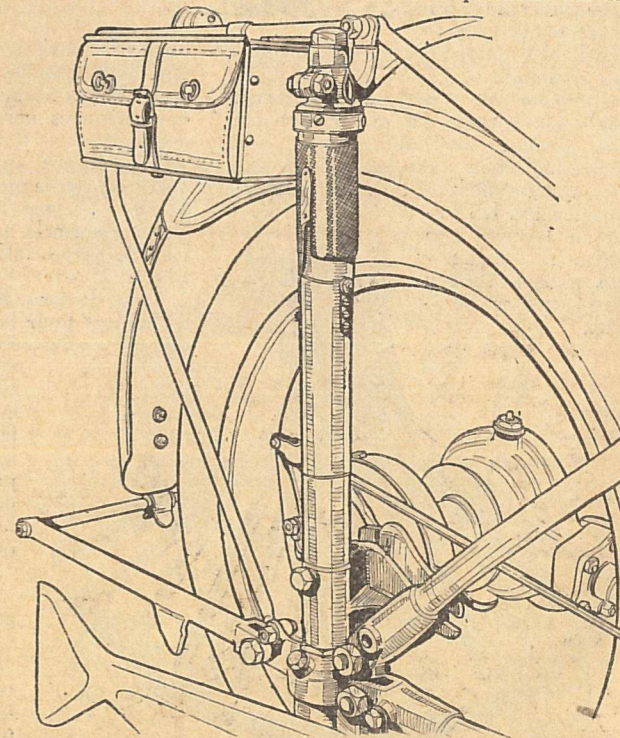
au point de vue du tourisme la solution idéale du transport d'un passager et surtout d'une passagère.

Encore laissons-nous systématiquement de côté la protection contre les intempéries. Le grand air n'est jamais dangereux, tout au contraire. C'est une question de vêtements. La conduite intérieure avec ses odeurs d'essence, d'huile brûlée, de gaz d'échappement, avec ses courants d'air sournois, est malsaine. Il vaut certes mieux s'emplier les poumons d'air pur.

La moto solo

La encore laissons de côté la protection contre les intempéries. On ne peut rien imaginer de plus sain que le bain d'air qu'on prend à motocyclette. Quand nous nous sentons fatigués par un travail sédentaire, il nous suffit de quelques kilomètres à motocyclette pour nous trouver frais et dispos, pour aiguiser notre appétit et nous procurer un sommeil profond, exempt de rêves et réparateur. Nous connaissons des vieillards qui doivent à la pratique de la moto une jeunesse indéfiniment prolongée.

Beaucoup trop de médecins considèrent la moto comme dangereuse parce qu'ils l'accusent d'imposer à l'organisme des secousses et des vibrations. Cela serait plus grave pour la femme et serait l'origine de troubles graves. Fort heureusement, cette impression est fautive. Le confort qui laissait, nous le reconnaissons bien volontiers, à désirer, sur les machines anciennes, a été amélioré de manière considérable. Cela tient à l'emploi de gros pneus, de selles souples et aussi à l'amélioration de la position. On est

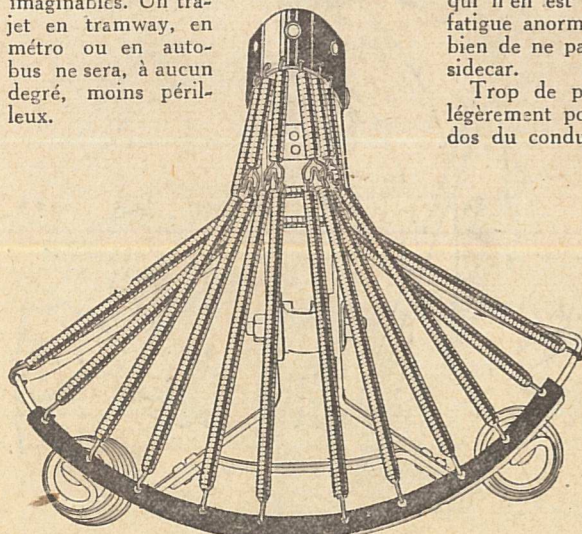


Voici un exemple de suspension AR présentée par un constructeur français au dernier Salon. La jattigue de la passagère sera ainsi réduite au minimum.

assis nettement en avant de la roue AR. Une bonne machine sur une bonne route ne donne lieu à aucune réaction. Sur mauvaises routes, ces réactions restent parfaitement tolérables et affectent plus la direction qu'elles n'exposent le motocycliste à des chocs. Ici encore, grâce à la position, les jambes qui supportent une partie importante du poids du corps, les réactions sont amorties et n'affectent ni le ventre, ni la colonne vertébrale, ou d'une manière très atténuée et peu redoutable. Quant aux vibrations, on sait aujourd'hui équilibrer un moteur et elles ne font une apparition, d'ailleurs discrète, qu'à des régimes bien déterminés et qui ne correspondent pas aux allures normales.

Donc une femme normale peut faire de la motocyclette sans danger, comme elle peut faire du cheval, de l'auto ou de l'avion. Bien entendu on ne peut être aussi affirmatif en ce qui concerne des femmes délicates, ou malades. Mais ce sont des personnes auxquelles on interdira, en principe tout exercice, et auxquelles aucun mode de transport ne conviendra. Une maladie du ventre pourrait s'aggraver par la pratique de la motocyclette, mais elle évoluerait également d'une manière défavorable si on faisait de l'automobile. Pour de telles personnes ce serait encore un sidecar très étudié au point de vue du confort, qui serait le véhicule le moins dangereux. Dans tous les cas on peut recommander le port d'une ceinture abdominale bien connue qui assure le maintien des organes.

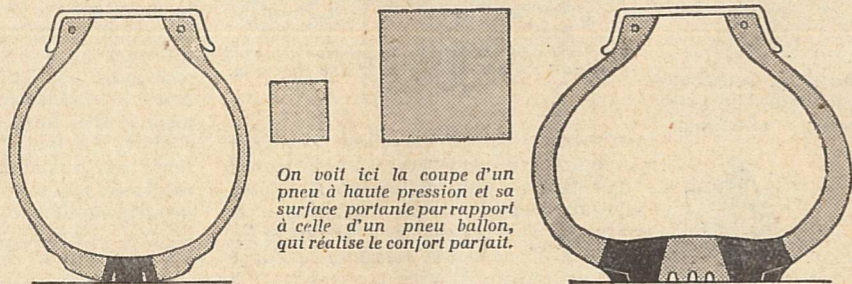
La moto solo n'est guère recommandable aux femmes qui se trouvent dans une position intéressante, mais cette contre-indication n'est pas spéciale à la motocyclette mais à tous les véhicules imaginables. Un trajet en tramway, en métro ou en autobus ne sera, à aucun degré, moins périlleux.



La selle souple est depuis longtemps employée par la majorité des voyageurs. Ce n'est pas sans raison.

Le tansad

Ici reconnaissons sincèrement que le danger est plus réel et que des imprudences commises peuvent avoir des conséquences redoutables. La position est certainement moins confortable. La passagère se trouve au-dessus de la roue arrière, elle se tient droite, dans une position où les choses sont plus sensibles, et il n'est pas douteux que le tansad est nettement contre-indiqué en cas de maladie ou de grossesse. Dans ce cas, il sera toujours préférable de recourir au sidecar. Par contre, nous ne croyons pas qu'avec un siège confortable le tansad soit dangereux pour une femme en bonne santé, si elle prend la précaution de porter une ceinture spéciale. Un nombre considérable de tandémistes n'ont jamais éprouvé le moindre trouble. Les médecins ont naturellement tendance à s'en rapporter aux malades qu'ils ont examinés et qui, par rapport au grand nombre des tandémistes, ne constituent qu'une minorité. Toutefois, il faut pratiquer le tandem avec modération et il ne doit pas être recommandé pour le grand tourisme, à moins que la machine ne comporte une



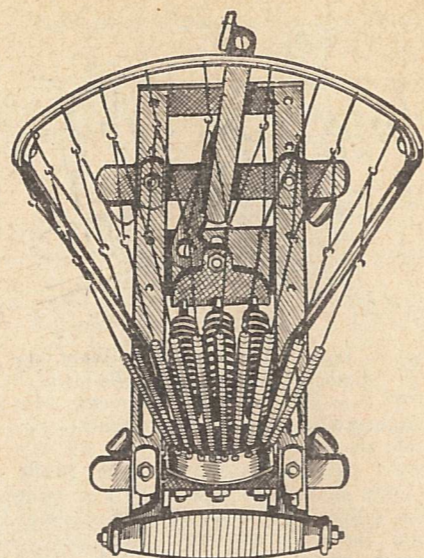
On voit ici la coupe d'un pneu à haute pression et sa surface portante par rapport à celle d'un pneu ballon, qui réalise le confort parfait.

suspension arrière. Celle-ci est beaucoup plus indispensable encore que pour le solo. Mais, normalement pratiqué par des personnes normales, le tansad n'est pas dangereux. Il ne le devient que s'il y a à l'origine un état morbide qui se développe par la pratique du tandem, mais qui n'en est pas le résultat. En cas de fatigue anormale ou de douleur, on fera bien de ne pas insister et de recourir au sidecar.

Trop de passagères sont vêtues trop légèrement pour le tandem. Bien que le dos du conducteur offre un abri relatif, néanmoins, si on veut éviter les risques de rhume et de bronchite, il faut bien se couvrir et il ne faut pas hésiter à porter des jambières, un manteau de cuir et, bien entendu, le casque protecteur.

La santé et la sécurité valent mieux que l'élégance.

En somme, à notre avis, le tandem pratiqué avec modération par une femme en bonne santé ou qui n'attend pas un bébé, ne présente aucun danger physiologique.



Ici, le fabricant a doté nos passagères d'un tansad réglable suivant leur poids, et naturellement fort souple.

Conclusion

AUCUN véhicule n'est moins affecté par les inégalités de la route que le sidecar et il doit être considéré comme le type même du motocycle destiné à transporter un passager. Une bonne 350 remorque très normale est un sidecar, mais toutefois, quand on le peut, il

est préférable d'utiliser une 500. Avec les grosses motos de 750, 1.000 et plus, on dispose d'une réserve de puissance qui permet non seulement les grandes allures, mais la remorque d'un sidecar extrêmement confortable où la passagère la plus délicate peut, sans fatigue, affronter les plus longues étapes. Des vêtements spéciaux protègent parfaitement la motocycliste contre le froid et les intempéries. La seule précaution sera de porter une ceinture spéciale. La motosolo est contre-indiquée en cas de maladie ou de grossesse, au même titre que doit l'être l'automobile.

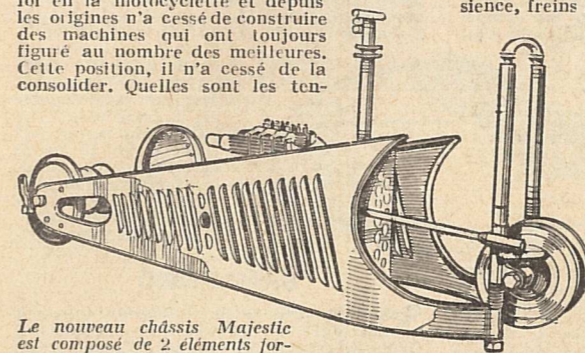
Le tandem n'est dangereux que s'il est pratiqué à outrance sur de mauvaises routes, par une personne délicate, malade ou enceinte. Dans ces divers cas, le sidecar est préférable. Mais nous connaissons un nombre considérable de tandémistes chez lesquelles le tandem n'a jamais produit le moindre trouble. Le tout est d'avoir un siège bien étudié, une machine confortable à gros pneus et, si possible, à suspension arrière et de ne pas exagérer la longueur des étapes. Le port d'une ceinture est rigoureusement indispensable. Si l'on ressentait des troubles, tiraillements, douleurs, il ne faut pas persévérer, pas plus qu'au premier symptôme de grossesse. C'est sans doute un sacrifice, mais on a le devoir impérieux de le faire. LAVISSE.



SALON DE PARIS PROMENADE A TRAVERS LES STANDS (suite)

PEUGEOT

PEUGEOT est non seulement une grande marque, mais il est le chef de file d'autres marques importantes comme Griffon ou Automoto ! Peugeot n'a jamais cessé d'avoir foi en la motocyclette et depuis ses origines n'a cessé de construire des machines qui ont toujours figuré au nombre des meilleures. Cette position, il n'a cessé de la consolider. Quelles sont les ten-



Le nouveau châssis Majestic est composé de 2 éléments formant à la fois châssis et carrosserie ; ces 2 éléments sont reliés par entretoises.

tables et interchangeables. Peugeot a fait également un très gros effort pour livrer à un prix aussi bas que possible des équipements électriques dignes de ses machines. Bien entendu, nous trouvons chez Peugeot tous les perfectionnements sanctionnés par l'expérience, freins à tambour et mâchoires extensibles, silencieux profilés, etc. La Peugeot est donc un heureux compromis entre les solutions classiques et les solutions d'avant-garde.

SIDECARS P. E. U. P. L. E.

PEUPLE a derrière lui une longue expérience de la construction du sidecar depuis le sidecar ultra-léger destiné aux machines de faible puissance jusqu'au sidecar à grand confort. Il a réalisé cette année un tour de force en livrant pour 2.000 francs un sidecar 1 pl. 1/2 sur châssis surbaissé avec pneu 27x4 et 2 pare-brise et une capote. Transformable immédiatement en monoplace, il permet d'importer des bagages importants.

PRESTER

PRESTER est une marque qui n'a pas hésité à engager une motocyclette à caudan dans les grandes épreuves de tourisme. C'est-à-dire qu'elle sait être à la page. Elle offre une grande variété de modèles depuis le vélomoteur jusqu'à la 500, et cela à des prix extrêmement modestes. Il n'y a pas moins de 8 modèles à chaînes, et de deux à cardan. Les machines à chaînes ont des boîtes séparées et un cadre à semi berceau. Les machines à cardan sont équipées avec des blocs Chaise. La transmission emploie deux couples coniques et ainsi le moteur est disposé dans le cadre à la manière classique.

PSALTY

CHEZ Psalty nous trouvons un Olympia Show en miniature. Et nous pouvons constater que l'industrie motocycliste anglaise est loin d'avoir déchu. Les sœurs des machines qui sont exposées ont remporté d'innombrables victoires, et affirmé le prestige britannique. Nous y retrouvons les Norton dont

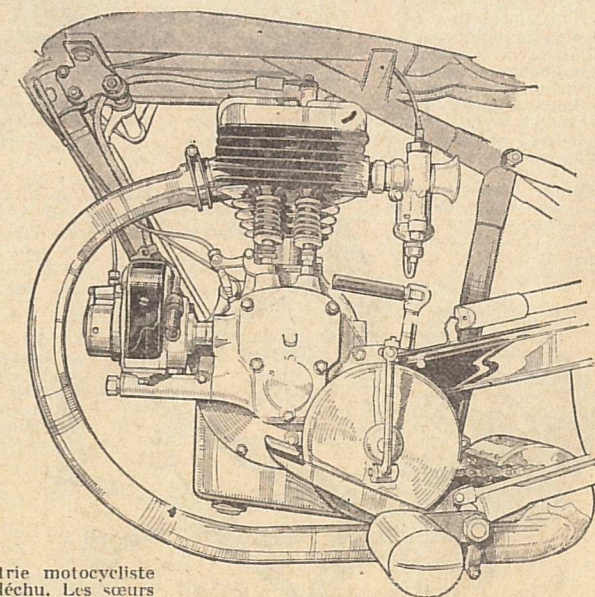
le célèbre arbre à cames en tête, le Rudge et en particulier la 350 à soupapes radiales que nous avons déjà eu l'occasion de décrire, les A. J. S. d'un fini et d'une présentation merveilleux, la Panther P. M. qui a devancé la mode des moteurs inclinés. Nous avons constaté une baisse très sensible des prix. Il faudrait être atteint d'un chauvinisme ridicule pour ne pas apprécier ces belles machines. Solutions classiques assurément, et encore la distribution de la Rudge est-elle d'une haute originalité, mais une construction devant laquelle on ne peut que s'incliner.

PROPULCYCLE

EN 500, Propulcycle monte le bloc moteur Staub, en 350, le bloc moteur Staub-J. A. P., en 250 l'Aubier et Dunne. Le reste de la machine est classique, de belles lignes, et bien présenté.

RADIOR

UNE nouvelle formule de cadre est essayée par Radior. Elle doit assurer le maximum de solidité et de rigidité. L'emploi de plus en plus courant de l'acier matricé démontre combien cette formule est satisfaisante, et il est évident qu'un cadre en acier matricé



Peugeot P 109 est un bloc 175 quatre-temps à soupapes latérales ; la commande de la magnéto est mécanique.

d'une seule pièce, avec une section bien étudiée doit avoir une résistance énorme. C'est la solution adoptée et très heureusement réalisée par Radior. Les moteurs sont des blocs Chaise ou des J. A. P. et boîtes Burman. Dans ce cas la boîte est réunie au moteur par des plaquettes et le tout constitue un véritable bloc.

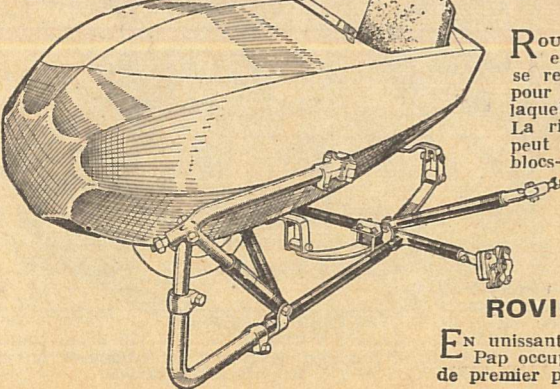
RAVAT

La grande marque stéphanoise ne présente pas moins de 10 modèles depuis la 175 deux temps jusqu'à la 500 quatre temps, soupapes en tête, double tube à moteur Zürcher. Le 175 deux-temps est construit chez Ravat ainsi que le 350 à quatre temps. Pour les autres modèles ce sont des Blackburne ou des Zürcher. La qualité de ces moteurs est assez connue pour qu'il n'y ait pas lieu d'insister. Le cadre Ravat à double berceau et la fourche Ravat à ressort central assurent une tenue de route excellente. Rien que des solutions classiques, bien au point et une réalisation de premier ordre. Les boîtes adoptées sont des Sigmund siencieuses.

RHONYX

RHONYX est une marque pleine d'activité très moderne, très bien outillée et qui fait un gros effort pour se développer grâce à la qualité et aux prix modérés de ses machines. Sur son stand nous avons remarqué un délicieux vélomoteur à réservoir en selle, à fourche à parallélogramme, à pédalier amovible. Le moteur est une très jolie pièce mécanique. C'est un deux-temps à roilements à galets à culasse démontable en alliage léger à grande conductibilité thermique. Il a donné de tels résultats qu'il a fallu diminuer les dimensions de canal de transvasement pour qu'il ne permette pas de dépasser une allure raisonnable. Il offre donc une marge de sécurité considérable et ne peut être surmené. Quant aux motos à bloc Stainless, elles ont fait sensation. Belle présentation, aspect robuste, conception excellente. Le cadre en gros tubes est d'une rigidité parfaite. La fourche à parallélogramme est à ressort unique travaillant à la compression. Le bloc moteur est un monocylindre de 350 cmc. (70 x 90) à quatre temps à soupapes latérales. Il tourne à un régime modéré (3.500 km.). Le volant extérieur est muni d'un système d'arrachement qui en rend l'extraction très aisée. Le vilebrequin est monté sur billes, la tête de bielle sur double rangée de galets. La distribution est du côté du volant et vient avec celui-ci quand on le démonte. Les soupapes fonctionnent dans un carter étanche, le graissage est à niveau constant, un gicleur d'huile alimentant un auget où barbotte la tête de bielle. L'embrayage à disque unique entièrement garni de Ferodo fonctionne dans l'huile. L'accessibilité est remarquable. En

Peuple présente une gamme complète de side-cars, sports et tourisme et également un châssis surbaissé. Voici le type sport.



ROVIN-SAN-SOU-PAP

En unissant leurs efforts Rovin et San-Sou-Pap occuperont certainement une place de premier plan. Les moteurs sont soit de

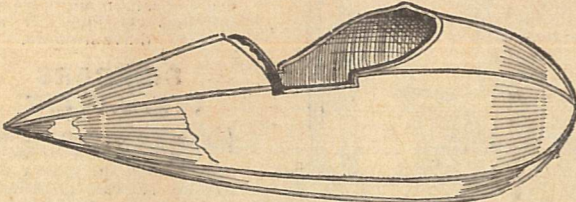
enlevant six boulons on peut démonter la coquille et avoir l'embrayage sous la main. Avec deux clés on peut entièrement démonter le bloc en moins d'une heure. D'ailleurs, toutes les pièces exceptionnellement robustes rendent toute rupture, ou toute panne interne bien improbables. Le décompresseur, et c'est là une idée fort intéressante, est indépendant de la distribution et analogue à celui des deux-temps. Signalons encore le réservoir en laiton, les roues à broche AV et AR. La vitesse atteint le 100 ce qui est fort beau pour un 350 à soupapes latérales et témoigne du soin avec lequel l'étude a été faite. Le bloc moteur Stainless se fait également en 500 cmc.

SIDECAR RICHARD

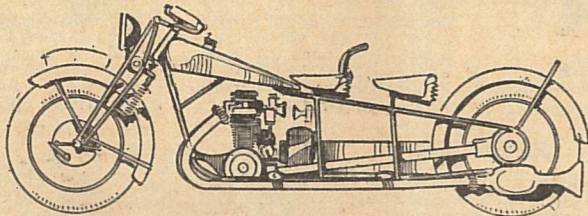
Il y a 16 ans que Richard a entrepris la construction des sidecars, et ces sidecars ont toujours été des plus cotés, en même temps que leur prix très avantageux, obtenu au moyen d'une organisation rationnelle attirait une grosse clientèle. Richard s'est toujours rendu compte que les goûts des sidecaristes étaient très divers et qu'il fallait pour leur plaisir non seulement avoir un châssis robuste et une suspension confortable, mais aussi une grande variété des carrosseries.

ROCHET

ROCHET expose un tandem à transmission acatène. Certes la longueur de cette machine semble un peu étrange par comparaison avec les motocyclettes, mais elle n'est



La carrosserie Side Richard profilée est bien connue de nos lecteurs, entre autres le modèle à facettes en aluminium bouchonné.



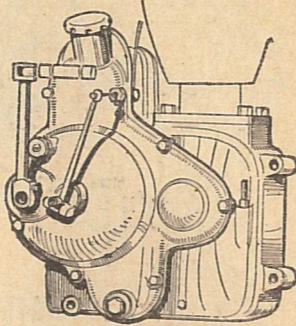
Le Tandem Rochet est une moto bi-place équipée d'un bloc. Moteur Chaise, transmission finale par engrenages.

après tout pas exagérée et ce tandem doit être maniable. Il y a en tout cas une idée très heureuse et le passager est certainement transporté d'une manière confortable. Le transport des bagages est également facilité.

P. P. ROUSSEY

Roussey est un spécialiste du cadre en tôle emboutie. Son châssis se resserre à la partie supérieure pour constituer une poutre sur laquelle repose le réservoir en selle. La rigidité est parfaite. Ce châssis peut recevoir toute la gamme des blocs-moteurs Chaise à chaîne ou à cardan, jusqu'au fameux quatre cylindres en V. Roussey construit également un très joli vélomoteur dont le cadre entièrement triangulé assure une tenue de route parfaite.

leur construction (100 cmc. deux-temps 125, 250 deux-temps, 350 soupapes latérales quatre-temps) ou des J. A. P. (250 s. l. — 250 s. t. — 350 s. t.) Un modèle est monté avec le Vélocette à arbre à came en tête et un autre avec le supersport Mag à soupapes en tête : A côté du cadre classique,



Le carter des blocs 350 ou 500 Stainless équipant les Moto-Rhonyx. Netteté de ligne, accessibilité du bouchon d'huile.

on trouve un cadre poutre à double berceau. Mais le plus remarquable c'est un cadre en tôle emboutie d'une simplicité extraordinaire, d'une ligne très élégante. Il est bien entendu à double berceau et parfaitement triangulé.

C'est ce cadre qui est employé pour les modèles à moteur Vélocette et Mag. Le porte-lagage est suspendu. Le garde-boue arrière fait corps avec le cadre et contribue à assurer la rigidité de l'arrière. C'est certainement un des cadres les plus intéressants du Salon.

SANDFORD

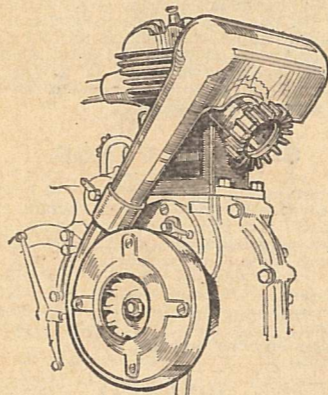
SANDFORD reste fidèle à des solutions qui lui ont toujours donné satisfaction. Indépendamment de ses qualités de vitesse et de tenue de route le Sandford a vraiment des lignes très élégantes, très sport, et c'est avec beaucoup d'a-propos qu'on l'a nommé l'avion de la route. L'emploi d'une chaîne Duplex capable de résister à un effort de traction de 1.500 kgs, élimine les ennuis de transmission. Les roues étant interchangeables, on peut avoir une route de rechange. Le modèle 5 CV, de prix abordable et d'entretien économique capable avec son moteur à soupapes latérales de dépasser le 100, a eu un très grand succès.

SANDFORD nous présente ses deux modèles. La maison ne change pas beaucoup, car au point de vue mécanique et au point de vue présentation, il semble que le summum de la perfection a été atteint. Il faut, naturellement, être chic pour posséder un Sandford. Nous voyons au Salon les 2 modèles connus, le P 5 à moteur Rudy, 4 cylindres, soupapes latérales. Ce cyclecar atteint et même dépasse le 100 à l'heure. Sa tenue de route est des plus remarquables, nous pourrions même dire la meilleure qui existe au monde dans ce genre de véhicules. L'autre type est celui avec lequel Sandford lui-même a couru les championnats de France et plus récemment encore les Grands Prix de France. C'est 1.100 à 4 cylindres, muni également du moteur Ruby. Les soupapes sont commandées par culbuteurs. C'est un petit modèle excessivement bas qui colle à la route et peut atteindre aisément le 135 à l'heure. Pour qui connaît la Sandford et a les moyens de se l'offrir, il peut faire une acquisition de premier ordre.

SAROLEA

SAROLEA est en Belgique le Champion de la boîte de vitesse séparée. La Sarolea a un moteur incliné à soupapes en tête de dimensions imposantes. Il est dessiné avec une très grande maîtrise et possède des lignes

nettes, accusées qui donnent à la machine une silhouette originale. Ce gros monocylindre a belle allure. Nous y trouvons d'ailleurs des solutions classiques mais tout est propre, net, bien à sa place. On a l'impression qu'on cherchera en vain un point faible, que tout est bien à sa place, bien équilibré. Une coupe du moteur Sarolea prouvait combien ses organes étaient largement conçus. Le graissage se fait par circulation et la pompe à



Staub a prévu pour utilisation de ses moteurs sur cyclecar, un refroidissement par air forcé, avec une turbine et une canalisation ingénieuses.

huile est logée dans la distribution. Il y a un certain type de compétition qui fera le rêve de bien des sportsmen.

SOYER

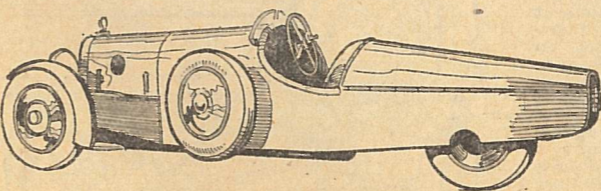
SOYER nous présente la série de ses machines bien connues. Le modèle à arbre à cannes en tête, fondé sur une expérience de plusieurs années, d'une belle mécanique, d'une présentation sobre, est particulièrement séduisant.

STAUB

STAUB a commencé par construire des boîtes de vitesse puis avec les pièces essentielles du J. A. P. il a fait un bloc-moteur. Et enfin, il en est tout naturellement venu à la construction d'un bloc-moteur sorti entièrement de ses usines. Ce sont un 350 et un 500, quatre-temps à soupapes latérales qui dès leur apparition, ont été adoptés par un bon nombre de constructeurs. Ces blocs conviennent excellemment aux machines utilitaires. Ils ont cependant un rendement très élevé. Ces blocs sont d'une apparence très compacte et très robuste, et comportent les derniers perfectionnements et en particulier le graissage à carter sec. La culasse est détachable. L'embrayage se fait par disques garnis de pastilles de Ferodo. Il est immédiatement accessible. La boîte de vitesse est encastree dans le bloc et peut être rapidement démontée. L'entraînement de la magnéto et de la dynamo se fait par engrenages. A cause de son extrême sécurité de marche, ce Staub est employé sur de nombreux motocycles industriels. Staub, bien entendu, continue la construction de ses boîtes de vitesse et de sa transmission acatène.

STYLSON

Les Stylson sont des machines fort élégantes très soignées, de présentation très sobre. La conception en est des plus classiques

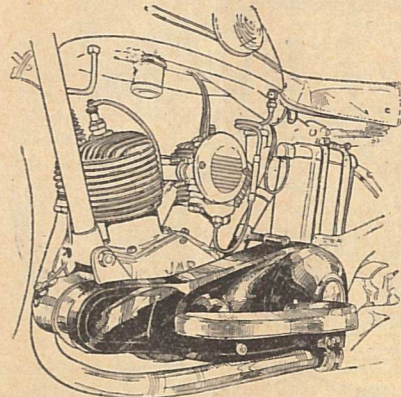


Sandford, parmi ses différents modèles, présentait un type de prix plus abordable à la masse et dans lequel on retrouve la ligne plaisante des autres types.

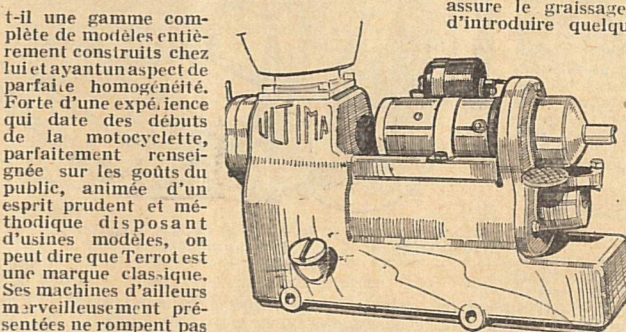
et elles sont équipées avec des moteurs J. A. P. et Blackburne. Un ensemble particulièrement intéressant et qui constitue une moto sidecar de grand luxe, c'est la 680 bicylindrique. Le moteur est un J. A. P. à culbuteurs à grand rendement avec carburateur à double cuve. La boîte Burman à quatre vitesses permet d'utiliser au mieux dans toutes les circonstances la puissance du moteur. Le cadre, est du type à berceau. Le châssis du sidecar est établi en tubes renforcés et raccords acier : il est indéformable. Il y a quatre attaches. Les ressorts de suspension sont très longs. L'ensemble a grande allure. D'ailleurs, Stylson a une belle expérience de la machine de grosse cylindrée, à grande vitesse.

TERROT

Peu de marques ont la puissance de production de Terrot qui ces dernières années s'est, on le sait, annexé une autre marque célèbre par la qualité de ses machines, Magnat-Debon. Aussi Terrot nous présente-



La 2 cylindres Terrot 680, conserve malgré ce moteur plus encombrant, la finesse de lignes et le « racé » propres à cette maison.



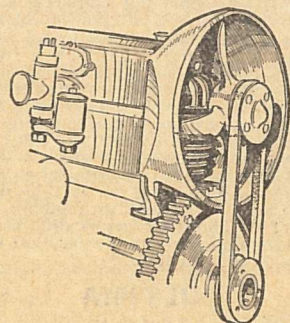
Le carter du bloc acatène Ultima est d'une belle sobriété de ligne. Le groupage des accessoires est remarquable de netteté.

mieux aux besoins les plus divers des motocyclistes que la célèbre Standard ? Elle apparaît également avec un moteur supersport et avec lui constitue une machine de grand tourisme très rapide et très économique d'achat et d'entretien. On prévoit la naissance du sidecar, et le besoin d'une machine trapue robuste, à l'abri de toutes les malades et nous voyons apparaître la nouvelle 500. Pour éviter les erreurs d'alignement de la chaîne primaire. La boîte est montée sur un prolongement du carter moteur. On a ainsi combiné les avantages de la chaîne primaire et ceux du bloc-moteur. Comme on ne peut concevoir en 1930 une machine non équipée et que les équipements électriques sont d'une parfaite sécurité, on adoptera un allumage batterie bobine qui rendra la mise en marche encore plus facile. On constate qu'une certaine partie du public réclame des polycylindres. On établira une bicylindre 680, cylindrée qui permet de faire une machine suffisamment légère et maniable. On suivra en tout une politique de saine tradition, sans aucune hostilité vis-à-vis des progrès véritables et avec une organisation industrielle qui garantisse une qualité constante et de l'ordre le plus élevé.

TRAIN

TRAIN présente ses moteurs bien connus à deux temps et le 350 quatre-temps à distribution par longs balanciers en durallumin. Cette distribution est douce, silencieuse et a donné depuis son apparition une entière satisfaction. Mais malgré l'intérêt que présentent ces moteurs, l'attention se porte surtout sur le nouveau 500 quatre-cylindres. Traité en bloc-moteur avec boîte latérale ce qui permet un arbre rectiligne, c'est une réalisation des plus heureuses. Voici quelques détails. Les quatre-cylindres sont en ligne et refroidis soit par l'air ambiant soit par l'air débité par un ventilateur dans une carapace recouvrant les cylindres. Sous cet aspect le moteur Train est utilisable sous un capot (cyclecars et motocycles industriels). Les soupapes sont verticales disposées en tête des cylindres et commandées par tingles et culbuteurs. L'axe des culbuteurs est creux et renferme une mèche imbibée d'huile qui assure le graissage de l'intérieur. Il suffit d'introduire quelques gouttes d'huile tous les 2.000 km. La culasse est détachable.

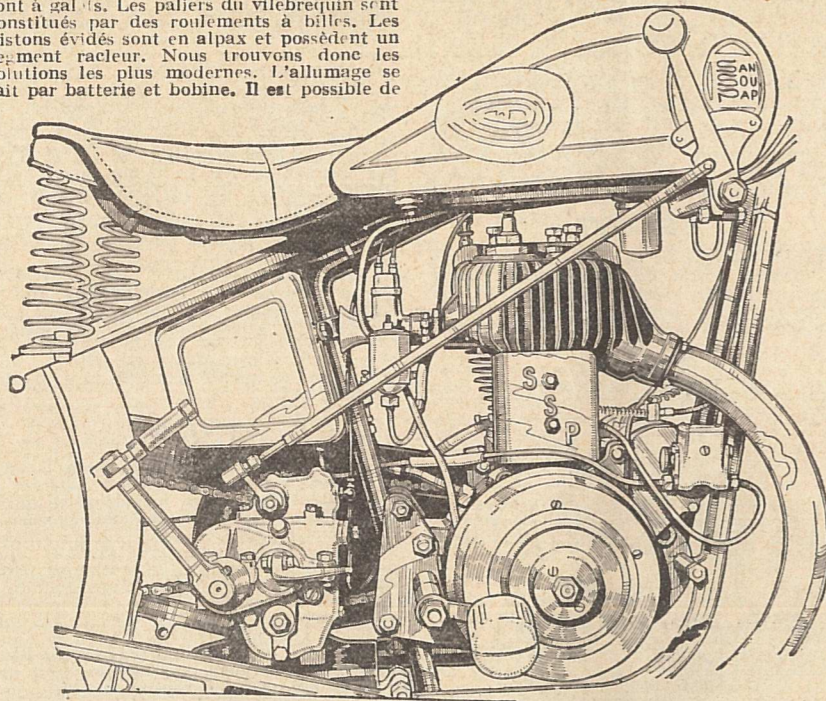
Le graissage des moteurs opéréd la manière suivante : il y a un grand pignon monté sur l'arbre primaire du changement de vitesse. Ce pignon plonge dans l'huile qui arrive par un trou pratiqué dans la cloison du carter entre le carter principal et le carter de distribution, où se trouve ce grand pignon. La réserve d'huile est à la base du carter. Ce grand pignon ramasse l'huile et la déverse dans un auget, d'où elle coule dans quatre petits augets situés



Le 4 cylindres Train est prévu pour refroidissement par air canalisé en cas de besoin, suivant utilisation. Voici le ventilateur.

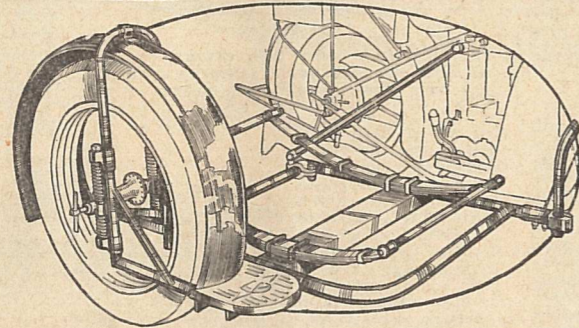
sous les bielles et portés par un plateau. L'excès d'huile retombe dans le carter. On a donc sans pompe un graissage par circulation et barbotage. Le vilebrequin, d'une pièce, est en acier nituré et les têtes de bielles sont à gâlets. Les paliers du vilebrequin sont constitués par des roulements à billes. Les pistons évidés sont en alpac et possèdent un segment racleur. Nous trouvons donc les solutions les plus modernes. L'allumage se fait par batterie et bobine. Il est possible de

des machines très classiques (cadre à berceau, boîte séparée, transmission chaîne-chaîne, fourche à parallélogramme, roues interchangeables) avec des moteurs monocylindriques inclinés de 250 et 350 cmc, et un bicylindre



Le 350 San Sou Pap 4 temps, volant magnétique, meuble bien son cadre : soupapes encloses, larges ailettes, aspect de robustesse.

munir le moteur d'un démarreur électrique, mais la mise en marche d'un petit quatre cylindres est si facile que pour une moto cela paraît superflu. L'embrayage à disques métalliques fonctionne dans l'huile. La boîte de vitesses donne trois vitesses par pignons toujours en prise et elabots. Le moteur Train est présenté également sur une machine de démonstration. Plusieurs constructeurs essaient ce petit moteur qui fait honneur à celui qui l'a créé.



Vanod poursuit la fabrication de son châssis à roue suspendue, châssis combiné tôle emboutie et tubes.

TRIUMPH

Le nombre des modèles présentés par Triumph est si grand que nous ne pouvons parler de tous. Ils ont d'ailleurs un point commun, c'est le fini de l'usinage et la beauté de la présentation. On ne discute pas une Triumph. On connaît déjà la petite 175, à volant magnétique, d'un prix très bas et qui est bien ce qu'on appelle en Angleterre « la motocyclette pour le million ». Le type 277 cmc, est également conservé. En 250, Triumph présente une 250 à culbuteurs, moteur incliné, cadre semi-berceau, réservoir en selle. Les 350 (72x85) l'une à soupapes latérales, l'autre à soupapes en tête, ont leur moteur incliné et sont les grandes sœurs de la 250. Le réservoir d'huile est à la base du carter. Il y a sur le carter un indicateur de pression d'huile. La nouvelle 500 CW, est également un type réussi à cadre à berceau. Le moteur est à soupapes latérales enfermées. Le réservoir d'huile est sur le tube de selle. En 500 nous avons aussi un moteur à culbuteurs et en 550 deux monocylindres à soupapes latérales. Dans un modèle il est vertical et dans l'autre incliné.

ULTIMA

C'est une marque à laquelle on ne peut reprocher que son extrême modestie et qui ne doit son succès qu'à la qualité de ses machines. Elle construit d'une part

UTILIA

UTILIA présente toute une série de machines. Avec son petit vélomoteur à moteur Aubier et Dunne et transmission par chaîne avec sa 175 à moteur Madoz, avec ses 250 (moteurs Madoz, L. M. P. Aubier et Dunne), elle a de quoi plaire aux motocyclistes qui considèrent le deux-temps comme le moteur de service par excellence. La 175 et les 250 sont livrées avec éclairage par alternateur. Pour les partisans du quatre-temps, il y a une 350 à soupapes latérales et une 500. Enfin, une 500 à moteur Staub et transmission par pignons coniques complète la gamme des modèles. Utilia construit également des fourches à parallélogrammes.

SIDECAR VANOD

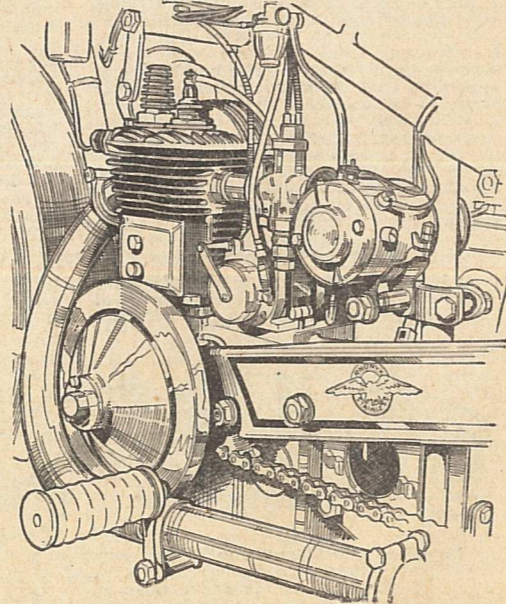
VANOD est un maître carrossier et la forme caractéristique de ses confortables carrosseries est bien connue. Son nouveau châssis très robuste possède une roue élastique. La fusée de la roue est montée sur un coulisseau qui se déplace sur une tige solidaire du châssis. Il y a deux ressorts à spirale dont l'un assure les suspensions et l'autre amortit la réaction. Le châssis est renforcé par une traverse en acier embouti.

VILLARD

On sait peut-être que le Villard va être construit en Amérique. Cela, mieux que tous les éloges, témoigne de la valeur du Villard. On n'a pas oublié non plus sa performance dans Paris-les Pyrénées Paris. Les modèles touristes méritent également de retenir l'attention car pour le prix d'un motorcycle, et pour des frais d'entretien réduits au minimum il offre le confort et la vitesse d'une bonne voiturette. D'excellents résultats sont obtenus avec le nouveau moteur Staub à soupapes latérales. La boîte de vitesse séparée donne trois vitesses et une marche arrière. Ce qui est particulièrement intéressant c'est le nouveau cardan compensé. Par une nouvelle épure de cardan, Villard est parvenu à obtenir, même quand la roue est braquée, un entraînement aussi régulier qu'avec deux cardans. Il n'y a aucun à-coup. C'est la seule découverte importante susceptible de multiples adaptations.

H. P. BORESTROKE.

Vue de la Rhonyx Stainless côté volant : Rhonyx a été un des premiers en France à venir au bloc-moteur à soupapes latérales encloses.

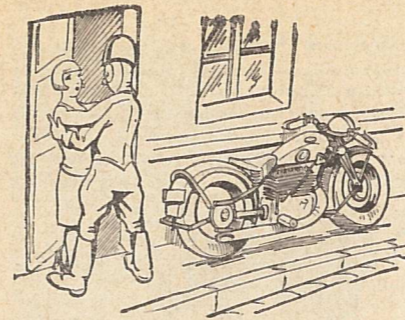


en V de 500 cmc. Ces moteurs à soupape en chapelle sont munis de tous les perfectionnements modernes.

Mais l'attention des visiteurs curieux de nouveautés s'est surtout portée sur les modèles à transmission acaténe qui sont tout à fait remarquables et d'un aspect extrêmement net.

Le constructeur a évité tous les nids à poussière et à boue.

Il y a dans cette série un monocylindre à soupapes en chapelle de 350 cmc, un mono-cylindre 350 à soupapes en tête et enfin, un 500 cmc, monocylindrique lui aussi et à soupapes en tête. Le moteur est disposé transversalement mais la distribution est sur le côté. Il y a des points intéressants. Par exemple, les axes des volants sont montés sur des roulements à billes à rotule. Le débrayage à disques travaille dans l'huile. Le montage du carter de couple conique est remarquablement net. Le cadre à double berceau est, lui aussi, d'un destin très heureux.

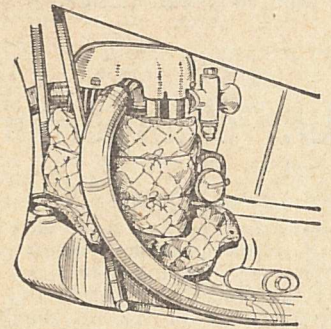


DEPARTS DIFFICILES

faut en tout cas songer à les incriminer, que si on a, de son côté, pris toutes les dispositions pour faciliter le départ.

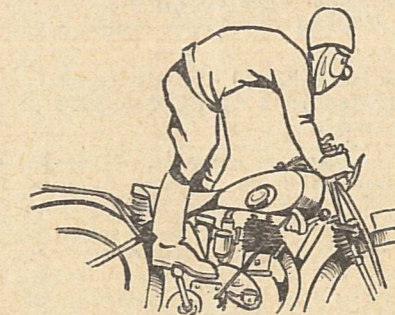
POUR une machine normale, nous voulons dire exempte de défauts, qu'on peut attribuer à sa conception, la difficulté de départ peut avoir des causes multiples et qu'il faut rechercher avec méthode.

La première et à notre avis la plus importante, et celle également à laquelle on ne prête guère attention, c'est l'influence de l'huile. Par suite de sa viscosité plus grande, elle opère un freinage qui empêche de lancer énergiquement le moteur. Il faut donc choisir pour l'hiver une huile qui ne gomme pas, et ne soit pas trop visqueuse. Certaines marques ont plus tendance à gommer que d'autres pour une même viscosité. Bien entendu, il y a un degré de viscosité au-dessous duquel il serait très dangereux de descendre. Les tableaux dressés par les marques d'huile indiquent pour chaque modèle de machine le lubrifiant qu'il faut utiliser l'été et l'hiver. Beaucoup de motocyclistes n'en tiennent pas compte et ils ont grand tort. Si votre moteur ne tourne pas librement, vous n'aurez jamais un départ facile. Quand on est chez soi, on peut envelopper le moteur de chiffons sur lesquels on verse de l'eau bouillante. On obtient de cette manière un réchauffage en général suffisant pour dégommer le moteur.



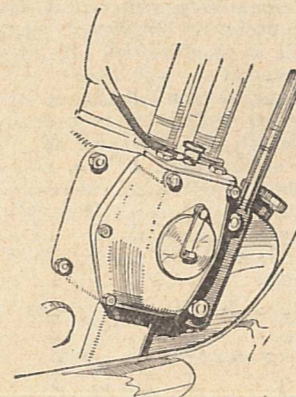
L'hiver, un bon moyen est d'envelopper le moteur de vieux chiffons et de verser dessus de l'eau bouillante, mais attention à ne pas noyer le carburateur et magnéto.

SI votre moteur tourne assez librement, vous ne pouvez mettre en cause que la carburation et l'allumage. Ces deux fonctions du moteur sont en quelque sorte solidaires. Un allumage défectueux peut être suffisant l'été pour allumer un mélange même mal dosé, parce que l'essence se volatilise mieux



Deux ou trois coups de kick sans aucun effort pour remplir de gaz la culasse et allumer... Une énergie pesée sur la pédale et le moteur part... ou ne part pas !

VOICI la saison redoutée des motocyclistes. Certains devant la pluie ou le froid renoncent à rouler. Ils ont d'ailleurs tort, puisque avec les équipements que nous avons on n'a nullement à redouter les intempéries et une bonne promenade hivernale est excellente pour la santé. La Nature elle-même possède un charme particulier. Il ne faut pas s'exagérer les risques de dérapage, du moins si les pneus possèdent encore leurs sculptures. On a tout au plus sur les passages les plus gras une légère impression de flottement, mais si on évite les mouvements brusques, les à-coup, il n'y a pas grand-chose à craindre. Il n'y a pendant l'hiver que deux inconvénients. Le nettoyage plus fréquent de la machine, et les départs plus difficiles. Disons tout de suite que certaines machines échappent à cette dernière critique et partent sans hésitation même par temps froid. On fait souvent aux moteurs à haut rendement le reproche d'être difficiles à mettre en



L'allumage par batterie permet des départs plus faciles à froid, l'étincelle étant toujours de même force aux différents régimes du moteur.

route, mais cela est souvent injustifié et nous avons une machine de sport qui est extraordinairement facile à faire partir.

Ces difficultés de mise en route peuvent être pour ainsi dire congénitales. Mauvais dessin des tubulures, type de magnéto défectueux, avance si grande, que si on met la manette à la position pour laquelle l'étincelle est la plus chaude, on a des retours, mauvaise étude du kick starter mal disposé ou à secteur trop ou pas assez multiplié, etc. Il est pour ainsi dire impossible de remédier à ces divers défauts, heureusement assez rares sur les machines actuelles. Il ne

et se répartit dans toute la masse d'une manière plus homogène. L'hiver, cette vaporisation de l'essence au contact de l'air froid, est défectueuse et l'étincelle peut jaillir dans un mélange très pauvre, et même dans de l'air non carburé, alors qu'au-dessus du piston il y a de l'essence condensée. Notons d'ailleurs que le régime auquel on lance le moteur a ici son importance; si le lancement est énergique, l'élévation de température due à la compression sera plus grande et la vaporisation s'effectuera mieux. D'autre part l'étincelle sera, elle aussi, plus vigoureuse. Il est donc essentiel de bien étudier le lancement du moteur et en particulier la position dans laquelle on peut agir le plus vigoureusement sur le kick-starter. Il faut donner mais sans aucun effort, quelques coups de kick-starter en décompressant, lâcher le décompresseur et appuyer sur la pédale jusqu'à ce qu'on sente la compression. Laissez alors remonter la pédale. Assurez-vous que les manettes sont dans la position qui donne le départ le plus facile, en général un quart de gaz, pas d'air, un tiers d'avance. L'hiver, le carburateur

doit en général être noyé, mais cela dépend des machines. Et maintenant donnez un coup de kick-starter aussi énergique que vous le pouvez, en lâchant le décompresseur brusquement avant la fin de la course. Si le moteur ne part pas, ne vous énervez pas, ne donnez pas, sans vous arrêter, une série de coups de pieds. Mais recommencez sans hâte, comme ci-dessus (deux, trois coups à vide, amener le moteur à la compression, laissez remonter le kick). Si à la troisième tentative le moteur n'a pas répondu, il est inutile de continuer, le moteur serait noyé d'essence et le départ deviendrait impossible. Il faut démonter la bougie, donner quelques coups de kick pour balayer la chambre d'explosion, voir si la bougie est propre et si les électrodes ne sont pas trop écartées (de 4 à 5 dixièmes), verser une goutte d'essence dans la bougie, remonter et essayer de repartir.

Si on ne pouvait y parvenir, il y aurait lieu tout d'abord de vérifier la magnéto, particulièrement l'écartement des vis platines et la propreté du collecteur. Le rupteur doit jouer faci-

lement. L'hiver, la fibre de l'axe peut se gonfler et gêner les oscillations. Le ressort peut aussi n'être pas assez puissant.

Si on ne constatait rien d'anormal, il faudrait s'en prendre à la carburateur, particulièrement si on emploie par économie (et une économie qui n'est guère à conseiller) un gicleur trop petit. Avec



Faites chauffer la bougie dans un récipient où flambe un peu d'alcool ou d'essence et remontez-la rapidement.

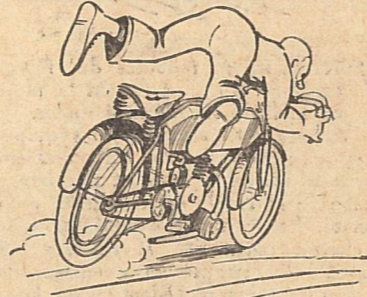
Les gicleurs à aiguille, on relèvera celle-ci d'un cran. L'hiver l'air est plus dense, et il faut pour que le dosage en poids, reste correct, donner plus d'essence. En fait aux premiers jours froids, il est recommandable de régler le carburateur, de manière à diminuer la quantité d'air admise au gicleur de ralenti, et à augmenter le débit du gicleur principal.

Les rentrées d'air, elles aussi, sont causes de départs difficiles (piston d'air usé, raccord de carburateur mal monté, usure de guide de la soupape d'admission). Ce sont là des défauts qui proviennent de l'usure et qui ne peuvent être soupçonnés quand la machine a peu roulé. En hiver, on trouve également plus d'eau dans l'essence que l'été.

C'est seulement après avoir épuisé toute la série des causes possibles que nous pouvons considérer notre moteur comme incurable. Et cela n'a rien de réjouissant. Nous aurons à user de quelques trucs classiques. L'un d'eux c'est d'imprégner d'essence un chiffon, et de le placer sur la prise d'air, et lentement de provoquer deux ou trois aspirations. Mais il ne faut pas essayer de mettre en route, car le chiffon pourrait être aspiré dans la tubulure. Le mieux serait de détacher le fil de bougie et de faire lentement tourner le moteur à l'aide du kick-starter et sans décompresser. On remet alors le fil et on met en route comme d'habitude. Nous parlons tout-à-l'heure de l'eau bouillante versée sur des chiffons placés sur le moteur. C'est un moyen qui donne de bons résultats. Surtout

gardez-vous bien de mettre le feu au carburateur. Un autre procédé est de prendre la bougie, la faire chauffer dans une soucoupe qui contient quelques gouttes d'alcool. Versez quelques gouttes d'essence dans le culot, remontez rapidement et faites tourner le moteur.

Si tout a échoué, il n'y a rien d'autre à faire que de chercher une écogie d'un autre type, vraisemblablement à électrodes déformantes.



Si nous n'arrivons pas encore, il ne nous reste comme dernier moyen, au un départ en voltige ou la mise en marche dans une descente. — MELLIER.

Un changement de vitesse automatique et progressif

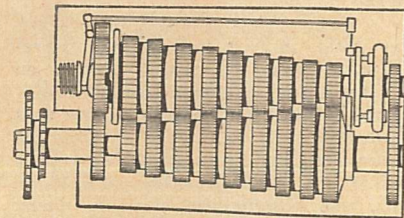
C'EST là une question à l'ordre du jour. Théoriquement, seul un tel changement de vitesse peut permettre, en toutes circonstances, au moteur, de développer son maximum de puissance, et au véhicule d'utiliser au mieux la puissance fournie. On connaît les admirables travaux de Sensaud de Lavaud sur la question, et ceux de Constantinesco.

Il s'agit là d'appareils qui ont fonctionné et donné d'excellents résultats. Certains autres inventeurs utilisent des systèmes hydrauliques, mais qui rappellent plutôt des embrayages. Au temps de la courroie, nous avons eu des changements de vitesse progressifs (Rudge Malt, Zénith Gradua, Terrot) et même automatiques (Philipson, Magnat-Debon). Ils ont disparu avec la courroie. On peut considérer, d'autre part, que le changement de vitesse devient en pratique, de moins en moins utile, ou plus exactement qu'il peut se contenter d'un nombre de vitesses de plus en plus petit au fur et à mesure que le rapport de poids et puissance devient de plus en plus avantageux.

Aussi peut-on considérer que la boîte à quatre vitesses qui tend à s'implanter dans la construction motocycliste est suffisante pour les besoins courants. Toutefois, un changement de vitesse nécessite un certain nombre de manœuvres qui gênent un débutant et compliquent la conduite. Aussi, les changements de vitesses automatiques conservent un très grand intérêt même

pour la motocyclette. Un de nos lecteurs, M. Malé, a conçu un changement de vitesse qui n'est pas rigoureusement progressif mais qui, par suite du faible écart entre les vitesses, présente une gamme si complète que les résultats seraient équivalents à ceux d'une vitesse progressive.

L'automatisme est parfaite. Bien entendu, on peut soulever des objections



Coupe schématique du changement de vitesses progressif et son train de pignon.

et, en particulier, le prix et l'encombrement, mais il y a des idées nouvelles et intéressantes.

Il y a dans cet appareil neuf couples d'engrenages droits, toujours en prise. Les pignons supérieurs tournent fous sur l'arbre sauf un qui se trouve enclanché par un baladeur qui, lui, tourne avec l'arbre. Les déplacements sont opérés par une vis centrale. Le régulateur est constitué par une coulisse dans laquelle peuvent se déplacer deux masselottes. Les masselottes agissent sur une sorte de diaphragme iris. Ces masselottes solli-

cités par la force centrifuge ouvrent plus ou moins le diaphragme et en même temps provoquent un déplacement circulaire de sa monture. Un bras fixé sur celle-ci produit un mouvement de la vis centrale par rapport à l'arbre et ainsi le baladeur se déplace et en se déplaçant verrouille tel ou tel pignon. M. Malé, 46, rue du Calvados, à Vire, donnerait aux personnes qui seraient intéressées par son appareil tous renseignements complémentaires. Nous devons ici nous borner d'indiquer le principe du fonctionnement.

Entretenez vos cuirs

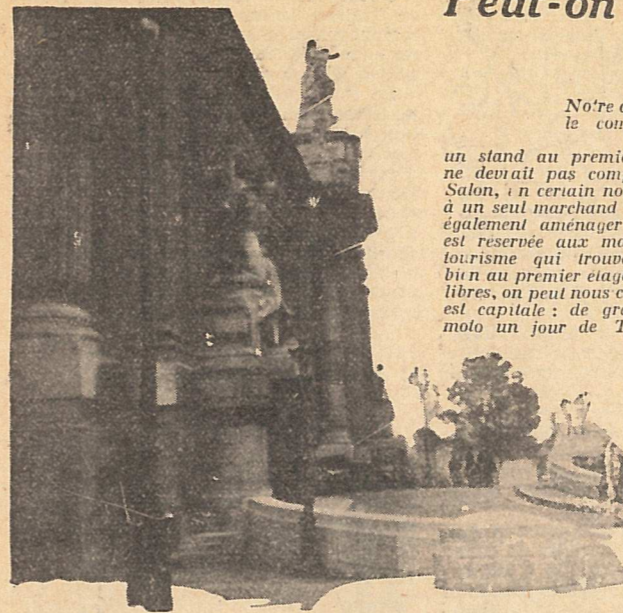
IMPERMEALO, son nom euphoniement l'indique, imperméabilise. Ce n'est pas une graisse qui, restant à l'extérieur du cuir, se trouve essuyée rapidement par l'eau. Impermealo s'incorpore au cuir, l'imprègne, fait corps avec lui, dilate les pores du cuir, les rendant élastiques; il a le gros avantage de rendre le cuir souple, qu'il s'agisse de chaussures durcies à l'usage, de courroies raidies, d'enveloppes cuir recroquevillées, de vêtements de cuir, etc... Impermealo prolonge la durée du cuir en le rendant pratiquement étanche. Son application : un chiffon, un pinceau, une brosse, un léger enduisage suffit. Seul Impermealo n'empêche pas de cirer après avoir graissé. Il ne tache pas les cuirs, et peut aussi bien s'employer sur le noir que sur la couleur. De plus sa création Impermealo, a reçu quantité d'attestations de clients : motocyclistes, chasseurs, pêcheurs, pisciculteurs, entreprise de travaux publics.

Baisse de prix

ON constate une baisse de prix importante, à l'occasion d'une prochaine exposition qui aura lieu du 10 au 18 janvier... en Italie.

Peut-on modifier l'organisation du Salon Motocycliste ?

Notre collaborateur Marcel Gobin, interviewé à ce sujet, M. Cézanne, le commissaire général des Salons de l'Auto et de la Moto.



un stand au premier étage, qui à son tour ne devait pas comporter comme au dernier Salon, un certain nombre de stands — sept — à un seul marchand d'accessoires. On pourrait également aménager la coupole d'Antin qui est réservée aux marchands de vêtements de tourisme qui trouveraient une place aussi bien au premier étage. Il y a de grands espaces libres, on peut nous caser. La troisième question est capitale : de grâce plus de Salon de la moto un jour de Toussaint, ou pendant les fêtes de la Toussaint. Pour tout cela, il faut je le répète, montrer un peu de bonne volonté, établir un nouveau règlement et ne plus reléguer la motocyclette au second plan. Ainsi, le succès du Salon sera complet.

— Je souhaite que le Comité d'Organisation du Salon examine avec une bienveillante attention pareille requête, exposée par un de nos grands constructeurs, et qu'il en tire de bons enseignements dont le bénéfice ne manquerait pas de s'en faire sentir, mais...

Il s'agit de savoir si l'on doit faire un ou deux Salons, c'est-à-dire, le premier réservé aux voitures de tourisme et le second à la moto.

Voici du reste ce qui résulte d'une interview à ce sujet.

POUR VOI séparer ces deux industries qui poursuivent pourtant le même but et qui ont plusieurs points communs. Nous souffrons des deux Salons, pour la bonne raison, que beaucoup de nos agents de province sont également des agents de marques automobiles. Ceux-ci sont venus au premier Salon, ils ne reviennent pas au deuxième et cela n'est pas sans nous causer un assez gros préjudice.

— Mais alors, que préconiserez-vous ?

— De cette question, je m'en suis entretenu avec plusieurs de mes collègues. Nous voudrions en venir à l'ancienne formule qui ne comportait qu'un seul Salon. Cependant, il faudrait adopter un nouveau règlement qui mettrait sur le même pied d'égalité les constructeurs des quatre roues et des deux roues. De tout temps, même actuellement, malgré son merveilleux essor, la motocyclette a été considérée comme une parente pauvre. Cependant, jetons un coup d'œil sur cette industrie et sur sa prospérité. Ne possédez-vous pas, en France, plusieurs grandes marques qui peuvent rivaliser avec autant de vos firmes d'automobiles. Il faudrait arriver à cette fusion qui consisterait à ne faire qu'une seule exposition où ces deux véhicules seraient réunis.

— Ne craignez-vous pas que l'on opposât, à votre demande, un manque de place ?

— Pas du tout, avec un peu de bonne volonté on peut arriver à contenir tout le monde. Il y a deux solutions : la première consisterait à donner au Salon de la moto, un emplacement sur le Cours-la-Reine. A cela, vous me direz, il y a de nombreuses objections : Prix d'entrée, doubles frais pour certains constructeurs, etc... La seconde, de beaucoup la meilleure, serait de diminuer en premier l'emplacement réservé aux carrossiers qui, à mon avis et je dirai même à notre avis, occupent une surface trop grande par rapport à l'importance de cette branche. Nous-mêmes, constructeurs de motos, nous nous contenterions de stands beaucoup plus petits que ceux que nous sommes dans l'obligation de louer. Mais, il faudrait que nos grandes marques — sont-elles si nombreuses — aient une place dans la grande nef, aux côtés des grandes marques d'automobiles où leur présence serait beaucoup plus utile que certaines marques de voitures, non seulement inconnues du public, mais qui bon an, mal an, construisent quelques centaines de véhicules. Rien ne s'opposerait à voir certaines de ces petites marques posséder

DEPUIS, M. Cézanne, Commissaire Général du Salon a été questionné. Voici ce qu'il aurait répondu à une interview qui lui fut imposée, après les premières lignes de l'entretien que nous avons eu et qui furent publiées dans l'Echo des Sports.

A cette interview, je ferai de nombreuses objections à M. le Commissaire Général :

— Pour le Salon de la Moto et du Cycle, nous avons été surpris dans nos pronostics. Nous n'avions pas à compter cette année sur l'appoint de la clientèle de la T. S. F. Le maximum des entrées de la deuxième série de ce Salon que nous nous étions fixé, a été dépassé de 35 à 40 %, environ, preuve certaine du grand succès populaire remporté par la motocyclette et le cycle.

— A ceci, je dirai qu'en effet, nos constructeurs virent la grosse affluente pendant cinq ou six jours, mais les fêtes de la Toussaint les contrarièrent beaucoup.

— Nous avons été étonné d'apprendre que certains d'entre eux se plaignaient de n'avoir pas vu leurs agents. Pourtant, des conversations que nous avons pu avoir avec les constructeurs principaux, il ressort que tous les agents avaient fait le déplacement de Paris. Du reste, il n'est que de se souvenir du banquet Peugeot qui a réuni 1.500 couverts et du banquet Automoto qui en comptait 800, pour être convaincu de ne pas être dans l'erreur.

— A ceci, je répondrai à M. le Commissaire Général, que plusieurs constructeurs n'ont pu réellement qu'une petite partie de leurs agents. Que le banquet Peugeot et Automoto ne prouve pas que ces 2.300 convives étaient tous des agents de ces marques, mais en admettant que ce fut, ce ne sont pas les mêmes agents que Alcyon, Gnome et Rhône, Terrot, Gillet Herstal, Molosacoché, etc... Règle générale, l'agent Peugeot voitures est l'agent Peugeot motos, mais pas toujours l'agent Peugeot cycles et dans cette dernière corporation, ces derniers l'emportent sur les agents motos.

QUANT à la question emplacement réservé à chaque exposant pour admettre tout le monde en une seule série, M. Cézanne est plus catégorique.

EN tant qu'organisateur, je puis vous répondre nettement, que, s'il s'agit d'admettre au Grand Palais, en une seule série, les voitures automobiles, les motocyclettes, les cycles, les carrosseries, les accessoires, c'est absolument impossible faute de place.

On me conseillera de rogner sur la place réservée aux carrossiers : a-t-on songé que je ne donne à ces maisons, qui ont une situation importante sur le marché, que des stands de 10 mètres carrés, ce qui les oblige à changer continuellement les voitures exposées pour pouvoir donner une idée de leur production. Alors ?

PUIS il indique que c'est à la suite du manque de place qu'il fut décidé, il y a trois ans, qu'il y aurait deux Salons. De plus, cette année, certain consortium automobile s'était plaint du manque de place. Mais il ajoute, avec crainte pourrai-je dire, que demain les constructeurs de motocycles, qui ont pris une grosse importance, viennent demander une place dans la grande nef. Et c'est irréalisable.

C'EST le cas, Monsieur le Commissaire Général. Certaines de nos grandes firmes de motocycles revendiquent l'honneur de figurer aux côtés de nos marques de voitures et nous pouvons même ajouter que certaines de ces firmes occupent beaucoup plus d'ouvriers et de ce fait ont un rendement supérieur à certaines maisons d'automobiles. Il est donc logique que celles-ci réclament une place dans la grande nef.

M. CÉZANNE indique ensuite qu'il existe une autre solution qui consisterait à organiser l'exposition des motocycles, ailleurs qu'au Grand Palais. Mais il signale qu'à cette solution, il y a une question de prix.

C'est exact, seulement, nos grands constructeurs de motos demandent justement qu'on modifie le prix du mètre carré suivant qu'il s'agira de la grande nef, de la coupole d'Antin ou du premier étage et qu'on réduise aussi l'emplacement de chacun.

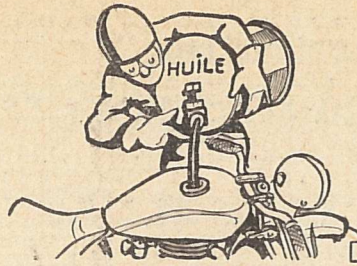
Il est certain, et je l'ai dit tout à l'heure, qu'il est impossible de faire une exposition annexe, à moins qu'elle ne soit attenante au Grand Palais, mais s'il faut payer deux entrées, ça n'ira plus.

Tant qu'au Salon nocturne, dont l'Angleterre a le monopole, M. Cézanne trouve que ce mode d'organisation bouleverserait toutes les habitudes prises en donnant comme prétexte qu'à l'Olympia, il y a des installations permanentes, local chauffé, restaurants, en somme tout le confort désirable en raison des nombreuses séances nocturnes qui s'y tiennent dans l'année.

Ce que M. Cézanne craint, c'est la concurrence théâtres, music-halls, cinémas dont Paris abonde, ce qui empêcherait le public de se rendre au Salon nocturne. De plus, il faudrait prendre complètement l'organisation anglaise : supprimer l'ouverture le matin, la journée populaire du dimanche.

Est-ce que réellement nos constructeurs tiennent tant à la journée du dimanche, qui est, pour les vendeurs, une journée de fatigue, de distribution de prospectus, de demandes de renseignements innombrables et non une journée de vente. Il est certain qu'avec le mode actuel, tout le monde se plaint. Constructeurs, agents, vendeurs et acheteurs. Ces revendications méritent une enquête plus approfondie de la part du Comité d'organisation du Salon, auprès de chacun des intéressés. Il ne faudrait cependant pas se borner à dire, depuis 24 ans, on a fait comme cela, il n'y a qu'à continuer. Je puis dire, que les constructeurs de motocyclettes ne sont pas satisfaits de cette mesure et que de toutes façons une modification de dates s'impose. M. Cézanne, Commissaire Général actuel du Salon est, de l'avis de nous tous, le plus qualifié pour présenter au Comité d'organisation un nouveau règlement mieux adapté aux exigences de nos constructeurs et du public.

Marcel GOBIN.



LE SUPER-HUILAGE

UNE FORMULE NOUVELLE
La technique du superhuilage

Vous obtiendrez un rendement sensiblement meilleur en « superhuilant » votre moteur à quatre-temps et, simultanément, vous prolongerez notablement sa durée de fonctionnement dans les meilleures conditions possibles.

Toujours de mieux en mieux

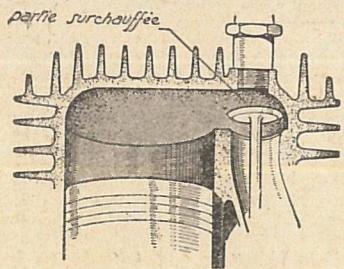
Ce fut certes un progrès fort appréciable lorsque la pompe mécanique assurant le graissage sous pression, remplaça les principes de « barbotage » et de « pétroil-system », longtemps en usage sur les moteurs de moto.

On put croire quelque temps que cette formule rationnelle de graissage apporterait une solution complète à la technique de lubrification des moteurs à quatre-temps. Il faut cependant remarquer que ce principe convient actuellement dans une mesure suffisante, puisqu'on s'en déclare satisfait quant à présent. Mais on ne saurait jamais prétendre que les problèmes de la lubrification des moteurs sont définitivement résolus. L'amélioration d'un principe est toujours possible dans le vaste domaine de la technique motocycliste.

C'est ainsi que nous allons examiner une tendance nouvelle, qui complète avantageusement les systèmes habituels de graissage.

Le but du superhuilage

C'est de la lubrification des parties hautes du moteur que s'occupe spécialement la nouvelle technique ; c'est-à-dire : sommet du piston, têtes et queues des soupapes, parois du cylindre et chambre de compression. Tous ces organes sont insuffisamment graissés avec les systèmes actuels, ainsi qu'on le verra par la suite de cette étude.



Les parties hautes du moteur travaillent dans de mauvaises conditions de refroidissement. Aussi, il faudrait les lubrifier soigneusement.

On a dénommé ce complément nouveau de lubrification le superhuilage. Probablement parce qu'il est question d'huile et les parties supérieures des moteurs. D'où le nom de super-huilage.

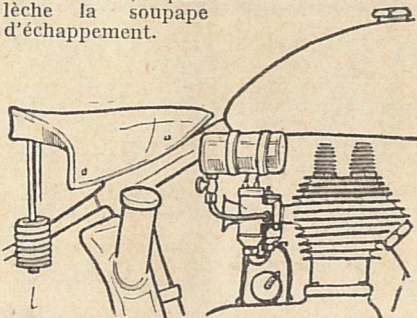
Contrairement à ce que cette dénomination pourrait laisser croire, on remarque qu'il ne s'agit pas de donner plus d'abon-

dance aux systèmes actuels de graissage, mais seulement de lubrifier rationnellement, selon un principe particulier, certains points défavorisés.

Le principe général du superhuilage consiste à incorporer aux gaz d'alimentation du moteur, un léger brouillard formé d'une huile spéciale non combustible. Aspiré en même temps que les gaz, ce brouillard s'introduit dans la chambre de compression et y atomise toutes les parois ainsi que les organes qui s'y trouvent.

Voici d'ailleurs le cycle exact selon lequel s'opère le superhuilage :

Le brouillard d'huile incorporé aux gaz aspirés, pénètre dans la chambre de compression en léchant la soupape d'admission et son siège, sur lesquels il dépose une mince pellicule d'huile ; puis il accompagne le piston jusqu'à la fin de sa course descendante d'aspiration et à sa course suivante de compression, donc imprègne les parois du cylindre ; ce brouillard d'huile n'étant pas combustible à la température d'explosion, il est de nouveau en contact avec le cylindre lors de la course de détente, puis lèche la soupape d'échappement.



Voici un moyen de procéder au superhuilage grâce à un petit réservoir ; un tube qui va au carburateur amène l'huile qui va graisser la culasse à l'admission.

Puis le cycle recommence, et à chaque fois atomise les organes considérés et entretient ainsi constamment une pellicule d'huile qui assure leur parfaite lubrification.

Les points faibles du graissage classique

PAR ce qui précède, on perçoit déjà superficiellement les insuffisances de graissage des parties hautes du moteur, avec les principes habituels.

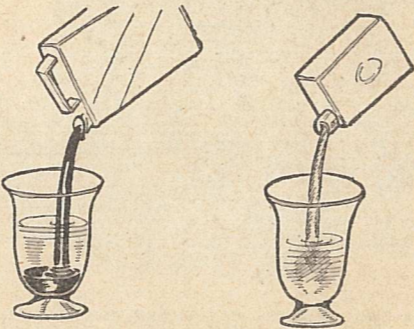
Mais pour bien se pénétrer du grand intérêt technique qu'offre la théorie du superhuilage, nous allons considérer dans quelles conditions travaillent couramment les organes qui intéressent ce complément de lubrification.

On sait que le rôle des segments est d'assurer la meilleure étanchéité possible entre les parois du cylindre et le piston. Ceci pour les divers besoins du cycle moteur et aussi pour éviter les remontées d'huile du carter dans la chambre de compression.

Pour plus de précautions, au sujet de ce dernier point, on adapte même au piston, un segment racler dont le rôle est de refouler au carter la pellicule d'huile qui se dépose sur les parois du cylindre.

Le souci qu'a le constructeur d'éviter les remontées d'huile s'explique par le fait bien connu des motocyclistes, que l'huile de graissage brûle dans la chambre d'explosion en même temps que les gaz. De cette combustion, il résulte le résidu carbonneux appelé calamine, qui se dépose sur les parois et les organes débouchant dans la chambre de compression.

C'est ainsi que sur la plupart des moteurs ayant fourni un long usage, donc ayant une moins bonne étanchéité et per-



On peut employer l'huile du moteur qui pourtant se mélange mal à l'essence (à gauche). La superhuile fait corps instantanément avec le carburant (à droite).

mettant des remontées d'huile, le fond du piston, les têtes de soupapes et les parois de la chambre de compression sont recouverts de calamine. Il s'ensuit également le piquage des sièges de soupape, ce qui nécessite une opération de rodage pour la remise en état de ces pièces.

De ce qui précède, on constate que dans le cas d'un moteur neuf à bonne étanchéité, les parties hautes ne sont pas lubrifiées. Et si nous considérons un moteur usagé dont le jeu du piston laisse un certain passage à l'huile, on remarque qu'il n'y a pas davantage de graissage pour les organes supérieurs, puisque l'huile se consume et même provoque le calaminage des parties qui devraient être graissées.

Cet inconvénient et l'absence de lubrification efficace, font que le sommet du piston travaille presque à sec contre les parois du cylindre ; ce qui n'est pas un état de nature à favoriser la longévité du moteur, mais au contraire un élément d'ovalisation du cylindre.

Les soupapes ne sont pas davantage favorisées. Et c'est l'étanchéité des sièges et l'usure des guides qui en supportent les conséquences.

Comment superhuiler.
Ce qu'il en coûte

LES diverses observations ci-dessus démontrent toute la nécessité du superhuilage, si l'on veut permettre à des organes jusqu'alors défavorisés, de travailler dans de meilleures conditions, et par cela même, d'assurer au moteur une bien plus longue durée de fonctionnement en évitant l'usure prématurée des organes.

Il est un moyen très simple de superhuiler un moteur, puisqu'il suffit de mélanger à l'essence, dans le réservoir même, une certaine quantité de superhuile. Nous précisons par la suite les caractéristiques particulières, qui distinguent l'huile de superhuilage du lubrifiant classique utilisé pour le graissage des organes du moteur.

Signalons qu'on trouve maintenant dans le commerce, plusieurs marques de superhuiles convenant aussi bien à l'automobile qu'à la motocyclette. Voici celles que nous connaissons : Empire-Oil, Firezone, Interlub (Klaxon), Navol, White-Motor.

Vous voyez que le choix est vaste. On est donc garanti par cela même, de pouvoir s'approvisionner facilement.

La superhuile s'associe intimement à l'essence et, en même temps que ce carburant, elle est aspirée par le carburateur où elle se vaporise.

De la sorte, les gaz carburés sont donc additionnés d'une certaine quantité de superhuile, qui atomise les parties hautes du cylindre, ainsi que nous l'avons exposé.

Je devine une objection de quelques motocyclistes à budget modeste, qui conviennent certes de l'intérêt du superhuilage, mais voient dans cette formule nouvelle un prétexte à une dépense supplémentaire.

Rassurons tout de suite ces économes, en disant qu'il ne leur en coûtera que dix centimes aux cent kilomètres, pour superhuiler convenablement un moteur de 250 cmc.

A ce tarif, la dépense est véritablement insignifiante. Bien mieux, c'est même une sérieuse économie réalisée sur l'entretien du moteur, puisque par le moyen du superhuilage, on le conservera longtemps à son état de neut avec toutes ses meilleures qualités de rendement et l'absence d'usure anormale des parties supérieures du cylindre et de la culasse.

D'autre part, en conservant une bonne étanchéité entre les parois du cylindre et celles du piston, ce système évite les remontées d'huile du carter et conserve à ce lubrifiant ses qualités. Donc, là encore, se récupère largement sur l'économie de l'huile classique de graissage, la légère dépense de superhuile.

Lorsqu'une formule est bonne, c'est sur toutes ses faces qu'on lui trouve des qualités. Le superhuilage est remarquable en ce sens. Aussi notre devoir est de conseiller vivement aux motocyclistes d'en tirer profit, comme le font déjà bon nombre d'automobilistes.

Propriétés de la superhuile

Il importe de bien préciser le rôle essentiel que joue la qualité de la superhuile employée, dans le problème qui nous intéresse, et de distinguer très nettement la différence qu'il y a entre une superhuile et une huile de graissage comme celle employée pour la lubrification des moteurs de motos et de voitures.

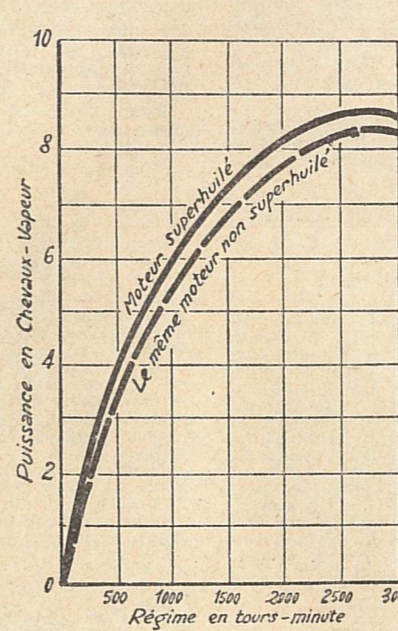
La caractéristique essentielle d'une superhuile, c'est de ne pas se consumer à la température de combustion des gaz à l'intérieur du cylindre. On comprend que si la superhuile brûlait, le cycle de lubri-

fication examiné au début de cet exposé, ne pourrait s'accomplir. Et il ne subsisterait alors, plus aucun des avantages du superhuilage.

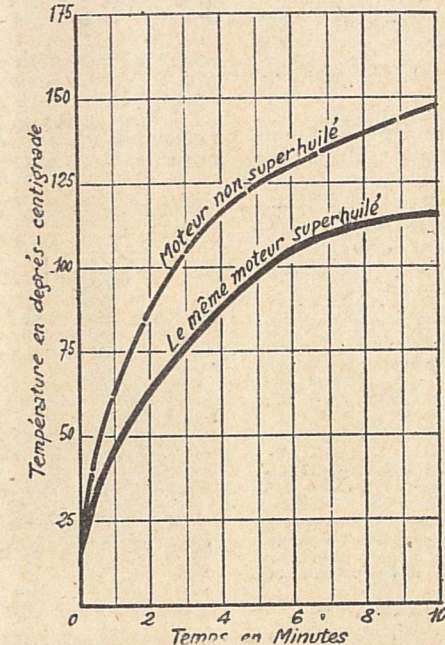
On voit donc tout de suite que ce serait une grosse erreur que d'employer à cette fin, la même qualité d'huile que celle utilisée pour le graissage général.

La température de combustion des gaz dans le cylindre, atteint 1.500 degrés centigrades. L'huile ordinaire se consume aux environs de 650 degrés. On juge tout de suite par ces chiffres, qu'elle ne peut convenir au superhuilage.

Quoique je n'aie pas les données exactes à ce sujet, il semble d'après des expériences faites récemment, que la superhuile doit situer son point de combustion aux environs de 1.800 degrés. C'est donc une tout autre chose que l'huile classique qui brûle invariablement dans la chambre d'explosion en laissant des résidus carbonneux qui amoindrissent le calaminage du moteur et sa suite de désagréments.



Voici deux courbes de progression qui montrent bien les avantages du superhuilage : à gauche, la puissance du moteur augmente ; à droite, le moteur superhuilé chauffe moins.



Une expérience facile à faire, permet de contrôler l'état de non combustibilité d'une superhuile. Il suffit simplement de mélanger à l'essence une dose double de celle indiquée sur chaque bidon. On constatera alors nettement que les gaz d'échappement sont imprégnés d'un brouillard de superhuile, en plaçant la main en face de la sortie de l'échappement, car une mince pellicule la recouvrira. Au toucher, on pourra même remarquer que cette huile conserve sa douceur de viscosité. C'est la preuve qu'elle ne s'est pas consommée.

La superhuile doit également posséder la propriété de s'associer intimement à l'essence, autrement dit, de s'y incorporer comme fait l'eau dans le vin. Sur ce point encore, il est facile de distinguer l'huile ordinaire de la superhuile.

Si l'on verse de l'huile à moteur, dans un vase contenant de l'essence, on remarque que l'huile ne se combine pas à l'essence. Après un brassage énergique, on obtient un mélange en apparence homogène. Les motocyclistes dont les machines sont lubrifiées au pétroil-sys-

tem, connaissent bien cette opération qu'ils effectuent avant d'emplir le réservoir.

En faisant la même expérience avec une superhuile, on constate que l'association des deux liquides s'opère immédiatement par leur simple contact.

Incombustibilité et solubilité, sont donc les deux propriétés qui caractérisent le lubrifiant spécial employé pour le superhuilage des moteurs.

Un accessoire nouveau à réaliser

JUSQU'ALORS nous avons indiqué de procéder par mélange de superhuile à l'essence du réservoir. Il faut donc ajouter une dose convenable de lubrifiant, chaque fois que l'on s'approvisionne de l'essence.

C'est là une méthode élémentaire, très simple, qui permet à chaque motocycliste de superhuiler le moteur de sa machine, sans apporter la moindre modification à l'un quelconque des organes intéressés.

Mais il est possible de pousser plus loin la méthode du superhuilage et d'en faciliter l'opération pour l'utilisateur. Ainsi Klaxon a réalisé, pour l'automobile, le petit appareil Interlub qui consiste en une nourrice d'un quart de litre environ, et qui contient la superhuile nécessaire pour lubrifier les parties hautes du moteur pendant un parcours de plus de 1.000 kilomètres. Cette nourrice est reliée par une petite tuyauterie à la tubulure d'admission et, sous l'effet de la dépression un brouillard de superhuile est aspiré dans la tubulure, où il se combine avec les gaz carburés débités par le carburateur. L'association superhuile et essence à l'état vaporisé s'opère de la même façon que nous avons signalée pour l'état liquide. Le distributeur ainsi conçu possède un système de réglage qui permet d'enrichir ou d'appauvrir le débit de superhuile.

Tout récemment, à l'occasion du Salon d'octobre, Fiez a également établi un appareil de ce genre qui s'appelle le Mix-troler.

Les avantages pratiques de ces dispositifs sont évidents, puisqu'ils évitent les additions d'huile à chaque remplissage du réservoir d'essence. Avec une nourrice d'un quart de litre, il y a de quoi superhuiler pendant 3.000 kilomètres un moteur de moto.

Techniquement, il peut y avoir aussi un avantage, car on remarquera qu'avec un distributeur automatique, la superhuile est ajoutée aux gaz d'alimentation, après qu'ils ont été débités par le carburateur. La superhuile étant incombustible, elle ne modifie donc pas les caractéristiques de combustion des gaz dans le cylindre. Par contre, on peut prétendre que le mélange de la superhuile avec l'essence, modifie sensiblement les propriétés de carburation de cette dernière.

Mais il faut convenir que la dose de lubrifiant est tellement infime que cela ne doit pas changer grand'chose aux phénomènes de carburation. Et le véritable argument en faveur du distributeur automatique est davantage d'ordre pratique que technique.

Oui, mais, si jusqu'alors nous connaissons deux petits appareils de ce genre, tous deux sont destinés à l'automobile et ne peuvent s'adapter tels quels, à la motocyclette.

Il y a donc un nouvel accessoire utile, à réaliser en l'espèce de la nourrice de superhuilage pour moto. Avis aux constructeurs que la chose intéresse.

En attendant cette présentation, les motocyclistes tireront parti des avantages du superhuilage en mélangeant le lubrifiant à l'essence.

Des expériences

Il m'a été donné d'éprouver les conséquences du superhuilage sur plusieurs moteurs du cycle à quatre-temps, d'un type couramment utilisé en construction motocycliste.

On verra d'autre part les résultats de ces essais :

D'une façon générale, il apparaît nettement qu'un moteur superhuilé chauffe moins facilement qu'un autre qui ne l'est

pas. C'est une qualité qui donne de l'appétit à grimper les longues côtes. Partout où un effort est à soutenir, le moteur superhuilé se tirera mieux d'affaire.

Pour chiffrer la différence de température que donne le superhuilage, on a fait tourner pendant 10 minutes, à régime constant, un moteur superhuilé. Pendant cette expérience la machine est immobile, il n'y a donc pas de circulation d'air sur les ailettes de refroidissement.

A la fin de cet essai, la température extérieure prise sur un point de la culasse était de 116 degrés centigrades. La même épreuve avec un moteur non superhuilé accusa 148 degrés.

Nous donnons par ailleurs les courbes de progression de ces deux essais.

Cela confirme une autre démonstration faite par Firezone qui exhibait une automobile Ford fonctionnant sans radiateur parce que le moteur était superhuilé.

En puissance, il y a également un gain sensible à l'avantage du moteur superhuilé, ainsi qu'en témoigne le diagramme d'un essai au banc que nous donnons ci-contre.

L'expérience précédente sur les températures peut expliquer ce gain en puissance.

En effet, après un certain temps de fonctionnement, à régime poussé ou même moyen, le superhuilé accuse une tempé-

rature moindre. Il s'ensuit que les gaz aspirés sont moins dilatés du fait de la température régnant, et que par cela même, le remplissage du cylindre s'effectue plus copieusement. La combustion des gaz dégage par suite un plus grand nombre de calories qui se transforment en puissance.

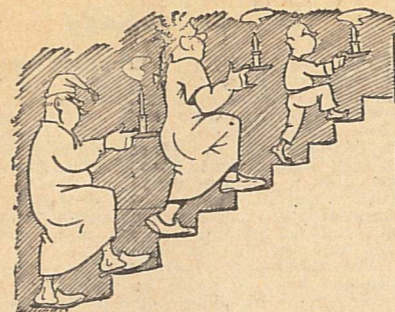
Pour tout ceci, on joue évidemment sur des améliorations chiffrant peu, mais néanmoins sensibles. Et pour le prix qu'il en coûte de les obtenir, il faut présumer que le superhuilage des moteurs sera apprécié par les motocyclistes.

Après un parcours de 5.000 kilomètres, on a démonté un moteur superhuilé. Aucune trace d'usure n'a été constatée sur les organes intéressés par le superhuilage. Il n'y avait pas non plus de calaminage. Les parois de la chambre d'explosion, le fond du piston et les têtes de soupapes étaient recouverts d'une mince pellicule grise, se détachant sous la pression du doigt, et composée de superhuilé et de légers résidus de la combustion des gaz. Mais je le répète, rien du calaminage.

Voici donc exposée aussi complètement que possible une théorie documentée du superhuilage des moteurs.

Aux intéressés d'en faire leur profit.

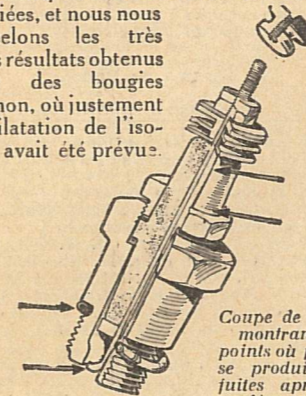
Maurice MELLON.



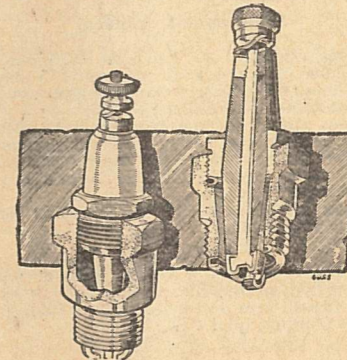
LES BOUGIES

L'isolant

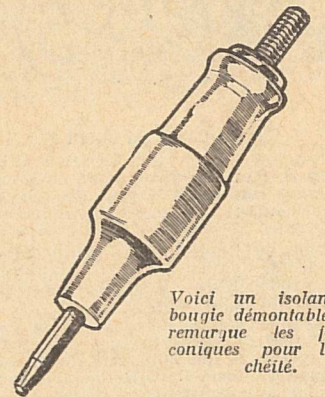
Jadis l'isolant le plus employé était la porcelaine, mais tous les vieux praticiens se rappellent de son extrême fragilité même si elle se parait de rose ou de bleu. Il y avait des jours de malchance au cours desquels les porcelaines se brisaient sans trêve. Une fois sur 20 kilomètres nous fûmes contraints de changer cinq fois de bougies. D'autres marques étaient heureusement mieux étudiées, et nous nous rappelons les très bons résultats obtenus avec des bougies Pognon, où justement la dilatation de l'isolant avait été prévue.



Coupe de bougie montrant les points où peuvent se produire des fuites après un démontage.



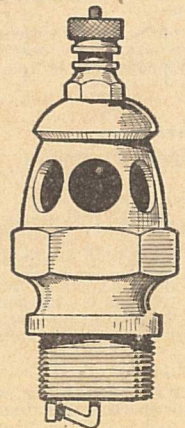
A gauche, bougie froide pour moteur poussé ; A droite, bougie du type courant.



Voici un isolant de bougie démontable. On remarque les formes coniques pour l'étanchéité.

porte un renflement et le culot est, à chaud, sorti de telle manière à ce qu'il appuie sur le renflement. En se refroidissant il se rétracte et assure une cohésion parfaite à l'ensemble. Dans d'autres bougies, l'isolant porte un pas de vis et est vissé dans le culot et est bien entendu scellé. Si le culot est chauffé au moment du vissage, il est évidemment possible au refroidissement d'assurer une bonne cohésion de l'ensemble. Non seulement la composition mais la forme, les dimensions, la cuisson de l'isolant sont étudiées de près et les isolants sont vérifiés avant leur montage.

Dans certaines bougies, l'isolant est fixe, mais l'électrode centrale peut être enlevée. Le danger, c'est là encore des fuites si le remontage est mal fait. Aussi certaines



Une bougie avec culot à courant d'air pour refroidir l'isolant. Ce type est utilisé surtout en aviation.

liquide, et qui fera un court-circuit plus ou moins effectif. C'est la raison pour laquelle une vieille bougie rend les démarrages difficiles et diminue le rendement du moteur : une partie du flux électrique rejoint le culot en passant par l'isolant. Pour cette même raison, une bougie peut fort bien donner à l'air libre, car la couche d'air traversée par l'étincelle est seulement à la pression atmosphérique. Si cette bougie est, par contre, montée sur la culasse, les gaz comprimés créent un nouvel obstacle au jaillissement de l'étincelle, et si l'isolant porte une légère couche de calamine, le courant prendra ce chemin plus facile; c'est pour cette raison également que dans certaines bougies usagées l'étincelle ne jaillit plus entre les électrodes, mais au fond du culot. Ainsi donc, le grattage d'un vieil isolant est bien inutile et il est préférable de changer de bougie. Il faut parfois aussi compter avec la maladresse des gens et nous voyons, ces jours-ci, un automobiliste qui serrait inconsciemment sa bougie par l'écrou de fixation du culot.

bougies ont une électrode centrale de forte section vissée dans l'isolant qui porte à cet effet un pas de vis. A l'ancienne forme d'isolant encore arrondi, venant mourir sur l'électrode centrale, on préfère en général une autre forme qui laisse un espace vide autour de l'électrode. Cette partie est portée à une assez haute température pour brûler les crasses, mais sans être assez chaude pour enflammer les gaz.

Dernier Echo du Rallye du Salon

NOUS rappelons à ceux de nos lecteurs qui se sont classés dans notre Rallye du Salon, et quel qu'il soit leur classement, ceux-ci peuvent bénéficier de prix spéciaux, auprès des maisons-ci-après :

Primes Motocuir : 3, rue du Buisson Saint-Louis, Paris. — La Maison Motocuir avait offert, on s'en souvient, différentes primes notamment des gants. Elle a offert en outre des remises, dont bénéficieront les concurrents qui, les premiers, sauront en profiter : Donc, une remise de 15 % sur tout achat au comptant, est consentie à tous les concurrents et éventuellement à leur passagère, avant le 31 décembre, cette s'appliquant, bien entendu aux dix premières commandes. Pour les commandes suivantes, il sera fait une remise de 10 %.

Primes Vannod : 33 à 35, rue Arago, à Puteaux. — La Maison Vannod, qui fabrique les sidécars L. V. à roues suspendues, qui maintenant est universellement connue, offre à tous les concurrents qui sauront en profiter d'ici le 31 décembre, une remise de 50 % sur l'achat d'un sidécar Vannod. Cette remise est limitée aux dix premiers concurrents qui sauront en profiter.

Primes A. F. A., 7, rue de la Croix-Faubin, Paris. — La Maison pourrait amortisseurs A. F. A. offre 3 bons de 50 % de réduction sur la plupart de ses spécialités et ceci pour les trois premiers qui sauront en profiter.

Primes Huitric : 26, rue des Graviers, à Neuilly. — La maison Huitric qui fabrique les batteries d'accumulateurs, dont les qualités se sont imposées dès leur parution sur le marché motocycliste, offre également une dizaine de bons de 50 % de réduction, sur les batteries de sa fabrication. Evidemment, pour les dix premiers qui sauront en profiter.

Primes Prester (Eichel Frères), 50, avenue Marceau à Courbevoie. — La Maison Prester offre un bon de réduction de 10 % sur l'achat de toute machine de sa marque, et ceci pour les dix premières commandes.

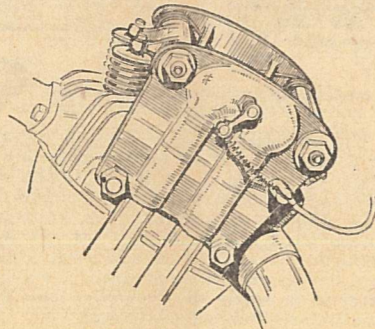
Pour en bénéficier

Pour bénéficier de ces bons, il faut naturellement que les concurrents adressent dès maintenant une commande aux maisons qui les intéressent en stipulant bien, qu'ils étaient concurrents au Rallye du Salon et qu'ils envoient notamment, soit la page du N° de *Moto Revue*, dans lequel leur nom figure, soit encore leur carte d'identité avec leur numéro.

De toute façon, les maisons sauront nous en parler et ceci, évidemment, en vue d'un contrôle; notons bien que les bénéficiaires seront servis au fur et à mesure de leur commande et jusqu'à épuisement du nombre des bons alloués.

Royal Enfield

ROYAL Enfield, vient de sortir une nouvelle machine, c'est une 500 cmc. à moteur incliné dans le cadre, possédant quatre soupapes en tête; c'est un type excessivement rapide, il s'appelle le type J. F. 3, la lubrification est du type à carter sec. La machine est prévue également pour l'usage en sidécar, et selon le cas, les rapports de vitesses sont différents. La transmission, comme dans toutes les machines anglaises, est à chaîne. Le cadre a été spécialement étudié, de façon à loger tous les organes, aussi bien que la batterie dans le moins d'espace possible, tout en étant très accessibles. La fourche est d'un type nouveau avec ressort central de compression, et com-



La nouvelle 500 cmc. de Royal Enfield était munie d'un moteur incliné dans le cadre et qui possédait quatre soupapes en tête.

porte des amortisseurs classiques. Les garde-boue sont avec bavolets contre la boue. Les pneus de 26 x 3,25, ont été adoptés de préférence aux 27 x 4, car c'est une machine de tourisme, à très vive allure. Elle est entièrement émaillée noir, avec parties chromées, de haut luxe. Il a même été prévu une boîte de vitesse à quatre vitesses, au choix. Le type J. I. L., est livré avec équipement électrique complet Magdino Lucas, du type répondant absolument aux exigences de la Loi Française. Modèle 1931 à éclairage très puissant, cette moto ne comporte pas de porte-bagages. Nous reviendrons sur ses caractéristiques, ultérieurement.

Des pneus

VAYSSE, le spécialiste du pneu, signale de nouveaux prix, en 25 x 3 l'enveloppe et la chambre 75 francs; le tout, en 26 x 3,50, 100 francs et en 27 x 4, 115 francs, également enveloppe et chambre. Ces prix ne sont qu'un aperçu d'après les dimensions les plus usitées et qui donnent en quelque sorte la côte des autres dimensions depuis le pneu vélo-moteur, jusqu'aux plus grosses sections.

De mêmes conditions sont faites par les Docks du Pneu pour tous accessoires en caoutchouc : poignées de guidon, grippegenoux, marche-pieds, nécessaires de réparations, emplâtres, bottes et bottillons.

Mon petit doigt m'a dit...

... qu'un Club de pays limitrophe accueillait dans son bulletin une publicité pour « transports funèbres »... qu'on s'étonne après cela que la moto passe pour un engin de mort...

... qu'un spécialiste des voitures-records aurait été pressenti pour élaborer une moto-record, hors catégorie, pour la plus grande vitesse sur deux roues...

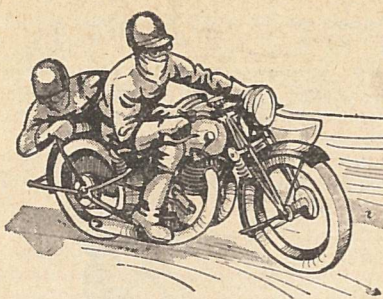
... que l'U. R. S. S. aurait une marque propre de motocyclettes nationales se distinguant par conception des motos que nous sommes habitués à voir.

... qu'une incursion rétrospective lui a dévoilé qu'une des premières motos réalisées, malgré son origine germanique, possédait le beau nom français de : « Reine Pétrole »...

... qu'une maison française de motos dont le nom évoque une monnaie nord-américaine engagerait plusieurs machines majestueuses, dans les principales épreuves d'endurance en 1931.

... que la même maison ne sentirait en rien la crise.

... qu'au contraire, on y travaille 20 heures par jour, deux équipes se relayant dix heures par jour.



SPORT

Moto-Club du Nord

ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX a déjà occasionné un grand nombre de demandes de règlements et les engagements commencent à arriver :

Notons, en effet, en qualité de professionnel, celui de M. Coupe sur D. S. Malterre, et, comme indépendant, Remy, un habitué des épreuves du Moto-Club.

Il semble que la formule de la course plaise particulièrement dans les milieux motocyclistes et que l'on verra réuni, comme au dernier Roubaix-Paris-Roubaix, un groupe imposant de concurrents au départ.

Cette belle épreuve, organisée avec tout le soin que demande une manifestation de cette importance, remportera l'an prochain un très vif succès.

Les règlements sont à la disposition des intéressés au siège du M. C. N. F., 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix, dans toutes ses succursales et au Moto-Club de France, 212 bis, boulevard Péreire, à Paris.

Handley sur F. N. bat de nouveaux records

HANDLEY sur 350 cmc. F. N. s'est mis en piste, à l'autodrome de Montlhéry dans le but de battre les records des 50 kilomètres et des 100 kilomètres dans sa catégorie et réussit dans sa tentative ; Voici ses temps :

50 kilomètres : 28' 32" 23/100, moy. hor. 169 kil. 185.

100 kilomètres : 35' 25" 10/100, moy. hor. 169 kil. 403.

Les tentatives heureuses de la fabrication belge à l'assaut des records auront certainement une grande influence sur le marché motocycliste.

Koehler et le Championnat de France

UNE récente publicité mentionnait que Koehler-Escoffier était champion de France 1930, sans spécification de cylindrée. C'est par une faute de l'imprimerie qu'a été omise la mention de la cylindrée, mention toujours obligatoire à côté du titre de champion de France. Cette mention est justement exigée, afin que des abus ne se produisent pas et que des maisons peu scrupuleuses n'étendent pas leur qualité de champion, à toutes les catégories qu'elles fabriquent.

Tel n'est pas le cas, évidemment, pour Koehler dont la probité sportive et commerciale est connue.

Rectifions donc notre omission en spécifiant que c'est en catégorie 500 cmc. que Koehler-Escoffier s'attribua le championnat de France 1930 avec Chateau comme pilote.

Le calendrier du Nurburg Ring

Le secrétariat du circuit du Nurburg Ring vient de publier le calendrier pour 1931, voici les courses les plus importantes ; 13 au 19 avril : 144 heures organisée par l'A. D. A. C. 5 juillet : Grand Prix d'Allemagne ; 19 juillet, Grand Prix d'Allemagne pour voitures. Enfin course d'Elief, manche du championnat d'Allemagne pour motocyclettes.

Alger-Djelfa-Alger

Cette épreuve organisée cette année par le Moto Club d'Algérie le 22 novembre dernier a obtenu un joli succès, quoique n'étant pas officielle.

Nous devons féliciter les membres du M. C. A. qui ont tout mis en œuvre pour la réussite de cette belle manifestation.

Reconnaissons que ce fut une belle épreuve rendue excessivement dure par l'état de la route.

Classement par catégorie

175 cmc. *Touriste*. — 1. Gaget ; 2. Majorel ; 3. Rosso.

250 cmc. *Sport*. — 1. Fornasero ; 2. Boisse.

250 cmc. *Touriste*. — 1. Laulonion.

350 cmc. *Sport*. — 1. Loissier.

350 cmc. *Touriste*. — 1. Venier.

500 cmc. *Sport*. — 1. Bogo ; 2. Poncetti ; 3. Thévenot.

Sidecar 500 cmc. *Touriste*. — 1. Chavannes.

Sidecar 500 cmc. *Sport*. — 1. Berenguer.

Sidecar 1.000 cmc. *Sport*. — 1. Krames.

Voiturette 1.000 cmc. *Touriste*. — 1. Grignard.

Classement général

Tous véhicules. — 1. Gaget (175 cmc.) ; 2. Venier (350 cmc.) ; 3. Majorel (175 cmc.) ; 4. Rosso (175 cmc.) ; 5. Loissier (350 cmc.) ; 6. Laulonion (250 cmc.) ;

Nous apprenons que MM. Brossette, Monraret, Merchica et Rery, les dévoués organisateurs des Grands Prix d'Algérie, viennent de recevoir la médaille des Sports et de l'Education Physique.

C'est bien là la juste récompense de leurs efforts incessants.

Les Grands Prix d'Algérie auto et moto auront lieu les 16 et 17 mai 1931, sur un nouveau circuit très accidenté (8 km. 200). Une petite Targua, quoi ? !!

Courses de côte de Bologne

Voici le résultat de la course de côte de Bologne qui a été courue le 8 décembre sous la pluie.

Motocyclettes

Motos 175 cmc (*tourisme*). — 1. Carpijani (G.D.) 3 km. 400 en 4'34" ; moy. : 46 km. 663 ; 2. Rastelli Nino (Marini), 3. Toni Guiseppo (Marini) ; 4. Pedrazzi Vittorio (D.K.W.) — (*Sport*) ; 1. Zini Primo (D. K. W.), 3' 30" ; moy. : 58 km. 295 ; 2. Tigli Amedeo (M.M.) ; 3. Gualandi Gualtiero (Ancora).

350 cmc. (*tourisme*). — 1. Grisini Alberto (A. J. S.), 3' 45" 4/5 ; moy. : 54 km. 207 ; 2. Morini Alfonso (M. M.) ; 3. Marchesi Giacomo (Velocette) ; 4. Gottardi Giuseppe (A. J. S.) ; 5. Buldrini Luigi (Guzzi) 250 — (*Sport*) : 1. Ruggeri Amedeo (Velocet e), 3' 29" 3/5 ; moy. 58 km. 564 ; 2. Alvisi Alberto (Ariel) ; 3. Belluzzi Arturo (Frera) ; 4. Giovetti Giuseppe (Norton).

500 cmc. (*tourisme*). — 1. Bottoni Enrico (Ariel) 3' 22" 4/5 ; moy. : 60 km. 355 ; 2. Boninsegni Walter (New Hudson) ; 3. Nepoti Giuseppe (Glera) ; 4. Borgo Umberto (B. S. A.) ; 5. Martini Ernesto (Ariel) — (*Sport*). 1. Gherardi Giorgio (Gillet), 3' 21" ; moy. 60 km. 895.

Sidecar 600 cmc. — 1. Sorbini Gaetano (Ariel), 3' 51" 1/5 ; moy. : 52 km. 900 ; 2. Tartarini Egisto (Guzzi) ; 3. Giovetti Giuseppe (Ariel).

Sidecars au-dessus de 600 cmc. — 1. Rubbi Nino, 3' 27" 4/5 ; 2. Bottoni Enrico, 3' 35" 4/5.

Leroy donne son opinion

UNE seule fois, j'ai fait la Coupe de l'Armistice, en 1928, par un temps affreux, dans des chemins innommables où, je suis sûr, pas un de vous ne serait passé en tourisme, car il faut bien se dire que la Coupe de l'Armistice est une épreuve de tourisme, et que, chaque année, bon nombre d'indépendants y prennent part.

Dites-moi un peu combien de touristes emprunteraient cet itinéraire par le temps qu'il fait en général en cette saison avec une moyenne minima imposée ?

Vos Six-Jours d'hiver 1929, pourtant combien durs, en raison du verglas, de la neige et du brouillard, étaient des roses, parce que disputés sur la route de Monsieur-Tout-le-Monde et non sur des chemins où seuls peuvent se hasarder les tombereaux de betteraves.

Ceci dit : pourquoi ne pas organiser une épreuve sur un itinéraire vraiment touristique et non acrobatique, et où les concurrents auraient à l'heure du déjeuner le temps de vraiment se restaurer ? En 1928, à Mantes, en 40 minutes, il nous fallait faire 10 minutes à l'aller, 10 minutes au retour pour avoir à peine le temps d'avaler un hors-d'œuvre.

Pourquoi ne pas choisir un itinéraire où les concurrents, en arrivant au terme de l'épreuve, n'auraient pas besoin de laver leur machine et de prendre un bain pour rentrer présentables à Paris ? — Roger LEROY, Ancien Coureur au Royal Sports.

Le Circuit de Padoue

LE M. C. de Padoue a organisé une épreuve de régularité sur un circuit ayant Padoue comme centre. Sur 222 partants, 200 accomplirent le parcours dans les délais. Classement par équipe basé sur les écarts entre la moyenne horaire imposée et la moyenne réellement accomplie. Des contrôles secrets avaient été prévus sur l'itinéraire. Classement :

1. *ex æquo* : Mataradre (D. K. W.), Giordani (id.), Veronese (id.), Trento (id.), Quereili (Ancora), Nardi I (Mas), Nardi II (id.), Bitossi (id.), Trolli (D. K. W.), Gardini (G. D.), Zappaterra (id.), Fraboni (id.), Bellini (Simplax), Vascetto (id.), Dini (D. K. W.), Vietti (id.), Quassati (Linx), Paris (De Agostini), Berni (D. K. W.), Cipolla (id.), Bongiovanni (Frera), Carbonin (id.), Villa (Ariel), Frascari (Ariel), Govetti (Ariel) ; 2. *ex æquo* : Pasquero, Moretti, Costellan II, Mirandi, Pedrazzi, tous sur D. K. W. ; Marotta (Mas), Valenti (D. K. W.), etc.

Classement par équipes. : 1. G. D. (Gardini, Luigi, Zappaterra et Fraloni), écart 6 m. 5 s. 4/5 ; 2. D. K. W., 10 m. 6 s. 4/5.

Par la persuasion...

NOTRE abonné, M. Gros, de Casablanca, nous indique au cours d'une longue lettre, quels sont les procédés courtois et progressifs qu'il a employés pour amener un père motocycliste à l'amour de la moto. Notre abonné accepte d'abord en principe, de se satisfaire d'une 100 cmc., mais se hâta de choisir une 350 cmc. F. N. En face du fait accompli, son père ayant soudé au guidon une butée pour les manettes, il fut facile à notre motocycliste de déplacer simplement ses manettes, pour rendre la butée inefficace. Une démarche urgente, et son père, lui-même, lui donna un peu plus tard l'occasion de lui rendre service, en demandant à notre jeune homme de le transporter rapidement au lieu du rendez-vous ; un habile masquage de l'indicateur de vitesse transforma les craintes paternelles antérieures en un enthousiasme définitif.

Pour cause d'agrandissement

Nous apprenons que Steinier Luc, pour cause d'agrandissement, vient de transférer son atelier : 54, rue Porte Madeleine, à Orléans. Les motocyclistes, Amis du *Moto Revue* et Membres de la L. N. M., trouveront toujours auprès de Luc le meilleur accueil.

Statistique

DANS la Colombie britannique, 1.163 motocyclettes étaient en circulation à la fin de juin 1930, dont 184 machines neuves.



LES CLUBS

Un grand Club à Toulouse

On annonce la fondation à Toulouse d'un Grand Club Automobile et Motocycliste : L'Automobile Club du Sud.

Ce nouveau groupement qui s'est créé après les nombreuses défections et le mécontentement suscité par la faillite des Assurances Syndicales doit entrer en lutte d'une façon énergique avec l'A. C. du Midi.

Un Comité est formé par des notabilités Toulousaines, de vastes bureaux sont en pleine organisation dans un vieil hôtel historique de la ville.

Leur but est : le groupement des sportifs, des possesseurs de véhicules automobiles, et la défense de leurs intérêts, uniquement.

A aucun prix, ils ne s'occuperont d'assurances.

Moto-Club-Dyonisien (Groupement de Saint-Denis) Réunion du 2 décembre 1930

La séance est ouverte à 21 heures sous la présidence de M. Lejeune. Le Comité général était représenté par MM. Cherrier et Allain. M. Lejeune donne le compte rendu de la dernière réunion de Comité, au cours de laquelle a été prononcée la dissolution de la section de Saint-Gratien. M. Cherrier donne ensuite le calendrier touristique pour la saison 1931. Le secrétaire général parle de l'organisation des épreuves sportives de la prochaine saison et M. Baloche est élu capitaine de route de l'équipe des courses de régularité. La séance est levée à 23 heures.

Moto Club Manola

Au cours de l'assemblée générale du vendredi 5 décembre les membres du M. C. Manola procédèrent au renouvellement du bureau pour 1931. M. Bertin, président sortant ne se représenta pas, malgré l'insistance amicale de tous les sociétaires, en conséquence M. Courtois fut élu président.

Le bureau se complète de la façon suivante : Vice-président : Loste et Bertin ; Secrétaire : R. Viard ; Secrétaire-adjoint : Boutry ; Trésorier : L. Ivray ; Trésorier-adjoint : Cistoldi ; Capitaine de route : A. Thomas.

Le banquet annuel du M. C. M. aura lieu le samedi 7 février dans les salons du Chalet Edouard, 33, rue Manin ; il sera présidé par M. Lejeune, président d'honneur du Manola. Un bal de nuit, à la suite de cette sortie gastronomique viendra clôturer dignement la saison 1930.

Au moto club des Lilas

Le M. C. Lilas rappelle que c'est le dimanche 28 décembre prochain que se déroulera la joyeuse fête enfantine de l'arbre de Noël, fête inédite puisque c'est la première fois qu'un club motocycliste se préoccupe des jouets (joints) pour les enfants de ses nombreux membres actifs et honoraires.

A l'heure actuelle une cinquantaine de « petits » sont inscrits pour bénéficier d'un petit jouet qui offert de bon cœur ne pourra que leur faire plaisir.

Cette joyeuse cérémonie se déroulera dans les salons de la maison Haloppé rue de Paris aux Lilas à l'endroit même où le 6 décembre s'est déroulé le joyeux banquet de ce club.

Je crois que nombreux seront les spectateurs qui se trouveront réunis à 14 h. 30 pour assister à cette charmante fête enfantine.

Le Moto-club Deauvillais est fondé

Une réunion a eu lieu le samedi 6 décembre, parmi les motocyclistes Deauvillais, pour la fondation d'un club, dont le bureau est composé comme suit : MM. Bernard, président ;

Cormier, vice-président ; Duquesne, trésorier ; Maquet, secrétaire ; Barathe et Liorin, commissaires. Le siège du club est fixé à l'Hôtel de l'Avenir, rue Cliffe à Deauville. L'assemblée générale aura lieu le 27 décembre. Dès à présent, les adhésions enregistrées laissent bien augurer de l'avenir de ce club.

Le M. C. Avignon renouvelle son bureau

Dans son Assemblée générale extraordinaire du 4 courant, le moto club d'Avignon a procédé au renouvellement de son bureau pour l'année 1931.

SAUF quelques légères modifications le bureau sortant a été réélu à l'unanimité :

Président d'Honneur : M. Lamy Louis ; Président : M. Girardin André ; Vice-présidents : MM. Fages, Devèze, Baudelaire ; Secrétaire général : M. Barnavol Raphaël ; Secrétaire : M. DeLorme ; Trésorier : M. Guendon ; Trésorier adjoint : M. Payan A. ; Délégué à la Presse : M. Bec Gaston ; Commission Sportive : MM. Baudelaire, Challes, Desfondes, Plantevin, Champetier, Jovial, Baudouard, Roux, Sauvign, Vignaud ; Commission de tourisme : MM. Goubert, Lapeyre, Nicolas, Devèze, Noir, Roux ; Commission des Fêtes : MM. Bec, Sauvign, Plantevin, Fritzet ; Comité d'organisations diverses : MM. Garcin Frédéric, Chantemilan, Volle Joseph, Volle, Boissy.

Dans sa prochaine réunion des Commissions le M. C. A., procédera à l'élection des trois Présidents. — R. BARNAVOL.

Cher Ami lecteur.

Tu fais encore partie de ces quelques milliers de lecteurs anonymes qui me font l'honneur de me lire.

Tu as la gentille habitude de demander régulièrement ta revue bien-aimée... et sans te lasser... je le sais.

Tu me payes 25 sous... tous les samedis... et pourtant...

Un simple petit geste de ta part changerait bien des choses : T'Abonner !

Tu deviendrais d'abord pour moi un très Grand Ami que je connaîtrais... et, en échange de l'appui que tu me porterais ainsi...

Tu me recevrais dès ma parution sans avoir à courir après moi : le vendredi à Paris.

Je ne te coûterais que 16 sous.

Tu pourrais profiter de mes petites Annonces Gratuites, de mes Assurances, de mes Conseils, etc...

Allons, abonne-toi aujourd'hui même pour 1931.

TA MOTO REVUE.



Au M. C. Puteaux

La fête de fin d'année aura lieu le samedi 27 décembre, inscription dès aujourd'hui ; un appel a du reste été fait par voie d'affiches. Le calendrier touristique du M. C. P., s'annonce très chargé pour 1931.

Banquet du M. C. Lilas

Le banquet du Moto Club Lilasien n'est plus ! mais il a été puisque c'est devant 110 convives que le nombre des inscriptions fut clos.

Donc c'est sous la présidence d'honneur de M. Denos, Maire des Lilas, de son adjoint, M. Maix et de nombreuses personnalités officielles que s'est déroulée cette heureuse soirée. Au dessert M. Baud, président du club, prend la parole et retrace le passé du club et son av. M. Decros répond par une petite allocution très goûtée par les personnes présentes.

Il est bon de noter le bon goût de la maison Bonnemort qui a su charmer les convives tout au long du repas ainsi que par la danse, grâce à deux haut parleurs puissants mis gracieusement à la disposition du club. Enfin on se sépare à 7 heures du matin et l'on se donne rendez-vous pour l'année prochaine !!!

Un bal au Moto Club de Villeurbanne et région

Le quatrième bal de la Moto organisé par le M. C. V. et Région a obtenu un énorme succès.

Dès les premières heures de la soirée, une foule envahissait la salle du Palais d'Hiver, animée de la saine gaieté sportive, fleuron de la famille motocycliste.

Après la présentation de l'original film *Noce*, de l'acrobate Ballarini, le jeune Roger, le benjamin des motocyclistes, fit une exhibition sur la piste glissante ; puis le danseur Robertson tint la foule sous le charme de ses évolutions.

Cette soirée, placée sous la présidence de son dévoué président M. Arbaud, vice-président Bonhomme, Rose, Collon, Léger, Mestrallet, Vallin, Tournier, Bouboule, Deste, Ménétrier, Chabert, Jean, Grenier, etc.

Parmi la nombreuse assistance, nous avons noté la présence de MM. Chouffet, député du Rhône, Grancher, Reynard, Vesin, Stopp, Clubs motocyclistes : M. C. L. : Fleury, Giroux, Marchand, Freissinet ; A. M. C. G. : Sur, Savoy, Grandelin ; A. M. C. R. : Suchet, Bufflier, Fleuret, Recorbet, etc. ; O. M. C. : Jeaget, Longeau, Zind, etc. ; C. M. C. : Gauthier, etc.

Motor Club de Boulogne-Billancourt

Le banquet annuel a eu lieu le 6 décembre à la Brasserie Métropole, rue Carnot, sous la présidence de Messieurs Parbot, son président d'honneur et Gérard, son président actif : après le banquet, bal de nuit avec attractions jusqu'au matin. Au cours de ce bal, une souscription fut faite en faveur de M. Valentini, membre du club, accidenté le 30 octobre dernier, le M. C. B. B. remercie toutes les personnes généreuses qui ont bien voulu remettre leur obole.

Motocycle Club d'Argenteuil

Le samedi 6 courant a été célébrée la fête annuelle du M. C. A.

Manifestation gastronomique et chorégraphique dont chacun, nous n'en doutons pas, conservera le meilleur souvenir... et l'idée de recommencer.

Samedi 20, réunion au siège social, à 20 h. 45.

Chaque dimanche qu'il fera beau, sortie amicale ; se renseigner au siège social du M. C. A., place de l'Eglise, Argenteuil.

Belleville Moto Club

La sortie organisée le 14 décembre sur Provins fut favorisée par un temps magnifique. Pour cette dernière promenade de l'année 1930, le soleil a accompagné les membres du B. M. C. de bout en bout.

Provins, ville très pittoresque, possède un restaurant (l'Hostellerie du coq à la poule), qui fait partie de la L. N. M. On y déjeune fort bien et les motocyclistes sont les bienvenus.

Dans son calendrier de 1931, la commission touristique pensera à Provins pour une visite plus complète de la ville qui en vaut la peine.

Et maintenant à l'année prochaine, amis du Belleville M. C., préparez vos machines, il y a de belles sorties en perspective !!

R. MONSIGNY.

Moto-club de la Moselle

Le M. C. M. a tenu mardi 9 courant sa réunion générale annuelle. M. François, Président, ouvre la séance et après avoir souhaité la bienvenue aux membres présents passe la parole au sympathique Léonard, trésorier, qui donne son compte rendu financier de l'année 1930. Il ressort que la caisse est bien garnie et que l'on peut avoir confiance en l'avenir. Le secrétaire M. Thévenet donne le compte rendu moral. Le M. C. M. a organisé le kilomètre lancé, Le Rallye Clocher et le Circuit de Lorraine, a participé à Toul-Nancy, à la Course de côte de Boufflers, au Ballon d'Alsace, etc. De nombreuses sorties firent la joie des fervents touristes. Des équipes participèrent aux Rallies de Nancy-Pont-à-Mousson et Lunéville. Les restrictions contenues dans les statuts, excluant des bureaux et des commissions formés au sein de l'Association les Agents de motos, sont abrogées à l'unanimité. M. Barthélemy remercie l'Assemblée au nom de ses collègues. Le Comité directeur dont le mandat est expiré se retire et l'on passe au vote qui donne le résultat suivant :

Président : M. François ; Vice-président : M. Cauvin ; Secrétaire : M. Thévenet ; Adjoint : M. Barthélemy ; Trésorier : M. Léonard ; Assesseurs : MM. Méssein et Krebs.

A la commission sportive sont élus : MM. Barthélemy, Becker, Boulard, Chinot et Méssein. La commission touristique est composée comme suit : MM. Boulard, Dupont, Krebs, Lecler, Léonard, Nassoy, Sibour et Si nert. Les Présidents de ces Commissions seront désignés ultérieurement. L'organisation d'un bal est ensuite projetée. La sortie pour Thionville est fixée au 14 courant. Clôture 23 h. 30.

Auto Motoclub semurois

Le Comité de l'A. M. C. S. a, dans sa réunion du 11 décembre, a décidé ce qui suit : Ne seront admises au défilé que les voitures de tourisme, à l'exclusion de tout autre véhicule à moteur.

Le stationnement de ces voitures se fera place de l'Ancienne-Comédie.

Les autres véhicules : sports et motos, stationneront aux abords du siège.

Pendant le banquet, les voitures stationneront place Notre-Dame.

En cas de mauvais temps, le défilé n'aura pas lieu.

Les membres possédant des motos ou voitures sport ou autres prendront place dans les voitures du défilé.

Moto Club du Poitou

L'Assemblée générale du M. C. P. a eu lieu le 14 décembre au siège.

Le bureau sortant a donné le compte rendu de sa gestion 1930, soit :

Création d'un bulletin mensuel, Affiliation à l'U. M. F. ; Organisation de deux épreuves de tourisme et de plusieurs sorties. Participation à une quinzaine d'épreuves, dont le Tour de France.

Le nouveau bureau est composé comme suit :

Président : Gallé ; Vice-président : Rouillon ; Secrétaire : Proust ; Secrétaire adjoint : Roy ; Trésorier : de Saint-Seine. Les projets pour 1931 comportent l'organisation de deux épreuves et de nombreuses sorties.

Motoclub de Paris

Le Motoclub de Paris a donné son banquet annuel le samedi 13 décembre dans les Salons du XV^e, rue Lecourbe. Cette fête a remporté le plus franc succès, étant donné le grand nombre de participants qui rivalisèrent d'entrain, de gaieté. Au cours de cette fête, M. Brisset, président du Motoclub de Paris, remit à M. Odin, premier du classement général des sorties touristiques organisées en 1930, une jolie médaille d'or, M. et Mme Rouquette se virent décerner des médailles d'argent, ainsi que Mlle Lucienne Bouchoux, l'active et intrépide motocycliste du Club. Au dessert, quelques discours furent prononcés et une mention toute spéciale à l'actif Président du M. C. P. et tous les assistants lui témoignèrent leur profonde sympathie pour son exposé. M. Lefevre et Rouquette furent de parfaits orateurs en l'absence de l'estimé secrétaire général M. Carrasse, victime d'un accident de machine au dernier instant. Des vœux de prompt rétablissement à notre grand ami. Cette fête familiale se termina par un magnifique bal de nuit où alternèrent deux orchestres. Résultat, satisfaction générale et des adhésions de motocyclistes ayant honoré le bal. Le M. C. P. S. continue dans son activité, les sorties ne cessent point en hiver, ses réunions tous les mercredis au siège, 5, avenue Victoria sont très suivies. Il ne faut rien de plus !!

Petit Clamart

Le Moto Club Les Eperviers du Petit-Clamart est heureux d'annoncer à *Moto Revue*, sa formation définitive après 5 mois d'essais. Il comprend une trentaine de membres. A sa dernière réunion a eu lieu la constitution régulière du bureau. Ont été élus :

Président : M. Snowhill ; Vice-président : Pouget ; Trésorier : Boucansaud ; Secrétaire général : Nicol ; Secrétaire adjoint : Le Lay.

Le samedi 6 décembre a eu lieu un grand banquet suivi d'un bal au cours duquel fut élue la Mascotte du Club : Mlle Renée Poupeney, ardente motocycliste qui prit part au Rallye du Salon. La plus gracieuse n'a cessé de régner, et l'on ne se sépara que le lendemain matin à 7 heures.



Toujours d'Actualité « Le Cyclocar et la Voiturette légère » éditée par Moto-Revue, voit son intérêt s'accroître avec la voque progressive des véhicules qu'il traite. Cet ouvrage sera vendu 5 fr. au lieu de 10 jusqu'au 31-12-30 (et franco fr. 6). Pour l'étranger 1 fr. de plus. Il ne sera pas fait d'envoi contre remboursement.

Pendant ces cinq mois, notre activité sportive s'est réduite à d'assez grandes randonnées dominicales : Paris-Dauville, Paris-Dicppe, Paris-Chartres, Paris-B. avais.

Quatre d'entre nous prirent part au Rallye du Salon, deux furent malheureusement accidentés au début, l'autre équipe termina 6^e. Serait-ce trop exiger de la bienveillance de *Moto Revue*, de lui demander quelques suggestions pour organiser quelques épreuves rendant notre Club plus intéressant ?

DIVERS

Une Emission

LA General Motos Cycles prévoit une émission de 100.000 obligations de 100 fr. 5 1/2 % net, amortissables en 10 annuités à partir de 1945 et sous réserve d'un remboursement anticipé total ou partiel à partir de 1933.

La Société, dont le capital est de 12 millions et demi représenté par 125.000 actions de 100 francs entièrement libérées, a pour objet l'exploitation sous toutes ses formes de l'industrie de la motocyclette.

Il existe 1.200 parts de fondateur, mais pas de dette obligataire.

Les bénéficiaires du dernier exercice auraient été de 562.013 francs.

Mobiloil en moto comme en voiture

NOTRE numéro de décembre de l'*Actualité Automobile*, consacrait une étude à la 201 Peugeot... A la suite de renseignements émanant de divers lecteurs, nous avons tenu à profiter du caractère hebdomadaire de *Moto Revue* pour spécifier dès à présent que la lubrification préconisée par Peugeot pour sa 201, est avec Mobiloil : Pour les froids c'est à « Mobiloil Artic » qu'il faut donner la préférence.

A une époque, où une huile mal adaptée peut être grosse de conséquences, il nous a semblé utile d'alerter sans retard les possesseurs de 201.

Chez Dollar

LA Maison Dollar mettra en ligne dans les principales épreuves motocyclistes d'endurance et de régularité qui se disputent en 1931, plusieurs motos Majestic du type que nous vîmes au dernier Salon.

Ceux qui ont visité récemment les usines Dollar de Joinville-le-Pont ont pu constater la grande effervescence qui y régnait. En effet, on y travaille 20 heures par jour, deux équipes se relayant 10 heures par jour. Et nous ne sommes qu'en période d'hiver... Que sera-ce au printemps prochain ?

Les mots techniques étrangers

CERTAINS quotidiens ont décidé de supprimer, des termes sportifs, les mots techniques étrangers, susceptibles d'être remplacés par des mots français, aussi courts. Cette décision se généralisera-t-elle, et n'attendrons-nous plus parler prochainement de : tansads, knee-grips, etc... Par quoi remplacera-t-on sidecar, cyclecar ?

Comment j'ai construit mon avionnette

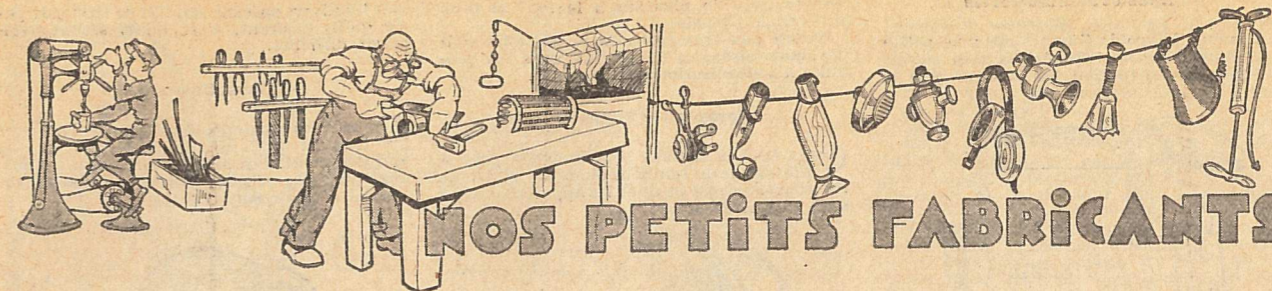
L'OUVrage au cours duquel M. Mignet détaillait : « Comment j'ai construit mon avionnette » est momentanément épuisé ; en conséquence, nous prions nos lecteurs intéressés par ce volume, de bien vouloir attendre un nouvel avis que nous insérerons plus tard dans *Moto Revue*, pour nous adresser leur commande à son sujet.

Rappel !

LA Préfecture de Police rappelle que tous les véhicules automobiles, et par conséquent les motos, doivent, à partir du 1^{er} janvier 1931, être munis d'appareils réglementaires d'éclairage.

L'estampille consiste, soit en une plaque de garantie fixée sur l'appareil, soit en un simple poinçonnage.

La plaque avec le poinçonnage doit porter la mention « agréé », avec l'indication B ou AB de la classe de l'appareil et les lettres TP suivies des numéros du certificat d'approbation.



NOUS PETITS FABRICANTS

Bougies et Magnétos

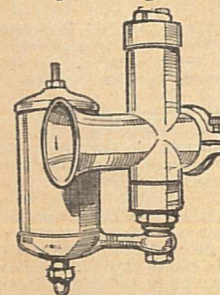
IL y en a pour tous les moteurs. Le choix d'une bougie dépend essentiellement de deux facteurs : l'échauffement et l'encreissement. Il faut une bougie qui d'une part soit assez chaude pour brûler les crasses, et assez froide pour ne pas provoquer de pré-allumage. Aussi la plupart des fabricants de bougies ont des graphiques qui indiquent la résistance des bougies à la chaleur et à l'encreissement. De plus à la suite d'essais, ils ont déterminé pour chaque moteur la bougie convenable. Il y a également des progrès qui n'apparaissent qu'à l'usage. Combien il est rare qu'un isolant lâche, pour ne prendre qu'un exemple, mais qui pourrait deviner tous les efforts qu'il a fallu faire pour en arriver là. Une petite critique cependant. Trop de bougies sont livrées dans un étui de carton. Une boîte métallique n'est pas si coûteuse et combien elle est préférable. Il y a une marque qui livre ses bougies en boîte avec une petite brosse métallique. Nous n'avons guère confiance dans cette petite brosse pour nettoyer la bougie, mais du moins il y a un souci de présentation auquel le public est sensible.

Les magnétos sont toujours du type classique. Les mauvaises marques ont disparu tout naturellement. Celles qui restent sont de premier ordre, ont des aimants qui conservent indéfiniment leur aimantation, et avec les induits imprégnés de résine synthétique on n'a plus à redouter les effets de la force centrifuge. Pour les deux-temps, le volant magnétique reste très justement en faveur, et il y a même des quatre-temps qui en sont équipés.

Carburateurs

Le carburateur Amac a démontré l'excellence du gicleur à aiguille. Il est inutile d'insister ici sur les avantages de ce principe. Le nouveau Gurtner est lui aussi un carburateur à aiguille, et a conquis rapidement une place très importante.

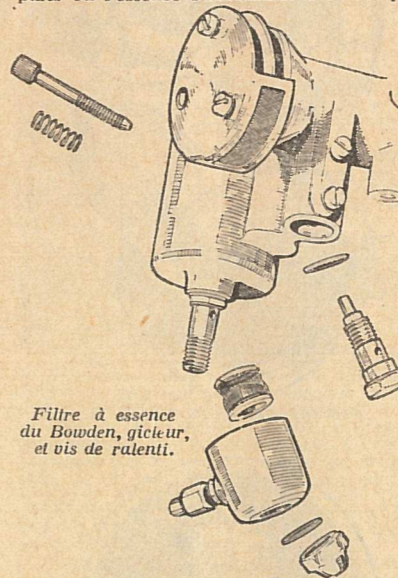
C'est après de longs essais sur tous les types possibles de motocyclettes que Zenith met sur le marché un nouveau carburateur. Il comporte un piston de gaz et un tiroir d'air



Le carburateur Amac dont la réputation est assise depuis des années.

mais qui ne sert que dans des conditions exceptionnelles. Pour toutes les utilisations normales, le Zenith est un carburateur automatique, et cela sans aucune complication. Le Bowden présenté par Dektereff est également fort intéressant et jouit déjà en Angleterre d'une belle réputation. La commande des gaz se fait par papillon. Ce carburateur est absolument automatique et s'il y a un correcteur d'air, son rôle est uniquement de faciliter la mise en marche. Le reste du

temps il est complètement ouvert. Une particularité intéressante, c'est une sorte de puits où l'essence s'accumule. Cela est pré-



Filterre à essence du Bowden, gicleur, et vis de ralenti.

cioux pour les reprises. Le gicleur de ralenti est disposé concentriquement au gicleur principal et sous ce dernier. Un cône dirige l'air sur le gicleur principal et agit comme un vaporisateur.

Silencieux

BIEN que beaucoup de constructeurs emploient des silencieux sans chicanes, dans lesquelles parfois le tuyau d'échappement est obturé et perforé dans la portion qui pénètre dans le silencieux nous trouvons au Salon un certain nombre de silencieux intéressants. Les uns comme le Terry, comportent une spirale interne, d'autres, comme le Ceretti une série de plaques constituant des chambres et obligeant les gaz à suivre un trajet sinueux. Dans le Wilmann, il y a tout d'abord une chambre centrale cylindrique, à l'intérieur de laquelle pénètre un tuyau perforé. Une partie des gaz passe par là. D'autre part, cette chambre est entourée d'une spirale. Enfin la queue de poisson comporte une série de barrettes. Les J. M. J. possèdent un tube plongeur.

Selles

Le principe de la selle à fond souple constitué par une nappe de ressort est devenu classique, et il est également appliqué aux sièges arrière (Planor, Brown, V et W, Terry, Sam Suffy, Skillo) et le siège arrière Dal a une suspension arrière réglable. L'attache du ressort pouvant se déplacer dans une coulisse. Dans le siège E. N. la flexibilité varie automatiquement selon le poids par l'inclinaison des ressorts.

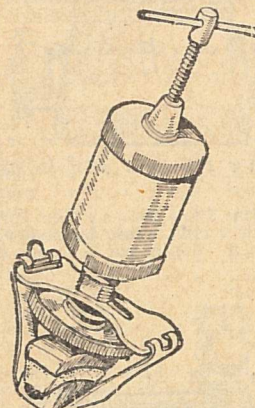
Roulements

LA grosse nouveauté, ce sont les roulements à aiguilles qui présentent une combinaison du palier à glissement et du roulement à rouleaux. Ils peuvent résister à une charge

considérable, sont d'un prix réduit, d'un faible encombrement et d'une longue durée. Etant donné l'aspiration capillaire qui se produit et la faible espace entre les aiguilles, l'huile n'est pas projetée comme dans les roulements à billes, ni chassée comme dans les roulements lisses.

Graissages

Qui ne connaît le graissage Téalémite avec sa petite pompe si pratique et si efficace. Un nouveauté intéressante, ce sont les graisseurs de câbles. La gaine est enlevée sur quelques millimètres et les spires légèrement



Un câble rouillé dans sa gaine est dur à manœuvrer et casse. L'Erkate nous évitera ces inconvénients.

écartées. L'étanchéité du graisseur est assurée par des joints plastiques en plomb. L'appareil Erkate permet également le graissage des câbles.

Guidons et Commandes

SIGNALONS tout d'abord les guidons souples, soit en fil d'acier (Masson), soit en lames de ressorts (Gazda). Ces guidons réduisent certainement la fatigue.



Le guidon Gazda.

Amac a lancé un nouveau guidon d'aspect très net dans lequel les câbles sont dissimulés. Après avoir été au début, considéré comme une curiosité, le guidon Dehne qui par le mouvement de ses branches permet de commander le changement de vitesses, apparaît sur un certain nombre de stands.

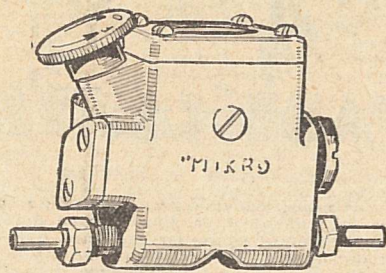


Le guidon Masson.

Les nouvelles poignées tournantes permettent une commande aussi précise que les manettes. On s'est attaché à exercer sur les câbles une traction rectiligne. Elles utilisent soit une rampe hélicoïdale (Amac), soit une crémaillère (Magura).

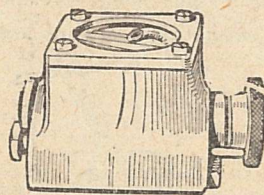
Pompes et Robinetteries

La pompe Mikro de Gurtner est une petite pompe à piston très sûre et très simple puisque la distribution est assurée par le



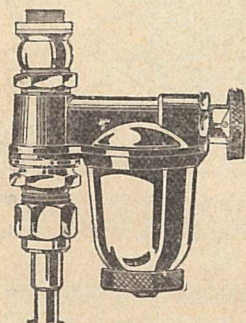
La pompe Mikro.

piston lui-même. C'est également le principe des pompes B et T qu'on pouvait voir au stand Dektereff et qui existent également



La pompe Pilgrim à débit visible.

sous la forme d'une pompe à deux corps pour le graissage à circulation. La pompe Pilgrim est également adoptée par beaucoup de constructeurs.



Le filtre Rapido.

L'antique robinet qui se coinçait ou fuyait a maintenant fait son temps. Les robinets à tirette sont étanches et toujours faciles à manoeuvrer (Gürtner, Best). On trouve d'excellents filtres opérants par filtrage et décantation (Técalémit, Rapido, etc...).

Chaines

Nous trouvons bien entendu, les spécialistes de la chaîne au grand complet. On sait quels progrès ont faits nos fabricants. On ne discute pas la qualité d'une Brampton et d'une Yellow, tout en reconnaissant que les Coventry Ultimate ou les E Renold Mark 10, sont, elles aussi, bien près de la perfection. On est stupéfait de voir quelle est la durée des chaînes, malgré les conditions défavorables, dans lesquelles elles travaillent.

Pneus

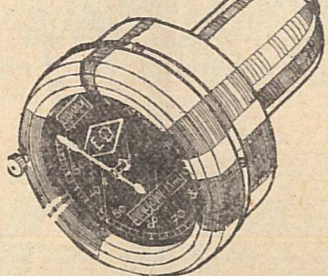
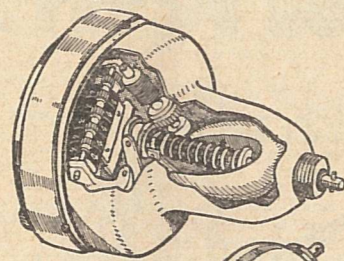
C'est le triomphe sur toute la ligne du pneu à tringles sur jantes, à bases creuses dont Dunlop a été le créateur. On ne peut

rien trouver de plus sûr à la fois, et d'un démontage plus aisé.

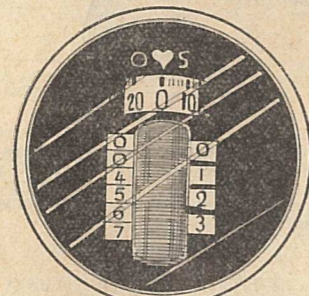
Quant aux crevaisons de pneus, elles sont devenues aisément réparables avec les produits à vulcanisation automatique.

Compteurs kilométriques

CHEZ O. S. à signaler une nouvelle prise à l'intérieur du tambour de freins. E. D. est un nouveau venu et dont les appareils paraissent très soignés.



Deux aspects du compteur E. D.



Le nouveau O S qui équipe de nombreuses motos au Salon.

Accessoires

IL faudrait un volume pour énumérer tout ce qu'on peut trouver chez les accessoires. Le port du casque est indispensable. Depuis l'année dernière ils ont été améliorés sous le rapport de l'efficacité et du poids. Pour la course, nous trouvons chez Dektereff, le Cromwell, réglementaire en Angleterre. Chez Amo le casque a été renforcé par une plaque de blindage noyée dans la coiffe et malgré cela, le poids a été réduit. Le casque Motorist est également blindé. Le Géno est en aluminium, doublé de caoutchouc mousse. Il y a un espace suffisant pour l'aération. La fermeture Eclair est de plus en plus utilisée sur les vêtements motocyclistes.

Nous trouvons tous les modèles de protège-jambes, de genouillères, etc., jusqu'à des pare-brise de guidon, en particulier chez V et W.

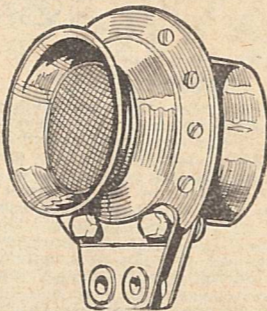
Pour les bagages, Amo a eu l'idée très ingénieuse de les fixer sur le porte-bagages au moyen de bandes de caoutchouc. Il a également un modèle intéressant de mallettes disposées de chaque côté de la roue arrière.

Motorist a étudié tout particulièrement la question du camping. Mais encore une fois, nous ne pouvons nous étendre plus longuement et le mieux est pour nos lecteurs de consulter les catalogues d'accessoires édités

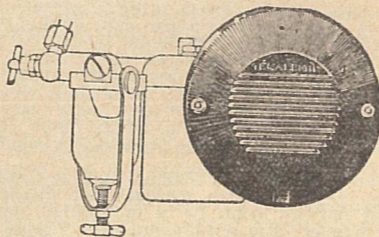
par les divers spécialistes. S'il ne trouvent pas ce qu'ils désirent, c'est qu'ils seront vraiment difficiles.

Avertisseurs

CE sont les appareils dans lesquels la vibration est produite par un électro-aimant, qui dominent. Les klaxons sont bien connus. Signalons l'avertisseur Gurtner très bien compris et d'un réglage très facile.



Le petit avertisseur Gurtner, très puissant.



Filtre à essence et filtre à air Técalémit.



La pompe à graisse bien connue de Técalémit.

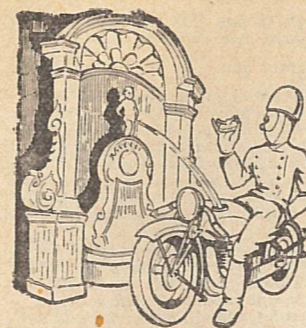
Un bloc plus que bloc

AYANT suivi avec intérêt la petite bataille mettant aux prises les partisans du bloc et ceux de la boîte séparée, j'aurais supposé que ces derniers auraient donné une autre idée du bloc.

Je suis un partisan de la boîte séparée, puisque le bloc n'en est pas un, comme des profanes pourraient le supposer; il ne comprend que le moteur lui-même déjà en bloc, à qui l'on ajoute la boîte de vitesse, qui, bien qu'homogène avec le bloc n'en est pas moins une seconde boîte. Ce que je voudrais dans le bloc, et je m'en donne des idées importantes de motos ne l'aient pas encore proposé. Ce serait le bloc comprenant: 1° le moteur; 2° la boîte de vitesse; 3° la magnéto dans le bloc; 4° le carburateur; 5° la dynamo d'éclairage (pour les machines livrées avec éclairage). Alors, ce principe-là, nous pourrions l'appeler un bloc-moteur! En y aménageant une prise d'air et quelques couvercles faciles à démonter, pour le réglage de la magnéto et la vérification du fusible de la dynamo, je crois que la moto serait un vrai plaisir à faire rouler, par n'importe quel temps.

Quant au conducteur, il n'a qu'à se faire un bloc, pour être aussi inaccessible que sa machine!

... R.— Et comme le cuirassier, le tout se démonte pour la rentrée au cantonnement



la MOTO en BELGIQUE

LE SALON DE BRUXELLES

(De notre rédaction belge)

Nous avons caractérisé le Salon de Bruxelles dans ses grandes lignes et signalé les conditions générales vers lesquelles s'orientait la construction belge. Munis de ces renseignements, passons en revue l'effort de chaque constructeur.

Bovy: Comme d'habitude, les très classiques Bovy se signalent par un fini poussé dans ses extrêmes limites. Les Bovy pour 1931 sont pourvus d'un réservoir fort bien dessiné qui complète très heureusement la ligne de ces aristocratiques motos.

Le doyen des constructeurs liégeois a réalisé en outre un changement de vitesse au pied et doté ses 500 cmc. d'une boîte de quatre vitesses.

La construction Bovy possède tous les perfectionnements propres aux motos de grande classe.

de plusieurs améliorations imposées par d'excellentes raisons d'ordre pratique et qui seront, de ce fait, appréciées comme elles le méritent.

La grosse nouveauté est évidemment la splendide 350 cmc., quatre-temps, double tube avec bloc-moteur et cylindre incliné au goût du jour. Cette moto est, à notre sens, la mieux réussie du Salon.

Le bloc s'apparente — par l'aspect du moins —, aux précédentes réalisations qui ont assuré une popularité si enviable à la marque Gillet. Au fait, il y a déjà plus de 10 ans que le principe du bloc appliqué à la moto voyait le jour dans les usines de la rue Hayeneux.

Le nouveau bloc de la Gillet 350 cmc., quatre-temps nous apporte une amélioration de la plus haute importance en ce sens qu'il concilie les avantages reconnus à ce système et aussi ceux qui sont propres à la disposition avec la boîte séparée. La boîte, qui comporte ici quatre pignons, y compris ceux de la distribution, peut être enlevée et remise en un instant tout comme il en serait avec un simple rupteur de magnéto. Il n'y a plus lieu de se préoccuper de la moins du monde des différents réglages.

L'amortisseur de chocs de la transmission a également été reporté dans l'embrayage. Les nouveaux modèles de Gillet sont munis d'une béquille et les repose-pieds sont orientables.

La fourche de ces nouvelles venues a été sensiblement perfectionnée et je suis d'autant plus à l'aise pour en féliciter le bureau d'études de chez Gillet qu'il est le premier à s'intéresser sérieusement à une des questions capitales de la moto et qui reste cependant relativement négligée partout.

Outre l'emploi d'étouffoirs beaucoup plus efficaces il a adopté de nouveaux profils de cames. Ceux-ci atténuent le bruit de la distribution et donnent une courbe de puissance plus continue que précédemment. La qualité des reprises et la souplesse de l'engin ainsi traité sont méconnaissables. Le carter comporte des ailettes destinées au refroidissement de l'huile. Toutes les culasses sont détachables et sont pourvues de larges chapelles de refroidissement. Une amélioration, à laquelle j'accorde un vif intérêt, est celle qui permet dorénavant le démontage accéléré des gaines protectrices des culbuteurs. Celles-ci sont en deux pièces cylindriques.

À côté de la 350 cmc. supersport, que nous verrons au prochain Grand Prix de Belgique, Gillet a sorti une 400 cmc. latérales de 75 x 90. C'est une magnifique « mono » avec cylindre également incliné. Cette moto, parfaitement mécanisée, est un magistral essai en vue de la moto utilitaire. Enfin, Gillet a sorti une 500 cmc. latérales d'une belle robustesse.

Ainsi la célèbre fameuse Tour du monde deux-temps, les 500 cmc. supersport, et compétition ainsi que les trois nouvelles venues dont nous venons de parler, Gillet présente un programme complet qui répond dans la plus large mesure à tous les usages et à tous les desiderata de la clientèle.

Lady. La vicille firme anversoise continue à suivre la voie qu'elle s'est tracée depuis toujours. Nous notons à son stand une suspension arrière très bien étudiée, dont un de nos collaborateurs a fait l'essai. De

conception nouvelle, elle s'est avérée très intéressante.

La Mondiale, célèbre par son fameux et original cadre en tôle d'acier emboutie, a apporté quelques améliorations de qualité à ses modèles pour 1931.

Dans l'ensemble, cette moto est bien jolie. Cette année, nous notons sur les nouvelles Mondiales un garde-chaîne ingénieusement agencé et faisant partie du châssis. La capacité du réservoir a été sensiblement augmentée. Le bombement qui s'ensuit complète très heureusement le dessin du cadre. Enfin, le guidon, orientable à volonté, a été muni d'un tableau de bord où les appareils se trouvent bien groupés et parfaitement agencés.

L'effort de la Mondiale s'est également traduit par une diminution de prix. La jeune et vivante marque bruxelloise doit continuer à prendre un bel essor.

(A suivre) Georges DÉTAILLE.

Records !!

Les nouvelles motos 350 cmc. et 500 cmc. F. N. à BLOC MOTEUR, pilotées par Handley et Marchand, viennent pour leur début de s'adjuger:

28 records du monde.
3 records français.

Avec la 350 cmc.

En 350 cmc. Solo:

5 Km. lancés	à 179 km. 604
5 Miles »	à 179 km. 346
10 Km. arrêtés	à 168 km. 531
10 Miles »	à 171 km. 985
50 Km. »	à 175 km. 707
50 Miles »	à 169 km. 185
100 Km. »	à 169 km. 403

En 350 cmc. Sidecar:

5 Km. »	à 150 km. 753
5 Miles »	à 150 km. 718
10 Km. arrêtés	à 142 km. 570
10 Miles »	à 145 km. 487
50 Km. »	à 147 km. 783
50 Miles »	à 141 km. 158

Cette machine est actuellement: La 350 cmc LA PLUS RAPIDE DU MONDE.

En solo elle réalise sur 50 km., la plus forte vitesse obtenue à ce jour, en 350 cmc. sur toutes distances.

En sidecar, elle réalise également sur 50 km., la plus forte vitesse obtenue à ce jour en sidecar toutes catégories jusqu'à 600 cmc SUR TOUTES DISTANCES.

Avec la 500 cmc

1° RECORDS FRANÇAIS BATTUS

Catégorie 500 cmc. Solo:

Km. lancé	à 196 km. 292
10 Km. arrêtés	à 181 km. 910
10 Miles »	à 184 km. 927

2° RECORDS DU MONDE BATTUS:

Catégorie 500 cmc Solo:

5 Km. lancé	à 192 km. 719
5 Miles »	à 192 km. 605
10 Km. arrêtés	à 181 km. 910
10 Miles »	à 184 km. 927
50 Km. »	à 182 km. 022

750 cmc. Solo:

5 Km. lancé	à 192 km. 719
5 Miles »	à 192 km. 605
10 Km. arrêtés	à 181 km. 910
10 Miles »	à 184 km. 927
50 Km. »	à 182 km. 022

1.000 cmc. Solo:

50 Km. arrêtés	à 182 km. 022
----------------	---------------

600 cmc. Sidecar:

5 Km. départ lancé	à 166 km. 666
5 Miles »	à 166 km. 099
10 Km. départ arrêté	à 155 km. 038
10 Miles »	à 157 km. 860

Cette année, Gillet d'Herstal a magnifiquement complété son programme de fabrication par la création de trois modèles de conception absolument nouvelle, sans parler



CONSULTATIONS TECHNIQUES

Un cyclecar économique

J'ai l'intention de réaliser un petit cyclecar économique de consommation pourvu d'un moteur de cylindrée relativement faible (500 cmc. probablement).

Pour me permettre d'être tiré à une vitesse convenable par ce petit moteur, j'attache une grosse importance à la résistance de l'air, c'est-à-dire à la forme de la carrosserie.

Vous seriez bien aimable de me donner les conseils que vous connaissez à ce sujet (construction automobile et profilage), et me donner au besoin le titre d'un bon ouvrage d'aérodynamisme. Un livre qui donne surtout les grands principes d'aérodynamisme et la façon de calculer la force de résistance à l'avancement.

FISCHER, à Vernon.

Vous trouveriez dans le Précis d'Aérodynamisme de Desgrands-champs (12^e fr. Librairie des Sciences Aéronautiques F. Louis Vivien, 48, rue des Ecoles, Paris-5^e), tous les renseignements dont vous pouvez avoir besoin.

En ce qui concerne les formes de carrosseries profilées, nous connaissons les carrosseries aérodynamiques L. G., de Bordeaux, les tanks Chenard, les tanks Busson, la voiture Kumpfer, la voiture Burney et la très remarquable Claveau. Bien entendu il y faudrait ajouter les voitures de course comme la Voisin Laboratoire et la Bugatti d'il y a quelques années.

En matière de profilage, c'est surtout l'arrière qui compte. Si, en effet on déplace un plan perpendiculairement, on constate que dans la résistance qu'il offre, la pression à l'avant n'entre que pour un tiers, et que c'est la dépression à l'arrière qui compte pour les deux tiers. Il faut donc avant tout se préoccuper du profilage de l'arrière. Une autre question de la plus haute importance, c'est ce qu'on appelle les interférences. Ce sont les remous qui sont dus à la juxtaposition de plusieurs solides. Il en résulte des choses étranges. On essaie au tunnel aérodynamique un plan qui, pour des conditions déterminées, paraît donner la moindre résistance, on essaie d'autre part un fuselage qui paraît, lui aussi, très satisfaisant. On établit un appareil sur ces données et on s'aperçoit que les deux éléments individuellement excellents, donnent des résultats pitoyables.

Mais en somme jusqu'à 100 km. à l'heure, et ce sera sans doute la vitesse limite de votre cyclecar, on a en ce qui concerne le profilage plus de latitude. L'essentiel est d'éviter les interférences. Pour cela il faut éviter les garde-boue et encastrer les roues dans la carrosserie. Cela n'est guère possible pour les roues avant. Il faudrait des garde-boue enveloppants, flasqués et profilés à l'arrière. Surtout ne négligez pas le dessous du véhicule. Que de voilettes de sport à pointe de course présentent en dessous du mécanisme des ressauts qui leur font perdre 10 ou 15 km. de vitesse. Il ne faut pas que le capotage inférieur descende trop bas, sinon il y a bourrage et augmentation de la résistance. Il faut également se méfier de la solution de continuité représentée par les sièges. Cette solution de continuité doit être réduite au minimum et le pare-brise doit être bien calculé pour rejeter les filets d'air en arrière des passagers. Il est certain qu'une conduite intérieure bien profilée serait encore bien préférable. Nous ne parlons pas des caisses à savon que sont les carrosseries courantes.

La carrosserie doit être aussi légère que possible car en côté il faut conserver un rapport avantageux de puissance à poids. Il en est

de même pour les accélérations. Vous obtiendrez les meilleurs résultats en vous inspirant de la construction des avions (toile tendue sur une ossature métallique contre-plaquée, etc.). Il y a donc une double étude très intéressante à faire au double point de vue de la légèreté et de la résistance à l'air.

Un Bi changé en Mono

Je veux supprimer le cylindre arrière à un moteur Indian.

Pour cela, j'ai l'intention d'équivaloir le volant de la façon suivante :

1° Peser les 2 bielles avec leurs roulements et les 2 pistons anciens ;
2° Peser la bielle nouvelle avec son roulement et son piston.

J'enlèverai sur les manchettes des 2 volants la différence de poids existant entre 1 et 2. Suis-je dans le vrai ?

Pour le graissage du cylindre avant, restant, y-a-t-il lieu de modifier quelque chose, je ne crois pas.

Le reniflard est-il à enlever et à remplacer par un clapet à bille laissant échapper les fuites et empêchant les entrées.

Je voudrais également le réglage à effectuer, levée des soupapes, moment d'allumage.

Est-il avantageux d'employer des pistons en alliages légers.

Dans l'espoir que vous pourrez me renseigner, veuillez me dire la somme à vous envoyer. En attendant, veuillez accepter mes remerciements.

Ce n'est pas exact. Il faut considérer : 1° les pièces animées d'un mouvement rotatif (maneton, tête de bielle et partie inférieure de la bielle), 2° les pièces animées d'un mouvement alternatif (partie supérieure des bielles et pistons complets). Rappelons qu'en principe, dans un monocylindre on équilibre la totalité des pièces animées d'un mouvement rotatif et la moitié ou les 5/8 des pièces animées d'un mouvement alternatif.

Vous opérerez de la manière suivante. Laisant les pistons reposer sur une table, pesez l'extrémité des bielles. Pour l'attribution bicylindrique il sera préférable de les peser séparément et d'ajouter les poids. Pesez de la même manière l'extrémité de la bielle de l'attelage monocylindrique. La différence entre les poids des extrémités des bielles du bicylindre et du monocylindre sera à retirer des contre-poids (à condition que ceux-ci soient à la même distance de l'axe des volants que le maneton). Si le contre-poids est plus éloigné de l'axe, il faut enlever une quantité proportionnellement moindre. Si le contre-poids était par exemple à une distance deux fois plus grande de l'axe, il ne faudrait enlever que la moitié de la différence.

Quant aux équipages alternatifs vous peserez les pistons montés sur les bielles en laissant les têtes de bielles reposer. Vous aurez à enlever du contre-poids la moitié de la différence. Toujours si le contre-poids est à une distance du centre égale à celle du maneton. S'il était, comme nous le supposons, à une distance double vous n'auriez qu'à ôter le quart de la différence.

En somme vous avez donc, pour un contre-poids situé symétriquement par rapport au maneton à enlever au total : 1° la totalité de la différence entre les têtes de bielles (puisque le maneton est le même) ; 2° la moitié de la différence entre les pistons et la partie supérieure des bielles. Supposez que le total de 1 et de 2 soit 180 grammes et que vous veuillez alléger en perçant des trous dans les bandeaux du volant, et que le bandeau soit à une distance

de l'axe égale à une fois et demie celle du maneton à l'axe, vous n'aurez plus à enlever sur le bandeau que $\frac{150}{1,5} = 100$ grammes,

c'est-à-dire 50 grammes sur chaque bandeau.

Aucune précaution à prendre pour le graissage. Il se pourrait toutefois que votre cylindre A. V., fût d'un écran entre le carter et lui, reçu un excès d'huile. Dans ce cas, il faudrait un écran mais il ne servirait pas d'une pose facile. Nous croyons qu'un segment raclleur du type Léon Bollée suffirait à empêcher les remontées d'huile.

Il n'y a pas lieu de modifier le reniflard. Nous n'avons pas sous la main les cotés de réglage de l'Indian. Si nos souvenirs sont exacts, la soupape d'échappement se ferme au point mort haut. Quant à l'avance à l'allumage, réglez avec un tiers d'avance, de telle sorte que la rupture se produise au point mort haut.

Les pistons en alliages légers sont recommandables car ils abaissent la température de fonctionnement, améliorent l'accélération et réduisent les vibrations. Mais il faudrait faire rectifier le cylindre avant de monter un piston neuf. Peut-être serait-il plus économique de changer le cylindre et de demander à une marque de pistons (Dialtherm, Borgo, Diavolo, Ricardo, etc.), de vous fournir le piston. Il est, en effet, indispensable qu'un piston en alliage léger soit ajusté avec exactement le jeu désirable.

Re-cyclecar

Ayant l'intention de construire un petit cyclecar, et voulant le munir d'un moteur de molo, je m'en rapporte à vos connaissances sur ces sujets.

Mes préférences iraient à deux blocs-moteurs, l'un, le 350 M. 60 F. N., et l'autre, le Gillet-Herstal 350 deux-temps, type Tour du Monde.

Le premier, pour son économie et sa robustesse, et le second pour ce que l'on m'a dit son meilleur rendement en côte et sa simplicité. Je crois là de bonnes qualités.

Donc, je vous serais reconnaissant de bien vouloir départager ces deux bons moteurs.

GAUDIER, Raël.

Nous nous faisons une règle absolue de ne pas recommander une marque de préférence à d'autres. Nous pouvons simplement vous dire que, dans le cas présent, vous avez affaire à deux moteurs de tout premier ordre. Mais 350 cmc., c'est un peu juste pour un cyclecar.

Un alternateur peut-il recharger des accus ?

Je viens vous demander si avec un alternateur, en y joignant un conjoncteur-disjoncteur, on peut charger des accumulateurs pour l'alimentation de la moto. Si cette chose est possible, je vous prierais de bien vouloir m'envoyer un schéma de montage.

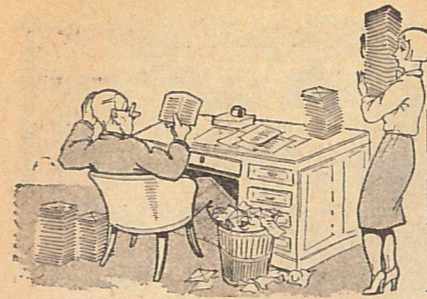
E. BRETEAU, Bonneval.

Non, un alternateur ne peut permettre la recharge des accus avec les conjoncteurs-disjoncteurs, tels que ceux qui sont vendus dans le commerce. De toute manière, vous auriez à sacrifier une des deux phases du courant alternatif. Quant à installer un commutateur dans ce but, cela nécessiterait une modification de votre alternateur. Nous ne vous conseillons pas de tenter l'expérience.

Pour tourner sur piste... Sans blague...

J'ai une moto marque Flat-Twin avec un cylindre à gauche et un à droite ; comme je ne m'en sers que sur piste, pourrais-je supprimer un des deux cylindres et lequel ?

C'est très facile, si vous prenez la piste à gauche, vous n'avez qu'à tourner sur la droite en vous inclinant suffisamment de ce côté, jusqu'à ce que le cylindre de droite soit complètement usé. Après cela, vous n'avez qu'à relier le fil de la bougie correspondant à ce cylindre au décompresseur dont votre machine doit être munie.



LE COURRIER DE LA SEMAINE

Le doyen riposte

Je lis, N° 339 : « Pourquoi M. Soymié s'acharne à nous montrer que l'effet gyroscopique n'est pour rien dans le dérapage ? »

Comment M. Grancher le sait-il, puisque mon article n'a pas encore paru ?

L'article du N° 344, qui émettait ce faux effet gyroscopique, émanait d'un ingénieur E. C. L. C'est à ce titre, surtout, qu'il doit être réfuté avec preuve, car si les formules sont des outils, il y a lieu de remarquer qu'il ne suffit pas d'avoir un outil, il faut surtout savoir s'en servir, ce qui n'est pas le propre de tous.

Comme doyen, je me permets encore un mot :

C'est une erreur de croire qu'on ne dérape que dans les courbes. Il m'est arrivé de sentir des dérapages sur terrain ou pavé gras, par exemple, au bord d'une rue très bombée. Tous ceux qui parlent de dérapage semblent l'ignorer. Noter aussi que le dérapage n'est pas forcément la chute. — SOYMIÉ, Lorient.

La guerre des "séparés"

Laisse un peu les acaténes dormir en paix, et les motos d'assemblages, mais je te prie de bien vouloir donner comme monture à Lipman quelques bonnes 500 cmc. au prix raisonnable, principalement, la Soyser A. C. T., mais belle séparée qui fera certainement plaisir à pas mal de motards désireux de trouver la machine de nos rêves, qui peut être méconnue de certain.

Excuse mon bavardage, mais je brûle de ces essais. — Robert LECLUSE, Gennevilliers.

Les premiers ne sont pas adroits

Fidèle lecteur de Moto Revue à ce titre, je viens vous demander un conseil.

Je suis possesseur d'une 3 CV Terrot deux-temps, je veux la vendre et prendre également une 3 CV quatre-temps.

Mon choix se porte sur Terrot et sur Gnome et Rhône : ce qui m'embarrasse c'est que j'ai demandé avis à pas mal d'agents de motos, les uns m'ont déconseillé le bloc-moteur, d'autres m'ont dit qu'il n'y avait rien de tel, je n'ai pas pu obtenir un renseignement auquel je puisse me fier, je m'adresse donc à vous pour trancher la question.

Ce que je demande, ce n'est pas la machine rapide, c'est la moto solide avec de bons accessoires. — J. BARDET, Paris (11^e).

La nouvelle loi...

La suite de l'essai paru le 21 septembre, j'ai acheté un Radios R. M. C. 4. J'en suis parfaitement content : l'éclairage est d'une blancheur inouïe.

Les autos me demandent toutes le Code à 300 ou 400 francs.

Le C.de Radios donné par la lampe éclairer très large et, au ras du sol, on voit très bien les piétons sur les bas-côtés de la route, lorsqu'on croise une auto. De plus ce code est merveilleux par le brouillard et remplace avantageusement la veilleuse que l'on est obligé habituellement d'employer par brouillard.

En outre, dans les virages en épingles à cheveux qui sont très fréquents dans nos routes de montagne, on voit beaucoup mieux le virage qu'avec le phare.

En plus, on a l'avantage du montage. Quelle simplicité ! à côté des courroies, des chaînes, etc. qui ne sont bonnes que lorsqu'elles sont prévues par le constructeur.

J'avais toujours hésité à monter un éclairage à accus en raison du montage délicat et du prix. Aussi, le R. M. C. 4 remplit toutes les conditions que je revois. C'est vraiment l'éclairage idéal pour celui qui veut monter après avoir acheté sa machine, un éclairage sérieux.

Aucun appareil ne remplissait auparavant ces conditions. Plus de socle de dynamo à loger, plus ou moins bien, sur un cadre qui n'a pas été prévu pour ça. Pas de chaîne, pas de pignons à aligner !

Je n'ai pas d'intérêts dans la maison Radios, mais j'estime rendre service aux motocyclistes qui hésitent tous à s'engager dans une opération très aléatoire comme est le montage d'un appareil à accus ordinaire ; aussi, je dis « Bravo Radios » et merci à Moto Revue.

A. ROUSSEAU, Les Abrets.

Madame se fâche

PASSANT à midi av. du Maine avec mon sidecar, et voyant au loin un tramway avec baladeuse, j'avais accéléré dans l'espoir de traverser sous sa protection les rues du Château, Mouton-Duvernet et des Plantes, et ensuite de la semer en route, car rien n'est plus ennuyeux que de suivre un tramway ; mais je n'avais pas songé qu'il y avait un arrêt au coin de la première rue. Voyant ma méprise et malgré un freinage énergique, je n'ai pu arrêter ma machine qu'à la tête du premier convoi, en même temps que lui d'ailleurs. Pour ce fait, j'ai été tancé sévèrement par un agent ; certes ! je méritais une réprimande, étant dans mes torts, car habituellement, je suis d'une prudence un peu exagérée, mais cet agent avait-il raison de continuer à me sermonner tout en montant dans le tramway, d'autant plus qu'il n'était pas de service.

J'ai cru remarquer à son visage décomposé par la colère, que voyant un sidecar conduit par une femme, cet agent motophobe avait été atteint dans son orgueil de mâle ; car si j'ai des admirateurs, j'ai aussi des siffleurs, mais à ceux-là, je leur réponds par un coup de décompresseur.

Qu'y a-t-il donc d'anormal à ce que je conduise un sidecar ? Mes moyens ne me permettent pas d'entretenir une auto, alors qu'ils me permettent d'entretenir aisément un sidecar, les frais de garage, impôts, assurance étant inférieurs à ceux d'une auto. J'estime que la moto avec ou sans side est un engin pratique pour la femme ; tout est à la portée de la main, je fais moi-même la plus grande partie des réparations réduisant ainsi les frais d'entretien, le démontage d'un

roue, et la remise en place de la boîte de vitesse n'exigent pas une force herculeenne, alors que le démontage de certaines pièces d'auto exige une force masculine. Quant à la question santé, je mets sur le compte de la frousse les malaises dont certaines femmes se plaignent, à moins que leur état de santé déjà précaire ne les y prédispose, mais alors il faut chercher ailleurs les causes de ce mal.

Enfin, pour ou contre, la moto me plaît infiniment, et l'emporte sur l'auto. J'espère d'ici peu conduire la 500 cmc. supersport Gnome à culbuteurs, avec autant de facilité que je conduis actuellement la « Tourisme », je reste fidèle à la marque. Et sitôt en possession de cette machine plus rapide que la mienne, mon désir serait, pour les beaux jours, de participer à des rallies. A ce sujet, je voudrais connaître l'adresse d'un club sérieux, de préférence dans le 14^e ou le 6^e arrondissement.

Une sidecariste abonnée 6805.

Ma moto lit M.-R.

Tu vas bien rire en lisant ma lettre. Car l'orthographe n'est pas mon fort, mais so's indulgent à un motard qui t'aime beaucoup quoique n'ait pas abonné, mais qui y sera pour le mois de Janvier. Je prends votre chère vicie le chose rouge au numéro, et cela depuis un an et maintenant il me sera impossible de m'en passer. Aussi quelle joie lorsque le dimanche, j'y reçois, après avoir à gré mes 25 ronds au marchand de journaux, l'as des as des revues de la moto, et tu parles ma 250 cmc. Gérald, elle s'aperçoit que tu es dans ma poche, et tu parles si elle donne.

Mais je t'ennuie veros à ma fait. Je veux essayer le pouvoir magique de la main de fatma... — P. A. MIGENNES.

Défendons le tand-sad

MOTOCYCLISTE depuis de longues années, je totalise en solo plus de 80.000 kilomètres. J'ai roulé sur toutes sortes de machines : deux temps à courroie, quatre temps à courroie, quatre temps à chaîne. En 1928 j'ai acheté une 500 Motobécane, avec laquelle je fais actuellement du tand-sad. J'ai parcouru ainsi 20.000 kilomètres.

En tand-sad j'ai eu comme passagers, ma femme, ma mère, des amis et même un vétéran de 1870, qui après une course faite en tand-sad me déclara : « En moto on est moins secoué que dans les autobus et on y respire ! » Le tand-sad est confortable à condition que la machine soit équipée avec des 700 x 100, et que le siège arrière soit bien suspendu. L'idéal pour le grand tourisme à deux est constitué par une 500 cmc. latérale, 27 x 4.

Le tand-sad est-il dangereux ? non à condition : 1° que le passager ne se livre pas à une gymnastique contrariante ; 2° que la moto possède de bons freins. En duo la tenue de route est admirable, et l'on peut freiner beaucoup plus énergiquement qu'en solo sans risquer la tête à queue. Dans les nids de poule, en solo, la roue arrière manifeste une fâcheuse tendance à quitter le sol ; chose qui se produit beaucoup moins en duo.

CALLON.

Et merci...

TOUTES mes félicitations pour la bonne tenue qu'a Moto Revue, ainsi que pour le développement de l'Actualité. Pour cette dernière, je voudrais voir souvent traiter de la voiturerie et de mécanique élémentaire, ca. beaucoup de motocyclistes lisent l'Actualité et sont de futurs automobilistes et s'orienteront vers la petite voiture.

Abonné 2403 D.



REPERTOIRE FINANCIER

Rectification

Notre numéro 404 contenait la note suivante : « Seine Automobile (Etabl. Pellerin et Régis réunis) vend son fonds à la Société Voimérie. » Cette note est le résultat d'une mauvaise interprétation et nous informons les intéressés que cette Société a seulement cédé à la Société Voimérie son droit au bail d'un immeuble secondaire, sis au 85 bis, rue Anatole-France, à Levallois, lequel immeuble était devenu sans emploi pour ses services. Aucune vente de fonds n'était attachée à cette cession de bail.

Faillites

ALLANIC, pneus, rue Fénelon, à Cambrai.
BIGEYRE Frères, répar. autos 75, rue Montgolfier, à Bordeaux.
CALAMAND, soudure autogène, 7, rue Fort-Notre-Dame, à Marseille.
PERNAY, 22, place Marceau, à Saint-Nazaire.
LAPLAINE, transports, rue Louis-Hermann (81 rue de Neuilly, Villemomble).
MARIE, pneus, chemin de Courtine, à Avignon.
MERKEL, garage du Saulcy, 42, place du Saulcy, à Metz.
ROUSSEL, garage, 2, rue de Sotteville, à Rouen.
THEVENET, garage, 31, avenue Parmentier, à Neuilly-sur-Seine.
MENCUAL, carrossier, route de la Sénia, à Oran.
GÉNÉRALE Automobile du Centre et de l'Ouest, 11, rue de Bordeaux à Tours.

Liquidations judiciaires

BARTHELEMY, garage, 19, bd Camille-Desmoulin, à Soissons.

Une protestation de l'A. C. O. contre une nouvelle trasserie administrative

L'ADMINISTRATION des Contributions Indirectes vient de révoquer une tolérance dont les automobilistes bénéficiaient depuis de nombreuses années.

La justification du paiement des droits trimestriels de circulation n'était pas exigée par les fonctionnaires de Régie, les gendarmes ou autres agents de l'autorité publique. L'automobiliste était présumé en règle lorsqu'il était en mesure de présenter, en même temps que ses cartes rose et grise, son laissez-passer de Régie dit « Permis de circulation ».

A partir du 1^{er} janvier prochain, les agents de l'autorité seront plus exigeants : les automobilistes qu'ils interpellent devront, non seulement produire les pièces ci-dessus, mais prouver qu'ils ont bien acquitté pour le véhicule dont il s'agit les droits du trimestre en cours.

Cette preuve se fera à l'aide de mentions manuscrites apposées au verso des permis de circulation par les fonctionnaires de Régie qui encaissent les droits et attestent leur paiement pour le trimestre à défaut d'une attestation manuscrite, le paiement des droits pourra être aussi constaté par l'apposition au verso du permis d'une vignette de contrôle.

En résumé, les permis de circulation ne seront considérés comme valables que s'ils attestent au verso l'acquiescement des droits du trimestre pendant lequel on circule.

L'Automobile-Club de l'Ouest tient à élever une protestation publique contre cette nouvelle exigence administrative qui, dans l'application, risque d'être une source

STORRER, « Ellysés Automobiles », Boulevards Sergent Traire et de l'Esplanade à Nîmes.
MOILLÈRE, réparations autos 13, rue Dominique, à Troyes.

Cession de fonds

BALAAM à Bonnard, tous droits dans fonds, vente et rép. pneus, 45, rue Pierre-Corneille à Lyon, dépendant Anciens Etablissements W. Balaam et Jasserand. Balaam et Bonnard successeurs, en dissolution.
BRESCIANI à Assie, droits dans « Garage du Pont-de-la-Vagne », Cagnes-sur-Mer.
BOUSSUCES (Vve) à Froment, acces. autos, 2 bis, rue Armaillé à Paris.
CHAMBOST à Vve Darnault et Robert Darnault, garage, 313, rue de Charenton, à Paris.
DECAUMONT (Adolphe) à Décaumont (Adolphe fils), carrosserie, à Isigny-sur-Mer.
DENISSE à Marcel Cuer Roger Cuer, Henri Sarrazin, Georges Sarrazin et Meynard, essence, huile, pneus et remises voitures, 10, avenue de la Liberté, à Charenton-le-Pont.
FROBERT à Bonneau garage 2, rue de Lyon, à Moulins.
HURTER à Couyat 115, rue des Entrepreneurs, à Paris.
SOCIÉTÉ Laborde, Cazale et Cie à Berducq, carrosserie et autos, à Pau.
DUREUIL à Cully, carrosserie, 138, rue de Paris, à Auxerre.
NICOLLE à Fresnel, garage de Rochsbonne, bd de Rothéneuf, à Paramé.
PAULY à Laurent, garage, à Martigny-les-Bains.
PERUCHO à David, « Omnium garage », bd de la République, à Andernans.
PRUNOT (Vve) à Giraud, tôlerie automobile, 8 ter, passage Touzelin, à Levallois-Perret.

de nombreuses difficultés : il fait en ce moment des démarches auprès de la Direction générale des Contributions Indirectes pour qu'elle y renonce, la mesure édictée revêtant le caractère d'une véritable trasserie.

A quel âge kilométrique une moto est-elle usagée ?

DU simple point de vue revende une moto neuve est considérée comme occasion du simple fait de la prise de sa carte-grise..., cette appréciation, acceptable du point de vue revende, est-elle plausible au point de vue fonctionnement ? assurément non !... Une machine neuve, en effet, est loin de procurer à son possesseur le maximum de satisfactions. Il y a en effet la période de rodage, puis la période d'adaptation et ce n'est qu'au bout d'un kilométrage déjà important que le motocycliste commence à obtenir toutes satisfactions de sa machine : agrément de conduite, maniabilité, reprises, haute allure soutenue, etc... La moto est-elle donc à cette époque une machine d'occasion ? peut-elle être alors considérée comme dépréciée alors que toute la période préparatoire l'a amenée à ce maximum de rendement ? Autrefois les amateurs de bonnes pipes, assez fortunés pour avoir des « gens de maison », chargeaient le plus qualifié d'entre eux de couloier leurs pipes ? A quand les « odeurs » de motos, en attendant que nous puissions avoir des motos neuves capables de résister dès leur première sortie à l'épreuve des « manettes à fond ».

N'oubliez pas que nous voilà en 1931 et que votre abonnement nous serait tout particulièrement agréable.

PRADILLE-GUIRAUD à Société Nîmes-Autos, garage, 34, rue de la République, Nîmes.

VIVIER à Mme Jullien, épouse Bourgarit, garage, route Nationale, à Aubervilliers.

L'URBAINE VOITURES à Compagnie Générale des Voitures à Paris, fonds de transports, 10, rue de l'Hôpital-Saint-Louis, 34, rue du Chemin-Vert et 112, rue Cardinet, à Paris.

SOCIÉTÉ Marcel et Albert Zoude à Solon Breuval-garage, 8 boulevard Carnot, à Arras.

Vente et Cession de Fonds

DUDURI à Tixier, réparateur autos, 24, avenue Maréchal Pétain, à Béziers.
MESSONNET à Giron cycles et motos, 16, rue des Cousteliers à Moulins.
LEMAIRE à la Société Le Roulement fonds autos-moteurs et accessoires, 14, avenue de la Grande-Armée, Paris.
REYNAUD (Vve) à Chardon part dans fonds, réparation., 240, rue Championnet, Paris.

SOCIÉTÉ Beaudoin-Maratrat-Garage à Frenoy, 43, avenue Secrétan, Paris.

MARTIN à Alais accessoires automobiles, 77-79, avenue de la Défense, Puteaux.

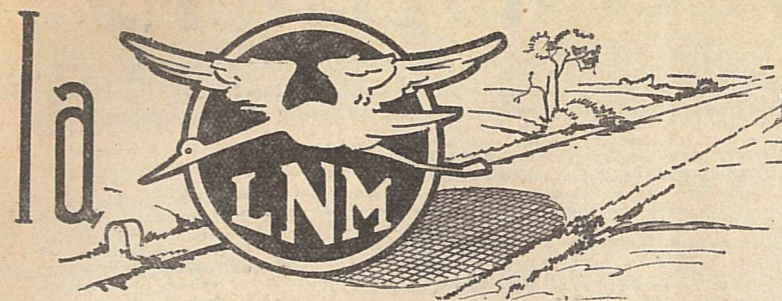
SCHUIZ à Camus, réparations automobiles, 71, rue Saint-Fiacre à Strasbourg-Robertsau.

Assemblées

AGENCE GÉNÉRALE de la Motocyclette et de ses accessoires, assemblée extraordinaire, 4 décembre, 15 h. 30. 69, route de la Révoite.
LA SOUDURE Auto-gène Française Assemblée ordinaire 8 décembre, 15 h. 19, rue Blanche.
SOCIÉTÉ Anonyme Française pour la vente en France des Automobiles Fiat de Turin, assemblée ordinaire, 9 décembre, 15 h., à Suresnes.
SOCIÉTÉ Générale des Etablissements Perceperon Caoutchoucs bruts et manufacturés, assemblée ordinaire, 6 décembre, 10 heures à Cl. rmont-Ferrand.

FIRMES POSSEDANT DES PROJECTEURS AGRÉÉS

Amerigo 108, rue des Boulets, à Paris; **Arbault**, 178, rue de Courcelles, à Paris; **Barnascone**, 60, rue Anatole-France, à Levallois-Perret; **Bartles Joseph**, 54, rue Mongrand, à Marseille; **Bassfar**, 119, rue des Poissonniers, à Paris; **Bienner (Lucius)**, 14, rue Perrier, à Levallois-Perret; **Besnard**, Paris et Antoine (Etablissements), 60, boulevard Beaumarchais, à Paris; **Borel et Cie**, Annecy (Haute-Savoie); **Bosch et Stuttgart (Société)**, ateliers de construction Lavalette, 175, avenue de Choisy, à Paris; **Cambon**, 80, rue Vendôme, à Lyon (Rhône); **Brehier (Elie)**, 2, rue Bassano, à Paris; **Cibidj**, 62, rue Haxo, à Paris; **Ducellier**, 23, rue Alexandre-Dumas, à Paris; **Faradoc (Société)**, 10, rue de Maillé, à Agen (Lot-et-Garonne); **Fiat (Automobiles)**, 34, quai Gallieni, Suresnes; **Gaba (lieutenant-colonel)**, 6, rue Cernuschi, à Paris; **Gallois et Cie**, 54, chemin Villon, à Lyon; **Gallus (Etablissements)**, 77, boulevard de la Mission-Marchand, à Courbevoie; **Garnier (Antoine)**, 7, place Badouillière, à Saint-Etienne; **General Motors (France)**; **Grébel**, 81, avenue des Ternes, à Paris; **Jauneau**, 12, rue d'Anjou, à Angers; **Jouvet**, 6, rue Cravel, à Levallois-Perret; **Lanblin**, Parent et Cie, 18, rue des Poissonniers, à Lille (Nord); **Larrelgère (Auroche)**, 7, rue Carnot, à Levallois-Perret; **Lorquenin**, 36, rue Saint-Ferdinand, à Paris; **Magondeaux-B. P. C. (Etablissements)**, 83, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, à Paris; **Marchal (Société)**, 14 et 16, rue Méhul, Paris; **Moumin**, 4, place de la Porte-Champerret, à Paris; **Nestlé (Etablissements)**, 136, route de la Révoite, à Levallois-Perret; **Paris-Rhône (Société)**, 23, avenue des Champs-Élysées, à Paris; **Radios (Société)**, Bellegarde (Ain); **Restor (Etablissements)**, 19, rue Yvry, Neuilly-sur-Seine; **Pavilior (Etablissements)**, 80 bis, rue Chaptal, à Levallois-Perret; **Sar-tilla**, 3, rue Charcot, à Neuilly-sur-Seine; **Servo-Code (Société)**, 62, rue Danton, à Levallois-Perret; **Stran**, 178, rue de Courcelles, à Paris; **Tub (Société des Phares et Lanternes)**, 89 bis, avenue des Ternes, à Paris; **Unic (Société anonyme des Automobiles)**, 1, quai National, Puteaux (Seine).



Maisons venant à la Ligue

J'AI l'avantage de signaler à la Ligue Nationale Motocycliste les maisons ci-dessous, lesquelles acceptent de donner leur adhésion :

M. Brienet, cycles, avenue du Grand Cavalier, à Antibes, agent de nombreux marques de motos (remise de 5 % sur réparations et accessoires, à tous les membres porteurs de la carte).

M. Beaufeist Charles, café-restaurant du Pont de l'Ouvèze, à Sorgues (Vaucluse), Chambres 15 francs, repas 15 francs, cuisine de premier ordre. Très recommandable, l'établissement se trouve sur la route Nationale. Prix spécial pour les ligueurs.

NOËL, à Juan-les-Pins.

Nos rangs se renforcent journellement

Vous seriez très aimable de me considérer à dater de ce jour au nombre de vos abon-

nés. Lecteur depuis 6 ans et motocycliste, j'ai vu l'intérêt de votre journal.

Je vous signale à tout hasard un hôtel où les prix sont loin d'être des coups de fusil, et où l'appétit ne se fait plus ressentir lorsqu'on quitte la table : Hôtel Camille Hervé, à Montoire sur le Loir (Loir-et-Cher). Il y a le garage pour les motos.

PALLOU, à Troé, par Montoire-sur-Loir.

Complaisance

Je te signale aussi la complaisance de M. Pattissier, route d'Ante, à Villefranche, qui tient un magasin de motos.

La veille du circuit de Quincieux, m'a changé le maillon raccordi de ma chaîne primaire (démonté entraînement éclairage, carter chaîne, changé le maillon, remonté le tout et cela à 9 heures du soir) coûté 5 francs.

Chez lui j'oublie une clé de 38 francs. De retour chez moi je lui passe un mot et huit jours après j'avais ma clé.

Les Bonnes Adresses :

Région Nord

Amiens. — Rest. av. ch. : Hôtel de Paris, 36-38, route de Noyon + (M. de Bie à Liège).
Clermont. — Rest. av. ch. : Hôtel Vaillant, 21, rue de Paris + (M. de Bie à Liège).
Compiègne. — Rest. av. ch. : Hôtel Terminus, 20, rue Solférino + (M. Muller à Paris).
Doullens. — Rest. av. ch. : Hôtel des Quatre-Fils Aymon, 12, rue du Bourg + (M. Muller à Paris).
Pierrefonds. — Rest. av. ch. : Hôtel des Etrangers + (M. de Bie à Liège).

Ouest

Bourgtheroulde. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Corne d'Abondance + (M. de Bie à Liège).
Brogie (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste + (M. de Bie à Liège).
Caen. — Restaurant : Robert, 11, place Saint-Sauveur. (M. Muller à Paris).
Chabonais. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche. (M. Bouchez à Ruffec).
Châteaufort (Charente). — Rest. av. ch. : Hôtel des Trois Piliers. (M. Bouchez à Ruffec).
Chartres. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Ouest, face la gare + (M. Muller à Paris).
Domfront. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste + (M. Muller à Paris).
Étretat. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare + (M. Muller à Paris).
Houdan. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Christophe, 8, rue du Mont-Rôti. (M. C. P. S.).
Josselin. — Rest. av. ch. : Hôtel de France + (M. de Bie à Liège).
Le Havre. — Rest. av. ch. : Hôtel Bellevue, 11, place Gambetta + (M. Muller à Paris).
Legé. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Etoile d'Or + Mécaniciens : Poinot, Chenallier. (M. Saltron à Barcelonnette).
Le Mans. — Restaurant : Auberge de la Langouste, route d'Alençon + (M. de Bie à Liège).
Le Tréport. — Rest. av. ch. : Hôtel René, 3, rue Jeanne-d'Arc. (M. Muller à Paris).
Loemariaquer. — Rest. av. ch. : Hôtel Lantram + (M. de Bie à Liège).
Maintenon. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cygne, rue de la Ferté + (M. Muller à Paris).
Montmoreau (Charente). — Restaurant Noël, restaurant de la Poste. (M. Bouchez à Ruffec).
Morlajix. — Rest. av. ch. : Hôtel-restaurant du Petit Chaperon Rouge, près de la mairie. (M. Le Breton à Villacoublay).
Mortagne. — Rest. av. ch. : Restaurant du Tribunal (M. le D^r Coudray à Nogent-le-Rotrou).
Ploermeil. — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne + (M. de Bie à Liège).
Pont-Audemer. — Rest. av. ch. : Hôtel du Palais, rue Stanislas-Delaquai + (M. Muller à Paris).

Je te prie de le signaler et de continuer ta propagande.

M. LASSE, à Bourg-de-Thizy (Rhône).

Sans nappe mais propre et garnie

Bien qu'abonné depuis peu à *Moto Revue*, que je trouve très bien et toujours premier à de bonnes initiatives, j'ai remarqué la grande utilité de la rubrique L. N. M. et à mon tour je vous apporte une adresse qui, si elle profite à des camarades motocyclistes, m'acquittera en même temps de mon devoir de conscience.

De passage à Orléans, nous avons cherché, ma femme et moi, un restaurant plutôt de très modeste apparence, pour être comme l'on dit pas trop écorché, et bien déjeuner. Nous avons trouvé ce coin assez rare chez M. J. Marion, 36, rue de Bourgogne, où les deux déjeuners et apéritifs compris nous ont coûté 21 francs.

C'était très propre, un peu rustique, mais qu'importe de déjeuner sur une table sans nappe pourvu que la propreté y règne.

ARBOGNEL, à Juvisy.

A Chamonix

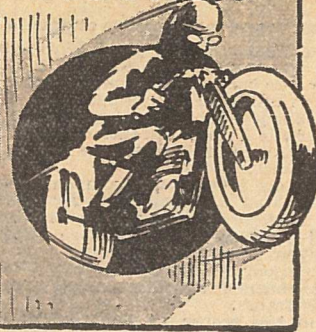
Je crois pouvoir me permettre de vous signaler un hôtel où nous avons été très bien reçus lors de la dernière sortie de notre club. (Auto-Moto-Club de la Cité), c'est l'Hôtel des Touristes et des Familles aux Bossons près Chamonix.

Nous avons été très bien traités bien qu'arrivés à l'improviste. Pas d'estampage, tenanciers très scrupuleux, ayant toujours pour que vous soyez trop mal nourris ou logés. Adresse à retenir, le cas étant plutôt rare.
HABAND à Lyon.

Sud-Est

Aiguilles (Hautes-Alpes). — Restaurant : Bamel (M. Lelié à Paris).
Aix en Provence. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Mule Noire (M. de Bie à Liège).
Aix-les-Bains. — Rest. av. ch. : Paviillon. Hôtel Rivollier face la gare (M. Lelié à Paris).
Annecy (Haute-Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel des Allobroges, 11, rue Sommeiller + (M. De Bie à Liège).
Annemasse (Haute-Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel Moderne, rue du Nord + (M. De Bie à Liège).
Arnay-le-Duc (Côte-d'Or). — Rest. av. ch. : Hôtel de France +, (remise à L.N.M.) — (M. Montron à Lyon).
Bourg (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel Central, près du champ de Foire (M. De Bie à Liège).
Cannes. — Rest. av. ch. : Hôtel de Lyon et Nouvel Hôtel réunis face la gare + (M. De Bie à Liège).
Chalon-sur-Saône. — Electricité voitures et motos : Cottet, 27, rue Gloriette (M. Lelié à Paris).
Chamonix. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe près la Poste + (M. De Bie à Liège).
Coulanzes. — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or + (M. De Bie à Liège).
Fernex-Voltaire (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel de France Place Voltaire + (M. De Bie à Liège).
Is-sur-Tille (Côte-d'Or). — Rest. av. ch. : Hôtel du Lion d'Or + (M. De Bie à Liège).
Menton. — Restaurant : Boeu à la Mode, derrière la gare (M. Jarlan à Menton).
Moulins. — Restaurant : Restaurant Café Guillaumot + (M. De Bie à Liège).
Nice. — Mécanicien : Lempereur 2 rue de l'Opera, Licorne, Mathis. (M. Jauffret à Allons).
Saint-Julien en Genevois. — Rest. av. ch. : Hôtel restaurant du Cheval Blanc (M. Fauchais à Paris).
Sautieu. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Côte-d'Or + (M. Lelié à Paris).
Seurre. — Rest. av. ch. : Hôtel des Négociants + (M. De Bie à Liège).
Valence. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Europe (M. Lelié à Paris).
Vireu-le-Grand (Ain). — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, près la gare (M. De Bie à Liège).
Voiron. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Poste (M. Lelié à Paris).
Thiers. — Rest. av. ch. : Nouvel Hôtel + — Mécanicien : Rognaud, 15 rue Conchelle, Dresch, Ulima, Labor. (Fallagat à Thiers).
Brioude. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce + (M. De Bie à Liège).

nos
petites
annonces



Tarif des insertions

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° Écrire 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. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
- Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

TARIF {
1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce aït un caractère accidentel ou strictement personnel.
2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

**L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET des MOTOS réalisé par
MAGNETO D'ALLUMAGE
MAGNETO DYNAMO DYNAMO (avec accus)
ALTERNO APPAREILLAGE conforme au CODE 93 route d'Heyrieux LYON**

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne
ACHATS, VENTES, RÉPARATIONS, ÉCHANGES
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et occasion
École de Motés - Permis gratuit à tout acheteur

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE

**TERROT - SOYER - DOLLAR
D. S. - MOTO-COMFORT, etc.**

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques 8 et 12 Mois
Tous Prix - de Crédit -

ACHAT - VENTE - ECHANGE

de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Mach. en magas., liste : 1 fr. Silencieux neufs pour Motos. 25 fr. BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

dimanche, Belgrand, 40, rue Delaporte, Maisons-Alfort (Seine). Gillet Herstal, mod. 30 et 31, 350 et 500 cmc. neuf et occasion. Rémy, agent direct, 21, rue de Tlemcen, Paris (20°), échange motos, voitures.

M. G. C., 500 cmc. Jap. Burmann, équip. luxe nomb. accés. marche impeccable, très pressé. 5.000 fr. Perchon, Saint-Gelais, (Deux-Sèvres).

Royal Enfield, 9 CV, 2 cyl. en V, 4 vit., écl. électr. Lucas, klax. élect., poign. tourn., excel. état. 5.500 fr. Raleigh 5 CV, soup. lat., ecl., t-sad, klax., etc... parf. état. 3.750 fr. Soyer 5 CV, arbre à cames, ecl., élect., klaxon élect., etc... état excel. 4.750 fr. Moto sacoche, 3 CV, ecl. élect., klax. élect., compt. kil. parf. état. 2.900 fr. 2 tab. Pierre Psalty, 271, boulev. Pereire, Paris (Métro : Maillot). Tél. Galvani 55-52.

Motoconfort 4 CV, 1.500 fr. 149, rue de Paris, Bagnoux (S.). **Motosacoche**, 1.000 cmc. avec sidé, équip. roue rechange, ecl. élect., bon état mécanique. Largeot, 4 Grande-rue Saint-Maurice (Seine), reprend en compte moto moderne.

Majestic, raison de santé, abs. neuve, a coûté 9.000 fr. à fait 1.100 km. 5.000 fr. Ruffignac, Saint-Savinien (Ch.-Inf.).

Majestic, 500 cmc., bloc-mot., chaise, culb. card, comme neuve, roulé 1.000 km., ecl. élect. Marchal, compt., mont., tansad, assur. tous risques, payée 1 an, 5.800 fr. 1 manteau cuir noir état neuf, 300 fr. Comte, 18, rue de Reuilly, Paris (12°).

New Map, 350 cmc., ecl. élect. Soubitez, roulé 2.000 km. 4.300 fr. visible tous les jours. 59, rue du Maréchal-Foch, Versailles (S.-et-O.). F. N. 500 cmc., surb., prix très intéressant. Urgéit, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20°) Métro Saint-Fargeau.

Peugeot 3 CV, mod. 1928, comme nve. 1.300 fr. Rabot, 10, rue Rouget-de-L'Isle, Clichy (2^e porte).

René Gillet 6 CV, 715x115, grand tourisme, 4.500 fr. Auveray, 62, rue de Genilly, Paris (13°).

Terrot, Sport luxe, équip. 4 CV. 1930, état de neuf bas prix. Varennes, 99, avenue Carnot, Bondy (Seine).

Gillet-Herstal, Agente offic., Rémy, 21, rue de Tlemcen, Paris

CLEVELAND
4 Cylindres
Pièces détachées d'origine p² temps
Établissements VALPIC
23, Av. Trudaine - PARIS

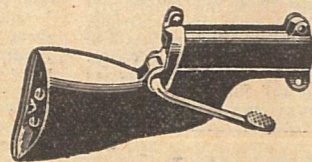
MOTOS A VENDRE

F. N. 500 cmc., M 67, Pns 115, écl. Soubitez, batt., klaxon, 2.900 ; F. N. 350 cmc., M 70, 1930 écl. Magl., compt. état nf., 3.500 Fr. ; F. N. 350 cmc., M. 70 1929, compt. écl. b. état de révision, 2.800 fr. ; F. N. 350 cmc., M. 70 1928, compt. écl. révisé, prix : 2.800 fr. ; Dollar 500 cmc., 1929 écl. Marchal, batt., kla., compt. 3.900 fr. ; Gillet Tour du monde, ét. nf. compt., prix : 2.200 fr. ; Peugeot, P. 105, écl. Marchal compt. montre, phares, code en parf. ét., prix : 3.900 fr. ; Terrot 350 cmc., moteur Jap, écl. compt. prix : 2.200 fr. ; O. S. A., 1930, 350 cmc., équip. compl., élect., absolu., nve, prix : 4.000 fr. ;

LE SILENTÉCHAPPEMENT



Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur. EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ



Monté avec échappes à l'intérieur. Se fait tous diamètres Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 cm. Indiqué à la commande, dia. ext. du tuyau d'échan. et le côté (sens de la marche) L'Appareil complet : 80 fr. Supplément pour manette, câble, et gaine de commande. 15 fr.

LES SACOCHES



Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions : 250 x 330 x 60. Fixation par courroies : la pièce. 100 fr. sans courroies : 90 fr. Tout pour Moto 9, Quai Jules-Courmont - LYON - Favo! gratuitement son Catalogue 1930 : 77 pages, encyclopédie des Accessoires Motos.

PIÈCES pour MOTOS INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouverte le Dimanche matin

B. M. W., type touriste R 62, compl. équip. ét. nf., garanti 6 mois 10.000 fr. ; Soyer 250 cmc., parf. ét. 1.100 fr. ; Grimpeur 250 cmc., écl. Maglum prix : 1.000 fr. ; Rover 500 cmc., prix : 1.500 fr. ; Chez Latscha, agent exclusif de la F. N. Gillet d'Herstal, et B.M.W 16, rue Auguste-Bailly, Asnières. En face le 272, boulevard Saint-Denis (Pont-Levallois). Tél. : Grésillon 17-93, ouvert dimanches et fêtes jusqu'à 20 heures.

Henderson, élect. 4 cyl., rév. com. nve, à finir, mettre au point bas prix, Marcel Villa «Rève d'Été», route de Saujon, Royan (Charente-Inférieure).

Reprise de la semaine du garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris. 350 New Map 3.000
350 Terrot Champ. de France 3.800
500 Magnat-Debon Black 2 tub. 5.500
500 Gnome-Rhône, D. 4 . 5.000
500 Magnat Debon, s.-car 3.600
350 Stylson 3.500
250 Rhonyx Jap 2.600
350 Rhonyx Stainles 2.300
250 Motobécane Jap 2.300
250 Peugeot 2.300
500 F. N. 3.000
250 Jack Sport 2.tub. ... 1.500
250 Jack Sport 1.000
100 cmc, VéloMOTEUR 500

Toutes ces motos sont des machines 1929 ou 1930, équip. électr. et garanties en parf. ét. de marche.

Ariel 500 cmc., culbut. ecl., Lucas, parf. état. 5.300 fr., L. H., 85, avenue de la Grande-Armée, Paris.

Occ., motos toutes forces, tts, cyl. b., prix : tous ech., 119, rue Flandre, Paris.

Motos, F. N., 500 cmc, tte équip., tous les soirs après 6 h., 253, avenue Gambetta, 3.000 fr.

Mondiale, 350 cmc., bloc-mot., 2 cyl., en ligne tole emb. ecl. élect., accus, t-sad, état neuf, 4.000 fr., F. Rousseau, 15, route de l'Asile, Le Vésinet.

Motobécane, monovitesse, 750, 2 vitesses, 1.000 fr. F. Automoto, 2 CV., 1.700 fr. ; Monet-Goyon, 3 CV., 1.700 fr. La Française, 4 CV., 1.000 fr. Htes ces machines sont en excellent état de marche. G. Renaudat, spécialiste, Moto-Vierzon, (Cher).

New-Map, 500 cmc, culb., Jap., confiance, com. nve., Ren-

DRESCH-BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS (XI^e)
Offre à tout Acheteur de Motos neuves ou d'occasion :
UNE REVISION, RESSER- RAGE, GRAISSAGE... GRATUIT
Pièces détachées
Ouvert le Dimanche matin

LA JONGHI LE COURSIER ARABE DE LA ROUTE

SA PERFECTION MÉCANIQUE, SA GARANTIE DOUBLE DE TOUTE AUTRE MARQUE, SA SIMPLICITÉ ET ABSOLUE ACCESSIBILITÉ, L'INDÉPENDANCE DE CHAQUE ORGANE. SES VITESSES GARANTIES... EN FONT LA MOTO RÉVÉE DE L'ÉLITE DES SPORTIFS

AGENTS DIRECTS
DEMANDÉS PARTOUT où LA
N'EST pas ENCORE REPRÉSENTÉE.

MOTOS CHOISY-LE-ROI (Seine) MOTEURS : : : : : MOTOS : : : : : MOTEURS D'AVIONS

Specialiste DU Bloc-Moteur **F.N. GILLET**
HERSTAL
BMW
— TYPE 1931 —
GNOME & RHONE
REPREND de suite en compte toute Moto —
CRÉDIT UNIQUE MÊME PRIX QU'AU COMPTANT
Comptant : conditions spéciales GRAND CHOIX D'OCCASION
SES RÉPARATIONS SES MOTEURS GONFLÉS PIÈCES DÉTACHÉES
ACHÈTE & ÉCHANGE
F.N. LATSCHA
16, rue Auguste-Bailly ASNIÈRES
Pre les Lecteurs de Moto Revue de ne pas se méprendre sur son adresse :
ITINÉRAIRE LE PLUS COURT
PORTE-CHAMPERRE, RUE ANTOINE FRANCE, AU BOUT TRAVERSER LE PONT, PRENDRE B.P. ST-DENIS ADRONTE JOURNAU 272. Ouvert les Fêtes Jusqu'à 20 h
Tél. Grésillon 17-93

CAMPHONINE

LE PLUS PRATIQUE — LE PLUS EFFICACE — LE MOINS COUTEUR DES DÉCALAMINANTS
Mélangé à l'essence, curatif ou préventif suivant la dose, il OPÈRE EN SERVICE NORMAL.
La Carfouche : 20 fr. — La Cartouche-Moto : 9 fr.
EN VENTE PARTOUT
DÉPOT : 39, Rue de Châteaudun, PARIS - Ch/Post. 1338-47

TRI-MOTEUR GALLAND

Charge utile 400 Kilos
Moteur JAP, 500 cmc. Boite vitesses BURMAN 3 Vitesses
LE PLUS ÉCONOMIQUE
Frein sur les 3 roues, Moyen AR amovible, Pneus Michelin 700/100
LE MEUX CONÇU
1, rue Chauvelot, PARIS (15^e) :: AGENTS :: DEMANDÉS

ACCU HUITRIC

26 rue des Gravières NEUILLY-sur-SEINE

Maison F. TOUTIN

171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)
PIÈCES POUR TRIUMPH, B.S.A DOUGLAS, TERROT

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1930
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉPAGE DE CYLINDRES TOUTS MODÈLES
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

SPECIALITÉS pour MOTOCYCLETTES
V&W
LA MARQUE qui vous PROTÈGERA CONTRE LES INTEMPÉRIES
DEMANDEZ à VOTRE FOURNISSEUR NOS PROTÈGE-JAMBES, PROTÈGE-MAINS, PARÈ-BRISE DE SIDEDAR ET DE GUIDON.
Catalogue Franco : 5 et 7, Rue Franklin La Pré-St-Gervais-Seine

LECOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES

— AU COMPTANT ET A CRÉDIT (RÉPARATION) —

— Les Occasions sont Garanties comme les neuves —
(REMISE SUR PERMIS A TOUT ACHETEUR)

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1931 et d'OCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Harley-Davidson 22, rue Picpus
PARIS (12^e)

MAILLOT - MOTOS
SÉGUIN 26, Rue d'Armenonville
NEUILLY s/ SEINE
TOUTES MARQUES MOTOS
COMPTANT — CRÉDIT
ENTRETIEN, RÉPARATION, DÉPANNAGE

BRIDIER & CHARON
SE: BOITES POUR MOTOS
7, Rue du Bac, 7
SURESNES

MOTOCUIR
OFFRE à nos Lecteurs
ses équipements de cuir
tout 1^{er} qualité seulement
aux mêmes prix que la dernière
qualité des autres cuirs
Produits d'entretien, Solitaire
Facilités de paiement
CATALOGUE FRANCO: 0 fr. 75
3, rue du Buisson-St-Louis - PARIS

1^{er} Versement
30 JOURS après
la Livraison
SANS INTÉRÊT DE CRÉDIT
GARAGE GRATUIT 3 MOIS
ÉCOLE GRATUITE
Démonstration, Notice, Reprise
Échange
AGENCES RÉUNIES
PEUGEOT,
AUTOMOTO,
FAVOR, SOYER
S'ADRESSER:
178, Route de la Révolte, 178
LEVALLOIS
89, Rue de Tocqueville, PARIS
87, Rue de la Glacière, 87
PARIS (13^e)

POUR
B.S.A TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS ST-PAUL, PARIS

G. AUGOYAT

Maison fondée en 1884
8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
FACE MÉTRO NATION

Ouvert le Dimanche
Fermé le Mardi

(20^e). Tél.: Ménil. 76-39, nombreuses occas. 350 T. D. Monde; 500 cmc. Coupe de France 30 et Compétition 31; Norton 350 cmc. arbre à cames, 6.250 fr.; Motoconfort, Salon 31, bloc 250 cmc. neuve plombée O. 3.500 fr., nombreuses occasions 1930, en 250, 350 et 500 cmc., bonnes marques. Echanges, reprises motos, voitures.

Superbe moto, 500 cmc., moteur Jap, latér. jamais roulé occas. rare à saisir, 26, avenue Clemenceau, Le Perreux (Seine).
Moto Gnome Rhône, ty. D. 4 sup.; sport soup. en tête, écl. élect. Lucas, t.-sad, peu roulé, 1.000 km. Vimont, 23, rue Saint-Sabin, Paris (11^e).

Terrot, 2 tub., équip. 3.500 fr. Norton 1930; Lucas plus off.; Zurcher 2 tub Compétition 2.200 fr. Dresch 4 CV équip. 1.700 fr. Crédit, reprise petite cylind., 89, rue de Tocqueville, Paris.
2 Tubes Zurcher Compétition, écl. élect., 2.200 fr. à enlever d'urgence à l'agence Crédit des Rhonyx, 285, Bd. St-Denis, à Courbevoie.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Pierre Garage Renouvier, 4, rue Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, est le seul spécialiste du trois roues.
Darmont spéc. équip. élec. 7.500 comp. mont. 8.000
Darmont, sport à air 4.000
Darmont, sport à eau 2.500
Darmont standard à air 2.000
Darmont standard air 1.800
Darmont standard air 1.500
Châssis, roues, moteurs, chaînes, pièces détach., nves et d'occ.
Renault 6 CV, N N 1927, C. I., écl. et démar. accus nf. ét. part., remise en état depuis peu. Samedi après-midi et dimanche, Poirier, 9, rue du Théâtre, Pierrefitte (S.).
Citroën 5 CV, torp., parf. état, p.: 4.800 fr. F. Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. porte.
Urgent De Dion 10 HP., Torp., 5 pl. état superbe, Mattel, 12, rue Domat, 13 h. à 18 h.
Amilcar 6 CV., gr. sp. Bordino, état parf. 5.200 fr. Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. porte.
Morgan ttes pièces détach., adaptables. Poirier, 77, rue Fontenelles, Nanterre.
Peugeot, C. I., 5 HP, 4 pl., luxe fin, 28, Voltex hous., 4 pneus nfs., ét. génér. parf., 6.800 fr. F. Mercier, 51, rue Jules-Guesde, Levallois.
Sima Violet, gr. sport, ét. nf. absolu superb. caross., Duval, ph. Marchal, vol. souple, voie large, 5 roues. 6.000 fr., à déb., voir 8 h. soir, ou écrire Bulletin 9 bis, rue de la Véga, Paris. Photo s. dem.
Villard, 2 pl., bon état, bas px. Denizot, La Ferté-Milon (Aisne).
Cause départ, particulier vend Renault, 6 CV C. I., 4 pl., écl. démar. élect., phare Marchal, fr. b. état génér., pne nfs., à enlever. 6.500 fr. F. Anderson, 2, rue Rouget-de-l'Isle (près de la Gare), Nanterre (Seine).
Mathis 7 CV., course carr. sport, Bordino, parf. ét. équip. élect., montre, compt., bas prix urgent. Arnaud, 6, av. du Nord, Parc Saint-Maur.
Peugeot quad. ty. 161 ét. parf. 2.200 fr. Ecr.: Fléchelle, 10, rue Feutrier, Paris.
Peugeot 5 CV., Ty. B. C. torp. sport, 3 pl. ét. parf. 4.700 fr. Rabot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m. porte.
Achat compt. Bordino, ou

FIREZONE

LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR
Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.
Facilite les démarrs - Conserve la compression - Evite le grippage - Diminue les résistances - Supprime la calamine - Abaisse la température - Augmente le kilométrage.
FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif.

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE
TH. LEQUIME
7, Rue Labrousse - PARIS-15^e
Tél.: Vaugirard 20-27

ÉLITE
LA BOUGIE QU'IL VOUS FAUT
12, Rue des Poissonniers
NEUILLY-sur-SEINE

LES MOTOS
ROUSSEY
Catalogue franco
8, Rue de l'Électricité, 8
DIJON (Côte-d'Or)

CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS
12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, Tansad
Pare-boue, Repose-pieds.
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
Téléphone: Gobelin 62-82
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contr. 0 fr. 50

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité... adoptez les Groupes d'éclairage



LUXOR
Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRÉCIÉS
Dispositif spécial (Breveté) à manette pour éclairage
CODE & ROUTE
Exigez-le de votre fournisseur
N.B. - Les phares LUXOR munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.
TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e

3 roues rap. Henry, 285, Bd. Saint-Denis, Courbevoie.
Amilcar sport, 2 pl. et Citroën 5 CV, 2 pl. vend. ou échange c. motos. Léon, 89, rue de la Glacière, Paris.
Morgan 29-30, équip. 3.200 fr. Morgan 28, 2.100 fr., reprise, échange, crédit. 178, route Révolte Levallois.
Les deux véhicules 1.100 les plus rapides, sont à vend. au garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.
Amilcar Turbo, 6 cylindres, 6 roues s. pn. spéc., vit. 180 km. voiture imecc. 40.000 fr.
Sandford, turbo Cozette, 4 vit., mot. Ruby, ty. K, chrono. off. 168 km. h. 17.000 fr. Ferions reprise de motos ou de voiturettes gd. sport.

Ariès 5 CV, torpédos, capote rid., écl., démar., moteur révisé, pnx ball., ét. de marche, parf., 2 roues secours. 4.500 fr. Planchenault, rue Rosenwald, 17 bis, Paris (15^e).
B. 14 G. Voltex fx. cab. 4 places, ét. nf., prix intér. Reprend commerciale. Taussig, 8, rue Martinique, (18^e).
Tri-Moto Bert, 350 cmc. nf. carross. tourisme fre. s/3 roues phares, malle tr. r. v. etc. 3.000 fr. Déchanet, 34, rue Championnet, ts. les j. de 7 à 19 h. (18^e).
Citroën 5 HP., 3 pl. tréfle, carr. luxe surbaissé conviend. rep. de comm. méc. parf. éclair. Marchal Fr. AV visible Drouin, 262 ter, rue Chaptal, Levallois. Métro Champerret.
Citroën 5 CV, cabr. parf. ét., pnx access. 6.200 fr. Ecr.: ou vis. dim. Parcelier, 61, rue de la Colonie, Paris (13^e).

Harley-Side 9 CV., tr. b. ét., pnx. ét. nfs. 2.000 fr. Defief, 21, Grande Rue, Montfermeil (S.-et-O.).
Les Occasions en voiturettes du Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.
Cabriolet surb. Morano Marguerite, mot. Chapuis Dornier, 12 soup. état neuf. 12.000
Cabriolet surb. Tracta .. 14.000
Cabr. surb. Clement-Rochelle 17.000
Cabriolet Spider Amilcar G. freins av. 6. r. 715, pneus nfs, ét. gén. splend. 10.000
Cabriolet 6 cyl. Sara.... 5.000

DEPREZ

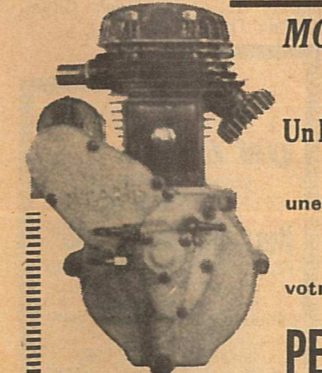
Visitez son Stand
24, Rue Meslay
PARIS (3^e)
(Métro: République) - Tél. Archives 04-23

FN - TERROT

MONET-GOYON
MOTOCONFORT
GNOME & RHONE
ET TOUTES LES MARQUES
Sa Nouvelle SUCCURSALE:
34, Avenue de la Marne
ASNIERES
à la descente du train, près du pont
(Téléphone: DÉRENSE 07-02)

A tout Acheteur: Leçons et Permis conduire GRATUITS et Garage pendant 1 An.
CRÉDIT
Achat - Échange - Occasion
Réparations rapides et Pièces de toutes Marques
REPRÉSENTANTS DEMANDÉS
(Catalogue franco sur demande)
Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.
F. N. visible à PARIS

ADRESSEZ-VOUS... au
SPECIALISTE du PNEU
TOUTES Marques, Dimensions, Garanties.
QUELQUES EXEMPLES
27 x 4. ENVELOPPE 115 »
26 x 3,50 ET 100 »
25 x 3. CHAMBRE 75 »
Tous Accessoires caoutchouc
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard
PARIS-15^e — Vaug. 41-42



MOTOCYCLISTES... MÉCANICIENS!

Un ÉCHANGE INTÉRESSANT
Un Moteur ou une Boîte de Vitesses } Neuf
contre
Votre Moteur ou votre Boîte de vitesses } Usagé
DEMANDEZ A
- 23 -
PERTUISOT r. des Acacias
PARIS (17^e)

Ses conditions de reprise pour vos Moteurs et vos Boîtes de Vitesses, trop usagés pour être réparés, vous aurez du neuf à des Prix avantageux et garanti 6 mois.
Réparations des Boîtes de Vitesses et Vente de Pièces détachées
Agent des Pièces STAUB

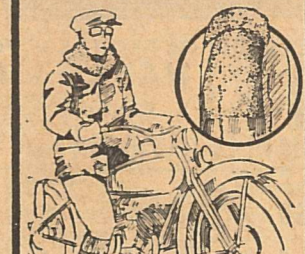
THE MOTORIST

41, Av. des Ternes PARIS
28, Rue des Acacias (17^e)
GALVANI 71.64 - WAG 12 20

PORTEZ nos "OILKINS ANGLAIS"



cuissards huilés 49 F
GANTS FOURRES 25 F
IMPERMEABLE 99 F
AMERICAIN
DOUBLÉ DOS - DOUBLÉ TOILE



CANADIENNES fourrées 295 F
GILETS de CUIR américains 99 F
BON pour un SUROIT expédié avec le catalogue 120 gravures contre 3 fr. en timbres :
CANADIENNES fourrées 295 F
GILETS de CUIR américains 99 F

Cabriolet Peugeot bouleté..... 8.000
Cabriolet Peugeot, bou. 4 places..... 9.500
Amilcar surb. mod. uniq. 9.000
Amilcar C. G. S. spécial.. 7.500
Bugatti Brescia..... 7.500
Bugatti de Viscaya..... 11.000
Sima Violet course splend 3.500
Sima Violet, écl. élect.... 2.800
3 CV, écl., dem. gd. cof. ar. genre comm. et. nf. 5.000
Citroën Cabriolet, 5 CV... 4.500
Splendide 3 pl. tréfle D. F. O. F. P., s/conf. reprises en compte, échange, crédit 4.000
Particuliers, Agents, attention!!! Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, est pour la saison 1931, concess. exclusif des side-cars **Buffler** ts les mod. liv. de suite, il solde un lot de cinquante sidecars de diff. marq. ayant fait étalage, mais nf., garant. dem. des prix, voyez ce qu'il vous off. vous serez agréablement surpris.

Citroën B. 14 G. fin 1928, cond. int., 4 pl., pne nfs, ét. méc. impeccable. Fouquetteau, 60, rue de Château-d'Eau, Paris.
Donnet-Zedel 7 CV 1927, cab., 3 pl., b. ét. nec. car. ent. équip. av. flasques et pare-chocs nouib, acces. Cause départ. Morain 45, rue de l'Amiral-Roussin, Paris (15^e).
Amilcar Bordino, 2-3 pl., ét. de marche. 3.500 fr. Doublet, 128, Jean-Jaures, Levallois.
Citroën 9 CV., ty. B. 14-28, faux cabriolet. 4 pl. ét. impeccable, reprend voiture plus faible ou moto, prix 8.800 fr., écr. ou tél. à Trudaine 38-79. Aujanves Raymond, 27, rue de Maubeuge, Paris.
Cabriolet 5 CV, Citroën, abs. nf. carross. hors sér., phare, etc., reprend motos en compte. Bourdon, 128, rue Jean-Jaures, Levallois.
Renault 6 CV, N. N. cabriolet spider 1928, reprend motos en compte. 6.000 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaures, Levallois.

SIDECARS
Harley, side 2 cais. dont 1 liv. 2.000 fr. Vanneste, 7, rue Saulpie, Vincennes.
Koehler Escoffier, 500 cmc. à cumbut. écl. élect., pne conf., side ressorts longs, b. ét. 3.500 fr. Renault. Tél. Roq. 91-18.

LES **ACCUS NORD** Pour MOTOS sont les **MEILLEURS**
ACCUS-NORD 79, Rue Gantois - LILLE (Nord)

Sidocar val. 3.000 fr. ay remp. prix elegance. 1.500 fr., extra surb., frein s. roue. Henry, 285, Bd. Saint-Denis, Courbevoie.

ECHANGES

Amilcar 7 CV. Cly S. S. 28., gr. sport, surb. équip. parf. 9.500 fr. ou échange c. moto 350 ou 500 cmc. équip. av. soutele. Verchere, 21, rue de Tlemcen, Paris (20e).

Benjamin 6 CV., torp. com. ecl., dem., klaxon, 5 roues, 1.500 fr. ou échange c. side 4x8 CV. Arque, rue des Pyrenees, Lourdes.

Terrot, Champion France, 350 cmc., 2 tub. Marchal, te chromée, culb. enfermée, c. 350 cmc. Catal. Max, 178, route de la Révolte, Levallois.

Salmon 7 CV, torp., 4 pl., frs, av. ecl. dem., état nf, à vendre, bas px, ou éch. contre solo ou side 750 ou 1.000. René Gillet, préf. ou bon. marq. Etud. poss. dpt. Patissier, abattoirs, Fontenay (Vendée).

Camionnette Renault, 10 CV., type 11 pr., les march. 800 fr., éch. Moto 350-500, Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 m., porte.

ON DESIRE ACHETER

Achète au mieux Motos modernes. Delcayre, 24, bd. de Charonne, Paris (20e).

Acheterai comptant motos mod. Voitures sport Amilcar, Rally, B. N. C. Verchere, 21, rue Tlemcen, Paris.

Achat ou avances sur motos agence motos Peugeot, 178, route Révolte, Levallois. Tél. Carnot 46-82.

Cherche moteur de moto, 5 à 10 CV. b. ét. A. Mouchet, 32, rue Boursault, Paris.

DIVERS

Courroie pr. Motobécane, larg. 16 m/m, le m. 18,50, larg. 14 m/m le m. 14 fr. 1, rue Jardins-Saint-Paul, Paris.

Fonds de Cycles et Motos si vous désirez vendre ou acheter adressez-vous de conf. spécialités Ardel, 66, Chaussée-d'Antin, Paris. Renseignements gratuits.

Brevet à vendre. C. de vitesse, au pied, adaptable à ttes les motos, simple et d'un px de revient très bas. Marcel Chenaud, 68, rue des Poissonniers, Paris.

Toutes les dimensions de chaines, selles Planor, 60 HS, courroies 1 m. 70, Dunlop 19 m/m, 25 fr.; 200 pneus Motobécane nfs, 30 f. renforcés, 60 f. 26x3,5 nfs, 90 f. et tous pneus neufs talons et tring. nfs, sold. grandes selles, A. R. Moyx, freins, 1, rue des Jardins Saint-Paul, Paris.

Chauffeur ayant camionnette Renault, 600 kg, tr. propre, cherche liv. pr maison sérieuse de préf. à l'année. Préentions très modestes. Marcel, 3, rue Surmelin, Paris (20e).

Une carabine Winchester, autom., calib. 22, parf. état, 380 f., pistolet automat., 7,65 "Star" avec fonte et. nf. 150 f. Henriot, Le Coteau (Loire).

MOTOCYCLISTES !! LE "ROTAPHONE" LIBERE LA ROUTE VIBREUR AUTOMATIQUE Seul pratique et efficace. 80 En vente partout... VANGIN & SOUDY Constructeurs 118, Rue du Dauphin :: LYON ::

PIECES DETACHEES POUR TOUS MODELES HARLEY-DAVIDSON NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK HARLEY-DAVIDSON Repairs - Tél.: Maillot 05-21 et 14-31 -

FRANCO 60 fr. 13 Outils, 1er qual. té, Boite acier émail noir L. 200 x H. 55 x L. 55. Indispensable à tout Motocycliste. EMBOUT DB: Porte-fillets - Porte-larades Cago 39.6, 34 fr. - Porte-larades 2 à 10, 18 fr. Cago 25.4, 22.40 - 10 à 20, 28 fr. Composition 25.4, 7 fillets, 105 fr., Composition 39.6, 6 fillets, 145 fr.; Composition Auto DB: 8/125 gauche 14 x 150, droite et gauche 7.5 x 75-8.16 x 84; 170 fr. Loc. d'OUTILLAGE, 46, rue A. elot, PARIS-11e. Tout outillage Moto, Auto

GILLET-HERSTAL DRESCH Terrot - Gnome Motoconfort - Soyer Cyclecars, Voiturettes REMY

LA DRESCH

MANTEAUX DE CUIR NETTERCUIR Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1er choix et tannés au pur chrome, donc INUSABLES et IMPERMEABLES au Prix de 425 fr. et 475 fr. TARIF sur DEMANDE Nettercuir 17, r. de Constantinople PARIS - Laborde 26-85

AGENCE 21, Rue de Tlemcen PARIS-XXe Mét. 76-39 Comptant - Crédit ACHAT - ECHANGES aux meilleures conditions RÉPARATIONS

A CARDAN se vend chez BOGEE, 57, bd de Grenelle - Paris Pièces détachées tous modèles PRIX SPÉCIAUX POUR AGENTS

Les pneus 27 x 4 coûtent 120 fr. Les roues complètes pr Amilcar, 200 f., au Garage Renouvier, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20e). Tél. Rog. : 07-67.

Réparations, révisions après devis par spécialiste, b. outillés, 7, rue Gravel, Levallois.

Récompense à qui retrouvera. Moto Peugeot, type P. 103, 3 CV. 4 Typ., 250 cmc, n° 6825 R. D. 5, Lecroc, 109, avenue du Maine, Paris (14e).

Le seul atelier spécialisé pr la réparation et la révision sér. de ttes Motos. Pose d'acc., reprises, échanges, 7, rue Gravel, Levallois.

150 Roues pr Voiturettes, à sold., Rudge Raf D. F. Michelin, etc., depuis 10 fr. la pce. Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20e). Tél. : Rog. 07-67.

Garage pr Motos, pl. dispon., prix intérés., 14, boul. Péreire. Tél. : Wagr. 95-04.

Occasions Cerretti super. silen. 175 C. 3 nf, 60 f. Radios phare, lant. arr., altern. et ecl. à l'arrêt pr velomot., 100 fr. Lequesne, 19, rue de Paris, Vanves.

Au garage Karpoff à Montargis (Loiret); Maison spéc. de la motocyclette et cyclecars. Vous y trouverez un gd choix de machines nves, et occ., à tout px. Agence Motoconfort, Dollar Kähler Escoffier, B. M. W., révision gle. de ttes mach., avec outillage moderne. Tél. : 420.

Sacoques cavaleries, val. 150 fr. sold. à 50 fr. récl. de l'ag. Dresch Peugeot-Soyer, qui livre ses mod. sans intér. av. 1er vers. 400 fr. 87, rue de la Glacière, Paris.

Cherche garage pr. side, 14e banlieue limitr. si communie. facile, ne sors que l'été. Au besoin prend. pte remise entière, av. quelq. camarades de club. Ecr. : Bergeon, 20, rue des Suisses, Paris.

Pour vélomoteurs groupe Magondeaux Typ. V. phare nick., bouteille 170 lit. av. attaches, 125 fr. val. 225. F. Viaud, rue Lapérouse, 33, Rochefort-sur-Mer, (C.-Inf.).

Pare-brise arrière, 3 gl. au plus offrant. Guthr, 7, rue Thorel, Paris.

Sacoques cavaleries, 45 fr. gants mousquetaire, 40 fr. Vélo moteur 600 fr. F. Léon, 87, rue de la Glacière, Paris.

Spécial de Motos, malade, cède à acquéreur, sér. superbe mag. de vente, admirabl. situé à Paris, av. école de cond. Etabl. modern. av. b. matériel bénéf. net 75.000 fr., peut doubler par pers. active, traite av. 75,000. Guyot, 47, rue Turbigo, Paris.

UN LOT... quelques paires de GANTS Hors classe, val. 85 fr réservés exclusivement à nos Abonnés 40 fr. à... Joindre mandat à la commande adressée à: MOTO REVUE 51, Rue Vivienne - PARIS

nos assurances

Notre "SERVICE DES ASSURANCES" peut faire assurer ses Abonnés à toutes les Compagnies d'Assurances (syndiquées ou non). Toutefois, la plupart de ces Compagnies appliquent le Tarif syndical sans aucune différence; d'autres, font de 5 à 20%. Nous faisons bénéficier nos Abonnés du maximum de ces différences, que d'aucuns appellent des "Commissions". Par contre, la Compagnie "LE SIECLE" (Cie non syndiquée) consent des primes exceptionnellement réduites, du fait de notre contrat, déjà fort ancien, puisqu'il date de plusieurs années; nous sommes heureux de pouvoir en faire bénéficier nos Abonnés qui nous en font la demande expresse en nous remettant leur Bulletin d'Adhésion. Voici nos Tarifs forfaitaires pour cette Assurance, y compris les Services Juridiques gratuits, et pour une garantie contre les accidents corporels et dégâts matériels causés aux tiers, pour 100, 150, 200 ou 300.000 francs. Nous conseillons de prendre une garantie moyenne de 200.000 francs.

Table with 8 columns: GARANTIE TOTALE (100,000 to 300,000) and 8 rows of vehicle types (e.g., jusqu'à 2 cv 1/2, 4, 5, 7, 9, 12, 13, 14, 15, 17, 19, Pr une Ford 14 cv). It lists premium amounts for various cities and departments.

Une ristourne de dix pour cent (10%), sur le montant total de ce barème, est faite aux Clubs amis qui sont en rapport avec nous. Ces ristournes peuvent atteindre, selon le nombre d'assurances faites dans l'année, un rappel jusqu'à 15 et 20% de remise

COMBINAISONS INTERESSANTES:

Table showing insurance combinations: L'ASSURÉ VEUT LAISSER CONDUIRE son véhicule par un ami; L'ASSURÉ VEUT TRANSPORTER UN AMI et lui étendre sa garantie. Lists surprime percentages for Tansad, Sidocar, Cyclecar, Voiture, and Camionnette.

Avez-vous lu MOTO REVUE attentivement? Avez-vous vu que nous organisons des rallies? Avez-vous remarqué que des sorties sont faites avec notre Concours, par la plupart des Clubs; dans ce cas (Rallies, Concours, Sorties amicales) nos Assurances jouent, tandis que la plupart des Assurances sont annulées, du fait des Concours, Rallies, etc.

N'oubliez pas que l'Assurance aux Tiers ne vous garantit pas des dégâts que l'on vous occasionne: il vous faut, en telle occurrence faire une action en justice. Or, la plupart d'entre vous n'ont pas le temps: faites donc un additif à votre Police qui vous permet de vous contre-assurer: D. I. A. ou D. A. S. Les Services de Contentieux et Juridiques sont absolument gratuits pour nos Abonnés-Assurés.

Et après, soyez prudents... mais tranquilles!

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT - AGENCE DES GRANDES MARQUES - 8, Avenue Dorian - PARIS (12e) (OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI) (Face Métro Nation)

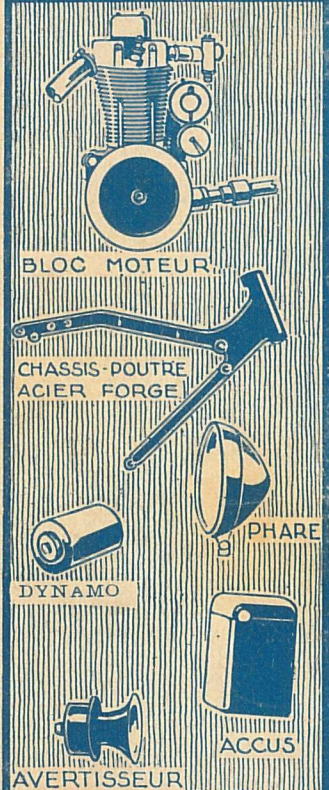
Pas de Surprise!



DOLLAR

LIVRE AU PRIX DE SON CATALOGUE SES MACHINES TOUTES EQUIPEES

3000 Agents



BLOC MOTEUR

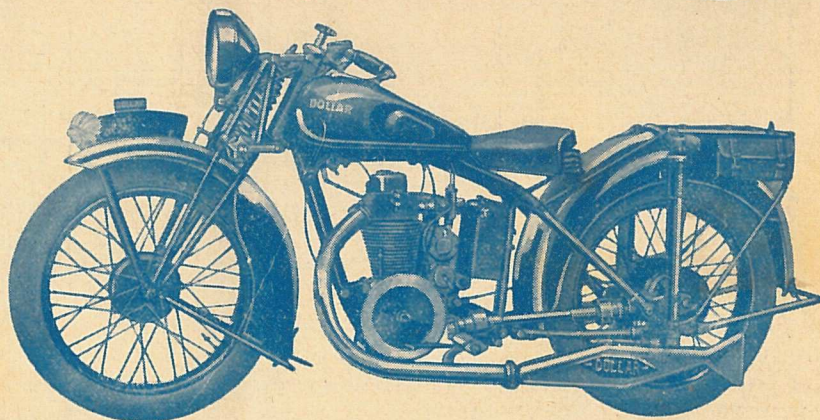
CHASSIS-POUTRE ACIER FORGE

DYNAMO

PHARE

ACCUS

AVERTISSEUR



- 3 cv.** Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Eclairage par Alternateur, Phare, etc. **3.995 fr.**
- 4 cv.** { Bloc-Moteur CHAISE, Culbuteurs, Châssis-poutre acier forgé, Equipement électrique: Phare, Dynamo, Accus, Avertisseur, etc. } **4.950 fr.**
- 5 cv.** { Prix } **5.750 fr.**

Avez déjà vous ce catalogue ?...



12 MOIS DE CREDIT — SANS MAJORATION —

...sinon, remplissez le BON ci-dessous.

ÉTABL. DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne - JOINVILLE (Seine)

Veuillez m'envoyer gratuitement votre Catalogue illustré ainsi que vos Conditions de Vente à Crédit.

Veuillez également m'indiquer l'adresse de l'Agent "DOLLAR" le plus proche de mon domicile.

M _____

Rue _____

Ville _____ Dept _____