

23^e ANNÉE N° 656
5 OCTOBRE 1935

Pannes d'allumage.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297.37

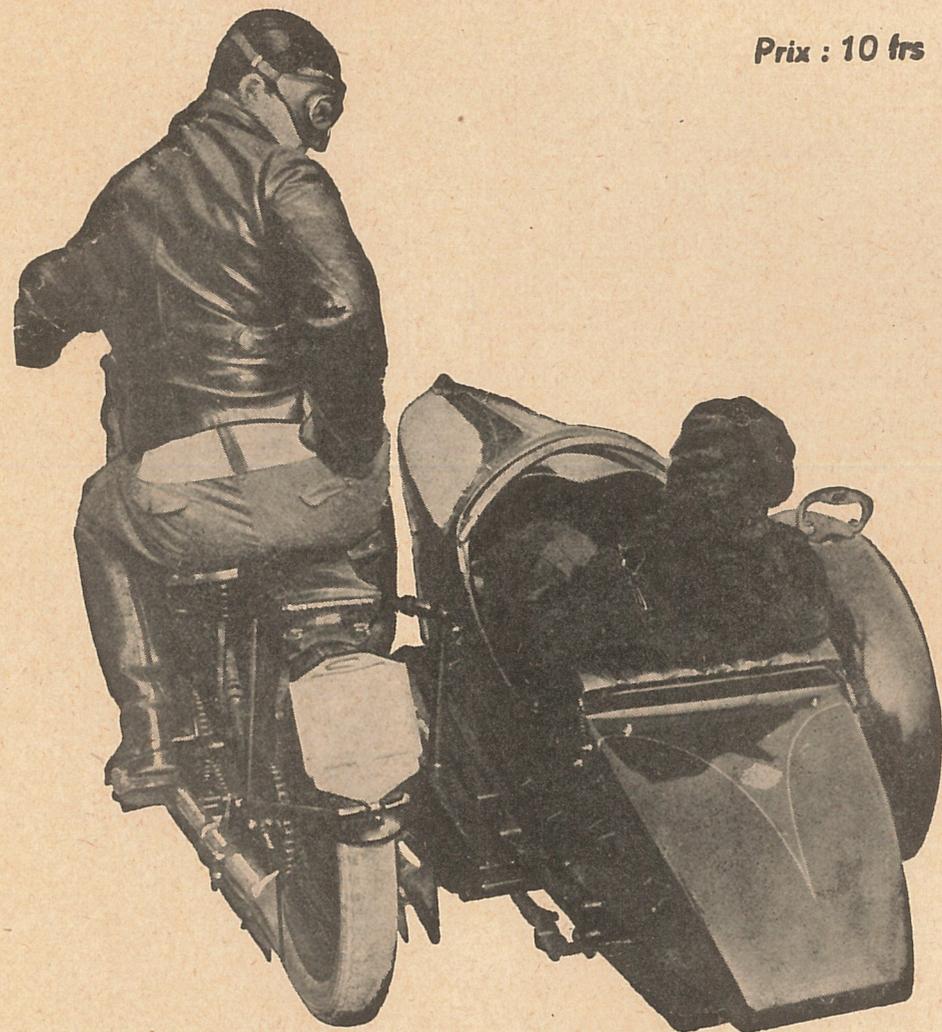
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

M. Meillon, au Fer à Cheval de Sixt (Haute-Savoie).
(Premier prix de notre Concours de photos.)

il faut l'avoir lu le

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



12, Rue de Cléry
PARIS-2°

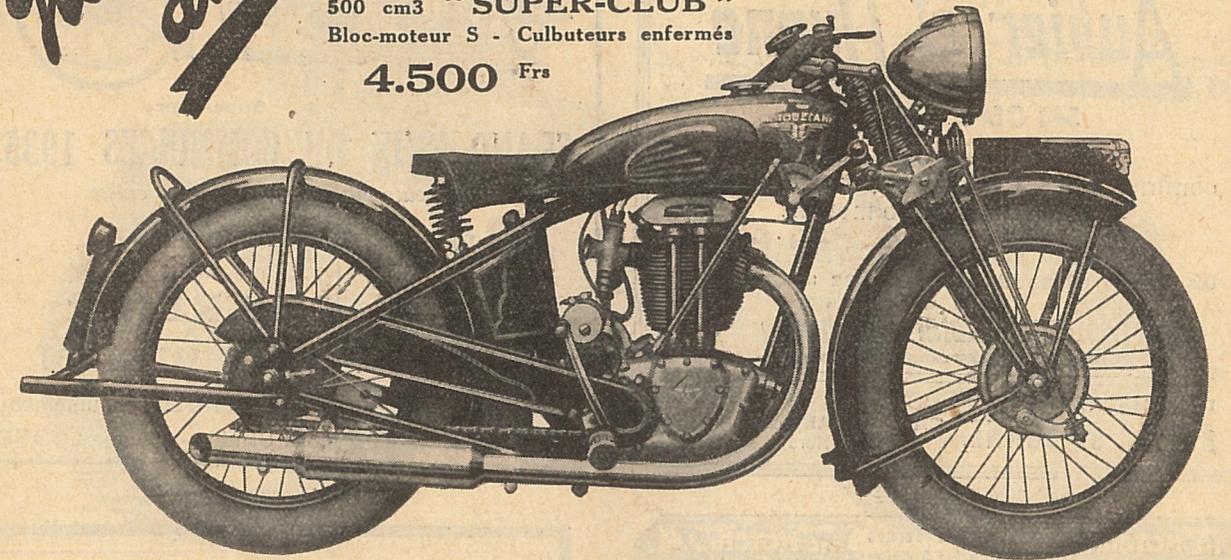
**pour bien connaître le
fonctionnement de la Moto
et en apprécier le charme**

Envol franco 11 fr. 75

*3 Nouveautés
au Salon!*

1. LE VÉLOMOTEUR " GRAND ROUTIER "
2. LES 350 ET 500 " SUPER-CLUB "
3. LES 350 ET 500 " SOUPAPES ENFERMÉES " LATÉRALES

500 cm³ " SUPER-CLUB "
Bloc-moteur S - Culbuteurs enfermés
4.500 Frs



PRÉSENTÉES PAR

MOTOBÉCANE

AU STAND 5 - SALLE F

Avec le choix le plus complet en :

VÉLOMOTEURS à une, deux ou trois vitesses
MOTOCYCLETTES 175 - 250 - 350 - 500 de Tourisme
MOTOCYCLETTES 350 et 500 de Sport

TOUS MODÈLES GARANTIS UN AN

12 MOIS DE CRÉDIT
3.500 Agents en France

ATELIERS de la MOTOBÉCANE

16, Rue Lesault, 16 - PANTIN (Seine)

BON A DÉCOUPER
ATELIERS de la MOTOBÉCANE - 16, Rue Lesault, PANTIN
Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente
crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.
N. Rue et Dépt. S. 1035

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

100 Heures de vol
et la
TRAVERSÉE de la MANCHE

par Henri MIGNET
sur son
"POU-DU-CIEL"
équipé du moteur

Aubier et Dunne

540 CMC. (20 CV.)

strictement de série,
confirment les qualités de construction et
d'endurance de ce moteur.

Ces résultats consacrent les 15 années d'expérience du

Moteur Aubier et Dunne

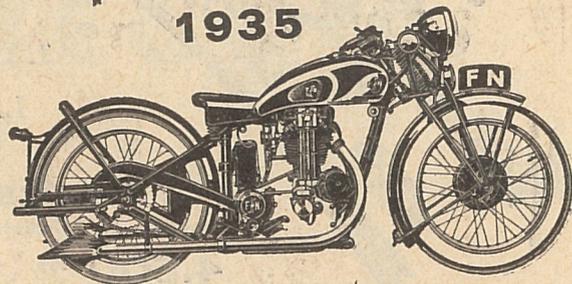
DOCUMENTATION A
AUBIER et DUNNE, SAINT-AMAND-LES-EAUX
(Nord)



FABRIQUE NATIONALE

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

NOUVELLES SÉRIES
1935



La 500 cmc. - Supersport

GRAND PRIX DU COMMINGES 1935

Une seule machine engagée se classe

1 ÈRE

en 500 cc.

avec

CHARLIER

Moyenne : 137 km. 900

Carburateur AMAL - Chaîne RENOLD - Équipement
électrique BOSCH - Huile SHELL - Bougie LODGE

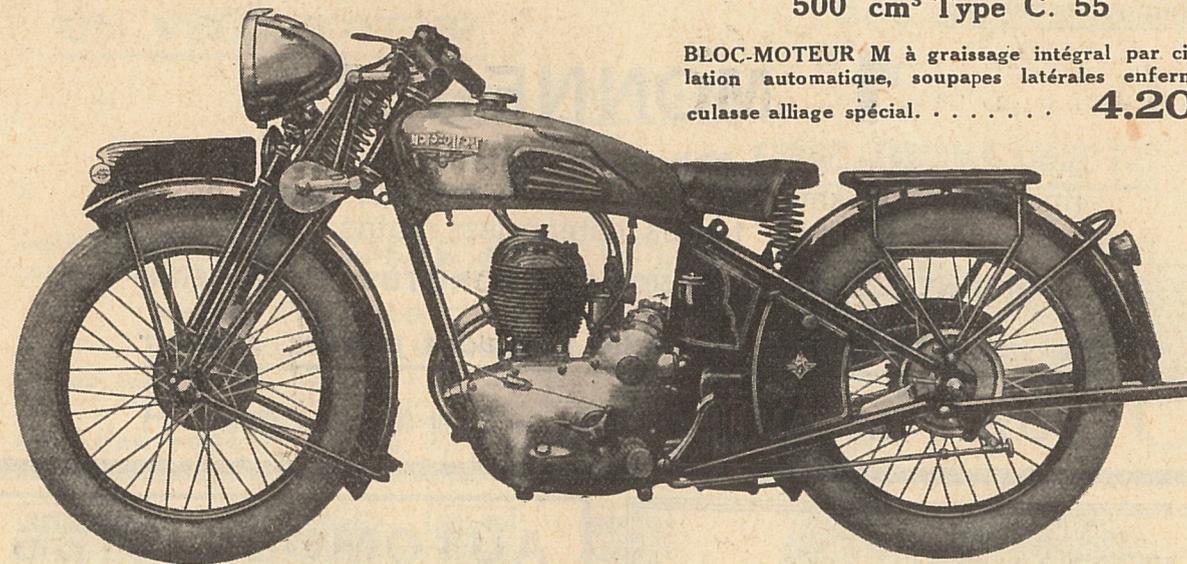
AU SALON — STAND 15 — GALERIE C

MOTOCONFORT

Présente ses Modèles 1936

500 cm³ Type C. 55

BLOC-MOTEUR M à graissage intégral par circula-
tion automatique, soupapes latérales enfermées
culasse alliage spécial. 4.200



ET ATTIRE VOTRE ATTENTION SUR

LE VÉLOMOTEUR TYPE " GRAND TOURISME "

avec fourche à amortisseurs réglables -:- Pneus de 60 -:- Réservoir 6 litres
-:- Larges garde-boue -:- Moteur avec cylindre alliage léger chemisé
fonte martensitique -:- 2 ou 3 Vitesses avec commande au cadre -:-
Double échappement -:- Haut rendement en côte -:- Pédales à blocs
caoutchouc avec dispositif breveté permettant de les bloquer sur une
-:- -:- même ligne en position de repose-pieds -:- -:-

Les 250 cm³ " UTILITAIRE " Bloc-Moteur " M " à 2.750 Frs
350 cm³ " UTILITAIRE " Bloc-Moteur " M " à 3.200 Frs

UN AN DE GARANTIE — 12 MOIS DE CRÉDIT

LA MOTOCONFORT
16, Rue Lesault, 16 PANTIN (Seine)

BON A DÉCOUPER
LA MOTOCONFORT - 16, Rue Lesault, PANTIN
Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions
de vente, crédit et adresse de l'agent le plus
proche de mon domicile.
M Rue à Dépt CS. 1035

THE MOTORIST 41, Av^e des Ternes **THE MOTORIST**
THE MOTORIST 28, Rue des Acacias **THE MOTORIST**
PARIS - 17^e
SALON DE L'AUTO, Stand Coupole D'ANTIN

CANADIENNES FOURRÉES
115 fr.
Articles
soignés à
145 fr.
Luxe, col
raison :
250 fr.
Echantillons
sur demande

CASQUES 59 fr.
Protecteur "MOTORIST"
à double calotte de liège.
Casque
AMO
95
francs
Casque
GENO
100
francs

SACOCHE DOUBLES
SACOCHE
de CUIR
35 fr.

CUIR 3/4 155 fr.
Vêtement de
cuir, long.
Om. 90. Arti-
cle soigné,
doublé mol-
leton.
Blousons
de CUIR
99 fr.

GANTS
Grand choix de
Gants fourrés
depuis 15 fr.

BOTTES DE CUIR
Solide : 99 fr.
1^{er} choix
125 fr.
Bottes Phoque
Marais
Imperméable

SEATLESS : 59 fr.
Pantalon de
moto, sans fond
en twill solide
Se fait en grani-
cuir.
79 fr.

RAYON de PATINAGE
PATINS depuis 59 fr.
PATIN HUDORA

GUISSARD TISSUS
SIMPLE 20 fr.
Article cuir, gra-
nicuir grainé :
39 fr.
Article à ferme-
ture Éclair :
59 fr.

AVIS IMPORTANT — SI VOUS NOUS ADRESSEZ
EN TIMBRES-POSTE CINQ FRANCS VOUS RECEVREZ
NOS 3 CATALOGUES ET UNE PLAQUE d'IDENTI-
TÉ REMBOURSABLES PAR UN BON DE
CINQ FRANCS INSÉRÉ AU CATALOGUE.
REMISE SPÉCIALE AUX LECTEURS de "MOTO-REVUE"
OUVERT LE DIMANCHE - CATALOGUES SUR DEMANDE

SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

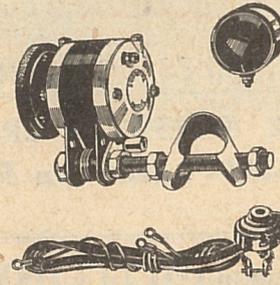
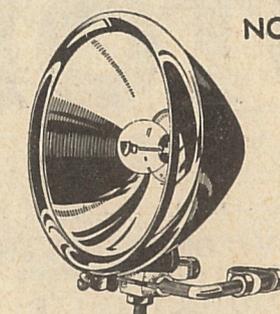
TRÈS
PUISSANT
par
alternateur

MODÈLE
75

Pour motos
toutes cylindrées

L'ÉQUIPEMENT
COMPLÉT :

280 FRs



Catalogue franco sur demande
E^s SOUBITEZ, 188, R. de la Roquette, PARIS

Parolea

COUPE D'ARGENT DES MOTOS

(AUTODROME DE MONTLHÉRY)

Catégorie 500 cc.

1^{er} MONNERET

accomplissant en 3 heures la distance de 358 kms 395 (moyenne 119 kms 465) réalisant le meilleur temps de la journée, toutes catégories motos.

M. MONNERET pilotait sa 500 cc. "MONOTUBE" DE SÉRIE
la même machine que celle que vous pouvez acheter

VOYEZ-LA AU SALON - Stand N° 8 - Galerie H

AU SALON

Ne manquez pas de
visiter le Stand

RENÉ GILLET

Galerie C - Stand N° 8

RENÉ GILLET & C^{ie}
126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

CATALOGUE SUR DEMANDE

AGENCES :
à LYON: 1, quai Claude-Bernard
à ALGER: 5, Villa des Crêtes
LA REDOUTE.

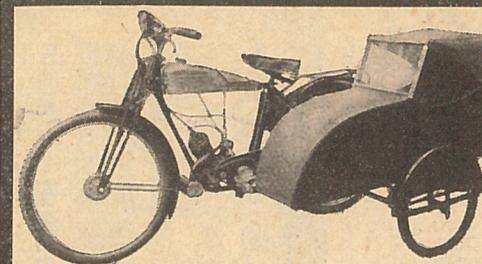
AUTOMOBILISTES MOTOCYCLISTES

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

L'EXPOSITION PERMANENTE DUFAYEL-AUTOS

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

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



ENFIN ! grâce aux Side-Cars

PRÉCISION

le problème du transport
des bébés
des bagages de camping
des petits colis

avec

UN VÉLOMOTEUR,

UN TANDEM

ou UNE BICYCLETTE

est résolu

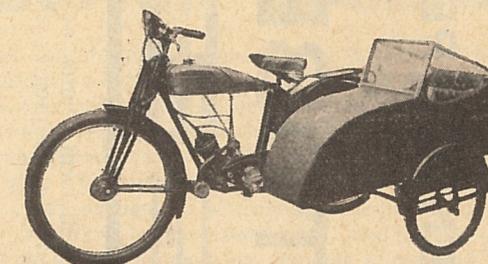
avec les NOUVEAUX MODÈLES
(Brevetés France et Étranger)

PRÉCISION

munis d'un châssis articulé
instantanément démontable

Venez les voir au SALON - Galerie C - Stand 3

CATALOGUE FRANCO
SIDE-CAR PRÉCISION - 56, Bd de Cligny - PARIS



DOLLAR

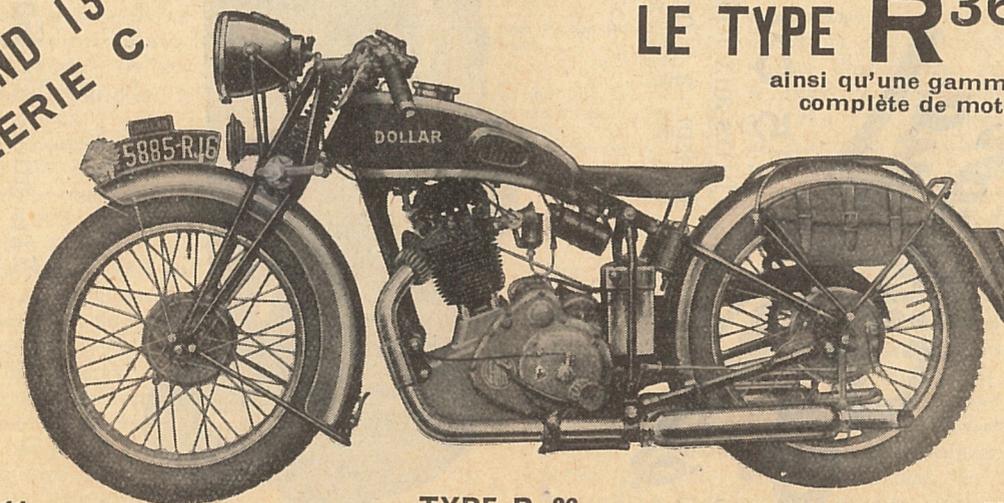
O.M.I. - 34, rue Auguste-Lançon,
PARIS (13^e)

UN des NOUVEAUX MODÈLES EXPOSÉS au SALON

LE TYPE R³⁶

ainsi qu'une gamme
complète de motocyclettes

STAND 13
GALERIE C



Téléph.
Salon 111

TYPE R. 36

en
Tourisme
et en
SPORT
avec
MOTEURS
à
CULBUTEURS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

POUR SE DÉPLACER RAPIDEMENT A PEU DE FRAIS

*Side-car
Siempre
à l'écart*

MOTOBÉCANE
BERNARDET

5 CV

5 litres aux 100 km.
90 km. à l'heure

Deux noms universellement connus, aux conceptions industrielles partout appréciées, en tête du progrès chacun dans leur spécialité.

MOTOBÉCANE "Vulgarisateur de la Motocyclette"
BERNARDET "Le premier side-car du monde"
ont réalisé un accord pour la fabrication en série du
"SIDE-CAR ÉCONOMIQUE".

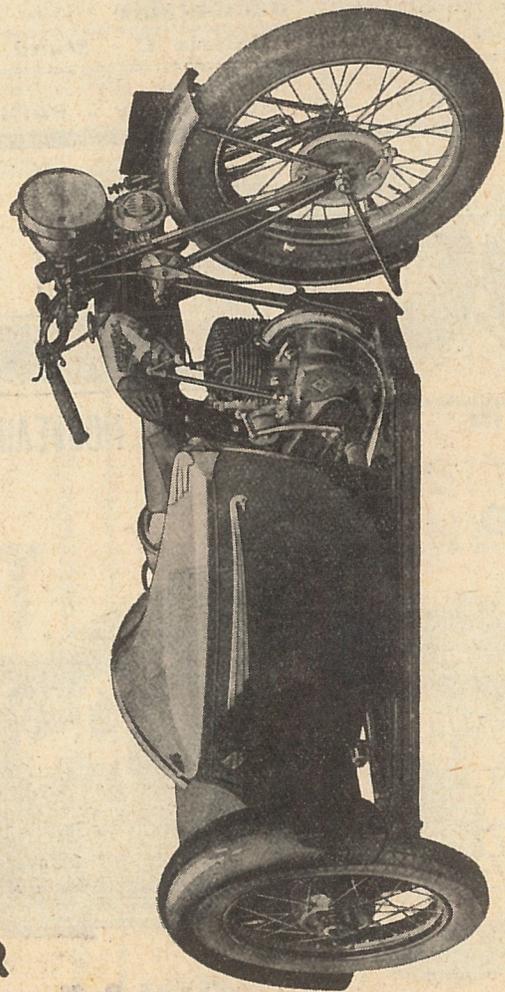
L'ensemble MOTOBÉCANE-BERNARDET est
une SOLUTION ÉPROUVÉE. C'est le véhicule
qui revient le moins cher tant à l'achat qu'à l'usage.

C'est le seul GARANTI UN AN.

Il est vendu avec 12 MOIS DE CRÉDIT chez
tous les agents de MOTOBÉCANE.

BLOC-MOTEUR 5 Cv. à soupapes latérales,
graissage intégral par circulation automatique. Équi-
pement électrique complet avec batterie et avertisseur
Side-car BERNARDET — Châssis tôle emboutie
Carrosserie tout acier montée sur silentbloqs.

Prix de l'ensemble tout équipé : **5950** Frs



Exposition au Salon : Stand Bernardet = Galerie C = Stand 11

Demandez un essai au Stand Bernardet où au Stand Motobécane (n° 5 - Galerie F)

Envoi gratuit de la notice du "Side-car économique" aux Ateliers de la Motobécane, 36, rue Lesault = Pantin



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

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

ABONNEMENTS

UN AN 6 MOIS 3 MOIS

52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^{os}

FRANCE & COLONIES

45 fr. 23 fr. 14 fr.

UNION POSTALE

66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche

Belgique, Bulgarie, Canada, Congo

Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg

Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne,

Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse,

Tchécoslovaquie, Russie.

AUTRES PAYS

84 fr. 43 fr. 25 fr.

MILITAIRES

25 fr. 12 fr. 8 fr.

Tél. GUT. 73-32 (+ lig. gr.)

C. C. Postal 297-37

LE MOTEUR DE MOTO ET L'AVIATION LÉGÈRE

Le moteur d'aviation est un moteur trop cher, et l'aviation légère ne peut se développer que si les appareils sont très bon marché. Le système des primes est artificiel. Au début il a pu contribuer au développement de l'aviation privée, mais il a détourné les constructeurs de la recherche du bon marché. Et si le nombre des avions privés atteignait le chiffre qu'il serait normalement permis d'espérer, le chiffre des primes constituerait pour l'Etat une charge beaucoup trop lourde, et il serait à craindre que les primes fussent alors supprimées. Qu'advendrait-il alors de l'aviation privée. L'Etat eût, croyons nous, joué un rôle beaucoup plus utile s'il avait organisé des concours entre les constructeurs pour la création de l'avion bon marché à l'achat et économique d'entretien. Voyez ce que la Coupe Deutsch a permis de faire dans un autre domaine. Quoiqu'il en soit le petit avion est trop cher, et pourtant il y a toute une jeunesse qui ne demande qu'à voler. Il y a bien le mouvement Pou-du-Ciel mais on peut craindre de la construction d'une cellule par un amateur et d'un apprentissage effectué par le néophyte sans le contrôle d'un moniteur présentant des dangers que nous avons déjà signalés. Tenons-nous ici à la question des moteurs.

Un moteur d'avion léger donnant la vingtaine de chevaux indispensables pour voler avec sécurité, coûte plus de 5.000 francs. C'est là une somme assez élevée. Aussi voyons-nous beaucoup de débutants qui essaient de voler avec des vieux moteurs de machines des stocks. C'est là un sérieux danger, sans doute en parfait état et bien réglés ces moteurs peuvent donner 17 ou 18 CV, mais ils sont incapables de maintenir cette puissance. On court le risque après avoir décollé, d'être soudain lâché par le moteur, et rien n'est plus dangereux qu'une panne de moteur survenant alors qu'on n'a pas encore pris de la hauteur. De plus ces moteurs sont beaucoup trop lourds ce qui gêne le centrage et ils vibrent ce qui est un autre inconvénient grave. On pourrait être tentés d'utiliser un moteur de moto un peu plus moderne nous ne croyons pas non plus que cela soit à recommander. Le monocylindre de 500 ou 600 cmc., développant 20 ou

25 CV est courant mais lui aussi vibre trop et est trop lourd d'autant qu'il faudrait lui adjoindre un démultipliateur. Le petit avion exige un moteur qui ne vibre pas, qui ne dépasse pas avec ses accessoires deux kilos au cheval, et qui offre une grande marge de sécurité. Il ne faut pas non plus qu'il offre une grande surface frontale. Nous ne croyons pas qu'il y ait de moteurs de motocyclette répondant à toutes ces conditions, mais cependant il nous semble que partant d'un moteur de moto on pourrait y apporter les modifications nécessaires pour établir un moteur d'avion léger. Trois types de moteurs nous paraissent très intéres-

SOMMAIRE

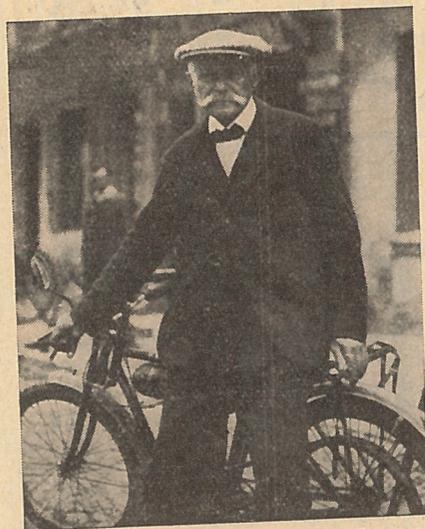
N° 656
du 5 octobre 1935

Informations	880
Un beau voyage de M. FRAICHET	881
Points de vue, à propos d'équi- pements	884
Résultat de notre concours de photographies	885
PANNES D'ALLUMAGE, par H.-P. BORESTROKE.....	886
Les matériels nouveaux de l'aviation légère, par F. DE LABORDERIE.....	888
Le caoutchouc, par RAVISSE.	890
Questions et réponses.....	892
La vie des clubs.....	894
Le sport	895
Henné bat encore une fois le record du monde de vitesse.	896
Constructeurs fabricants	897
Les Six Jours internationaux, vus par Robert SEXÉ.....	898
Beaucoup trop de bruit, par R. MOLLARD	900

tant : le flat-twin, le deux cylindres deux temps en ligne, le quatre cylindres quatre temps soit le flat-four, soit le quatre cylindres en V léger, soit le quatre cylindres en quince soit le quatre cylindres en ligne. Nous en trouvons des exemples dans la construction motocycliste. Mais ils sont trop lourds et tournent trop vite, ce qui soumet leurs organes à des efforts d'inertie violents. Le moteur d'avion léger doit avoir un régime, moins élevé et un moindre taux de compression, par exemple, un régime maximum de 3.000 à 3.500 tours et un régime d'utilisation de 2.500 tours, le taux de compression ne dépassant pas 5 à 1. Cela oblige, pour obtenir la puissance suffisante à augmenter la cylindrée et à la porter à un litre par exemple. Mais il faudra alors étudier sérieusement l'allègement. Nous ne pourrions pas utiliser des cylindres ou des culasses en fonte, beaucoup trop lourds à cause des parois épaisses nécessaires au refroidissement. Culasses en bronze d'aluminium cylindres en alliage léger chemisés sont nécessaires. Nous réduirons au minimum le poids des volants d'autant que l'hélice joue le rôle d'un volant, elle ne peut les remplacer complètement si on veut ménager les engrenages du démultipliateur. On pourrait d'ailleurs combiner le démultipliateur et la distribution. Exception faite du flat-twin, les autres moteurs auraient des cylindres inversés. Les soupapes et la distribution doivent être protégés et abondamment lubrifiés. Le deux temps de son côté est très séduisant puisque fonctionnant sous une charge presque constante, ce qui lui

convient admirablement. Un point très important c'est de livrer des moteurs parfaitement rodés. Il ne peut être question de les roder sur l'avion comme on les rode sur une moto, et un serrage de piston peut entraîner une catastrophe. Mais s'il est facile d'indiquer les caractéristiques d'un moteur d'avion léger, il est beaucoup moins aisé de le réaliser

à un prix abordable. Il faudrait pour cela envisager une construction en grande série et nous nous trouvons en présence d'un dilemme : ou l'aviation légère ne peut se développer que si les moteurs sont bon marché, et les moteurs ne seront bon marché que si l'aviation légère est largement développée.



Un vélomotoriste de 78 ans, M. Cassan, agriculteur, à Brax.

MARIAGE

Nous avons le plaisir d'apprendre le mariage de M. Raymond Tykoczinski, l'actif agent de Motobécane et Motoconfort, à Charleville, avec Mlle Yvonne Conseil. La cérémonie a eu lieu dans l'intimité, le 24 septembre, à Charleville.

Nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux.

RUE LAFAYETTE

Les rails de tramways, si gênants par temps humide, ont disparu de la chaussée de la rue Lafayette. Très bien... à quand l'inhumation du dernier « mur roulant » ?

MOTEUR D'AVIONS LEGERS

TRAIN a établi un 2 cylindres d'un litre de cylindrée, pesant 35 kilos, développant 20 à 25 CV destiné aux motoplaneurs ou aux petits avions. Les cylindres ont 80 d'alésage, 100 de course, le taux de compression de 5,5, le régime normal de 2.300 t.-m. Il existe également un quatre et un six cylindres dont les pièces élémentaires sont les mêmes. Le carter est en aluminium avec plan de joint dans l'axe du vilebrequin, cylindres en acier forgé avec ailettes rapportées, culasses en bronze d'aluminium, bielles en dural, distribution A.C.T.

Signalons également que Saroléa construit deux moteurs d'aviation, l'Épervier de 27 CV 5 et le Vautour de 32 CV.

M. PAUL COURTOT N'EST PLUS

M. Paul Courtot, administrateur délégué de la Société Maglum est décédé, le 22 septembre à l'âge de 59 ans. Que toute sa famille trouve ici l'expression de nos sincères condoléances.

A PROPOS D'EQUILIBRAGE

Le Cyclone Wright est un 9 cylindres en étoile refroidi par l'air, alimenté par compresseur. L'alésage est de 155 mm. 6, la course de 174 mm. Il présente une particularité remarquable : c'est un nouveau type de contrepoids sur vilebrequin à amortisseur pendulaire. Le contrepoids est articulé au lieu d'être monté rigidement et le couple qu'il introduit quand le moteur est en marche équilibre les variations du couple moteur qui produisent les vibrations.

INFORMATIONS

LES ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU

Il se multiplie d'une manière angoissante et on ne fait absolument rien pour les éviter. Que les compagnies de chemins de fer aient la priorité pour le passage des trains, on peut l'admettre, mais on doit leur imposer l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité des usagers de la route. Parfois, cela nous est arrivé l'autre jour à Tarbes, on attend 20 minutes l'ouverture des barrières. Le moins qu'on puisse exiger au retour, c'est qu'on ne nous ouvre pas la barrière au moment précis du passage d'un train.

LE NUMERO DU SALON DE «MOTO REVUE»

Comme chaque année, Moto Revue édite à l'occasion du Salon de la Motocyclette de 1935, un numéro album-spécial. Ce numéro mérite bien son nom d'album, c'est une pièce à conserver.

Tiré sur très beau papier couché, il comprendra, outre de nombreux hors-textes artistiques, la description des machines qui seront présentées à ce Salon, des articles de nos meilleurs collaborateurs, des dessins inédits et en particulier, le premier dessin technique de la fameuse Rondine italienne par G. Géo et ceci est un événement dans la presse motocycliste mondiale.

Indépendamment de cela on y trouvera les adresses des meilleurs agents et motoristes de France, des spécialistes, etc... Cet album sera vendu 6 francs à nos lecteurs et 4 francs à nos abonnés. Port en sus. France et Colonies, 0 fr. 75 ; Union Postale, 3 fr. 50 ; Autres pays, 5 fr. 50. Hâtez-vous de commander, il n'y en aura pas pour tout le monde.

FREDDY PARKER EST RETABLI

On se souvient de la chute qu'avait faite au vélodrome de Belfort, l'excellent acrobate motocycliste Freddy Parker, par suite du mauvais état de la piste. Parker est maintenant complètement rétabli et se tient à la disposition des directeurs de vélodromes, organisateurs de réunions et pour toutes exhibitions.

CETTE SEMAINE
à la Maison de la Moto
LA 6 CV
GEORGES IRAT
culbuteurs, traction avant

LE SÉLECTEUR DÉCUPLE L'AGRÈMENT DE CONDUITE

EXIGEZ DU SILENCE

Le silence est à l'ordre du jour, c'est le bruit qui fait le plus de tort à la motocyclette, aussi, amis motocyclistes, efforcez-vous d'être discrets et exigez des constructeurs des motos silencieuses.

CONTRE LE BRUIT, A GRENOBLE

Aux principales entrées de Grenoble, on peut lire cet écriteau : *Grenoble, ville accueillante, est hostile au bruit.* Voici une intelligente façon d'inviter les touristes au silence, et comme toujours, nous sommes persuadés que plus fait douceur que violence.

PARTOUT LE SILENCE !

A New-York, à partir du 1^{er} octobre, tous les « bruits inutiles » seront formellement interdits la nuit. Oui... Mais qu'entend-on par « bruits inutiles » ?

LE DINER DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES VOYAGEURS DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE

Dans sa dernière séance, sous la présidence de M. Grosse, président, le Conseil d'administration de la CS a décidé d'organiser à l'occasion du Salon de l'Automobile, un dîner amical qui aura lieu le samedi 12 octobre, à 20 h. 30, à la brasserie Excelsior, 81, avenue de la Grande-Armée à Paris (16^e). Prix, 25 francs. On s'inscrit chez M. Grosse, 30, avenue de la Grande-Armée ou à la permanence de la C.S.V.A., au Salon de l'Automobile.

AUGMENTATION DE CAPITAL

La maison V.W., qui fabrique les accessoires bien connus, vient de doubler son capital en le portant de 75.000 à 150.000 francs.

LES TUBES «COMPÉTITION» PASSENT DE MODE

Les tubes « Compétition » semblent enfin passer de mode. Le plus surprenant est la faveur dont ils ont joui au cours des dernières saisons. Ils imposent aux gaz à la sortie des cylindres un changement rapide de direction. Ils brûlent nos mollets et ceux de notre passagère. Ils élèvent sensiblement le centre de gravité, ils sont aussi laids que possible. Ils ne sont justifiés que dans des cas très spéciaux comme la traversée de gués, mais ne conviennent nullement à une machine normale roulant sur des routes normales. Autre inconvénient : ils s'accrochent mal de silencieux de grande capacité.

BRAVO

Le Royal Moto Club d'Italie étudie actuellement pour la saison prochaine des épreuves de vitesse réservées aux machines de série. Voilà une intéressante initiative.

ERRATUM

Dans notre numéro 651, sous le titre : Les championnats d'Espagne, nous avons publié les résultats du circuit du Maréchal Gomes da Costa qui eut lieu, non en Espagne, mais le 11 août, à Porto, en Portugal. Dont acte.

Voyages à l'étranger

UNE INTÉRESSANTE RANDONNÉE

DE M. FRAICHET A TRAVERS LA SUISSE, L'AUTRICHE, L'ITALIE ET L'ALLEMAGNE

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le récit de voyage de M. Cauchard et Lamargue.

A mon tour je sollicite l'hospitalité de vos colonnes et je vous adresse le récit du voyage européen que nous fîmes ma mère, ma moto et moi, l'été dernier.

Mon projet de parcours était le suivant : Nîmes-Lyon-Genève-Interlaken - Saint-Gothard - Milan - Venise - Tyrol - Invobruck - Munich - Heidelberg - Mayence - Coblenz - Trèves - Metz - Verdun - Paris et Nîmes. Avant de vous narrer notre balade par le menu laissez-nous vous dire que nous sommes revenus « peinardement » à Nîmes et pour ainsi dire, sans avoir connu de « pépins ».

Chère moto, nous t'enfourchâmes, moi dans le creux de ton échine, et maman en croupe : le 24 juillet 1934.

Le soir nous étions à Valence : si près de Nîmes ?

Hélas ! un colis s'était perdu en retour. D'où retard mais cependant joie bien vive quand une honnête main (trois fois louée soit-elle) nous rendit le colis trouvé sur le chemin.

Ensuite Lyon : rien à dire, nous ne nous arrêterons pas...

Nous le croyions... Mais un agent (oh le méchant !) veut à tout prix nous dresser une contravention pour nous être engagés dans un : sens interdit ! Ma bonne foi évidente, et



Les pagodes sur la lagune de Venise.

l'amabilité de l'Auto-Club du Rhône arrangèrent cette minuscule histoire. Le 27 juillet nous sommes à Genève. Belle ville, belle, belle... Les prix de toutes choses gâtent un peu le paysage. Sans vouloir peiner les Helvètes, ils nous permettront bien de dire que la vie est un peu plus chère chez eux qu'ailleurs. Les prix croissent avec l'altitude...

Le 28. Visite de Montreux, puis départ pour Interlaken par Col des Mossés Château d'Oex, etc... L'avouera-t-je ? j'ai pris, dans un virage (car cette route de montagne était assez pierreuse par endroits) une petite gamelle... Oh ! rien du tout... je vous rassure ni à ma mère, ni à moi... mais un cale-pied de la moto est brisé.

Un peu plus loin un mécano superbement outillé me le ressoude à l'autogène pour 1 franc (suisse), ça, par exemple, ce n'est pas cher !

Nous voici à Interlaken. Très pittoresque.

Je vous salue, lacs fraternels et unis et toi, là-haut, à la blanche et orgueilleuse tête, vierge Jungfrau !

29 juillet, Adieu Interlaken. Le motard n'est pas un sédentaire ! Belle montée. Remarquables chutes d'eau à Hendegg. Avant le haut du col, un superbe lac artificiel retient l'attention.

Surpris par la pluie et le froid, nous nous abritons dans une vague baraque dite « refuge ». Après Grimsel (plus de 2.000 m.) on redescend longtemps pour arriver à un nœud de routes, où commence la montée de la Furka. Montée assez dure. Peu susceptible (et pour cause) (1) ! Je laisse passer devant tous les conducteurs que l'envie de me « gratter » chatouille...

Cela ne m'a pas empêché de t'admirer quelques instants plus tard, splendeur immaculée, et bleutée aussi, Glacier du Rhône ! En somme, depuis Bonhoureille (Tarascon) nous ne t'avons guère quitté, géant né des entrailles alpestres et qui gronde plus bas sous les murs d'Avignon !

Descente (quelles montagnes russes dans ce pays suisse !), vers HOSPENTAL.

Ici 2 routes :

L'une va vers le Nord et la froide Allemagne. L'autre vers l'Italie et les chaudes campagnes.

C'est cette dernière route que nous prenons et elle monte, elle monte vers le col du Saint-Gothard : 350 latérales, tu fis ce que tu pus après cette journée riche en cols et si je ne quittai guère la première (vitesse), tu ne nous laissas pas en carafe, du moins. Merci.

Peu avant le col du Saint-Gothard nous rencontrons un touriste à lunettes, 50 % nudiste (je veux dire que ce brave Allemand (il l'était certainement) était vêtu de la... seule prohibée candidate d'un pantalon... et court encore).

A ma mère qui commençait à avoir bien froid (peuchère !) je dis : Regarde ce velu au torse insensible et sois-en réchauffée ! Effet immédiat !

Au col nous changeons de l'argent (car il nous en faut de toutes les couleurs et de tous les formats, maintenant...) et puis redescende vers Airolo où nous soupçons et avons une soirée agrémentée par une fête de pompiers (musique très bien, simulateur d'incendie, manœuvres contre le feu). Départ d'Airolo pour Locarno, Lac Majeur. Superbe. Avant d'arriver à Lugano, nous traversons une forêt, par une très belle route cimentée.

La frontière italo-Suisse est à Ponte-Chiasso : passe ports, visas, tampons. Nous commençons à savoir ce que c'est. Arrivée à Come, belle et artistique. Et ce lac ! Pour le voir comme il en est digne, allons ma chère maman, la moto disant « oui » à Bellaggio, en suivant la route le long du lac. On couche à Bellaggio après un bon repas. Au retour, vers Come, nous faisons la même route en sens opposé. Ce lac au pied des monts, ce matin, a des tonalités... ah ! Chateaubriand, à moi ! Peintre, que ta palette, poète que ta lyre se chargent de célébrer dignement tout cela !...

Nous prenons la route de Milan. Je ne connais pas les « autostrades » mais celle-ci est déjà d'une perfection...

(1) Je rappelle que je n'avais qu'une 350 latérales.

Je ferai d'ailleurs la même agréable constatation sur d'autres parcours italiens.

Milano ! Je veux voir tout de suite ton « duomo » et nous nous rendons sur la place pour prendre une photo. A un croisement, comme j'avais (crois-je) dépassé la ligne d'arrêt, un agent me dit avec une bienveillante fermeté : *Attenzione !*

Aimable policier, si chic de vêtements et de manières, il ne me menace pas d'une contravention (en italien : *contradanza !* celui-là !)

Arrivée sur la place de la cathédrale (Dôme) notre moto est entourée d'un groupe dense et visiblement sympathisant. La brave machine, sans trop se pavaner (car elle est poussièreuse) s'offre aux regards de nos amis milanais. Nous visitons rapidement Milan et prenons la route de Brescia et Venise.

Nous sommes en pleines Dolomites, ces si belles montagnes aux découpures bizarres qui se détachent en brun clair sur le bleu du ciel.

En haut du col, un cimetière autrichien témoigne des durs combats dont ce site si beau fut, hélas, le théâtre !

Nous descendons le col et rencontrons des Tyroliens endimanchés en acoutrements pittoresques.

Dans un pré, sous des arbres, un charmant spectacle : de nombreux motocyclistes se sont établis : de la route qui les domine nous lisons ces mots, formés avec de grosses pierres blanches : *Sogno di una potte d'estate : Songe d'une nuit d'été ! O Shakespeare !* Quelle heureuse jeunesse !

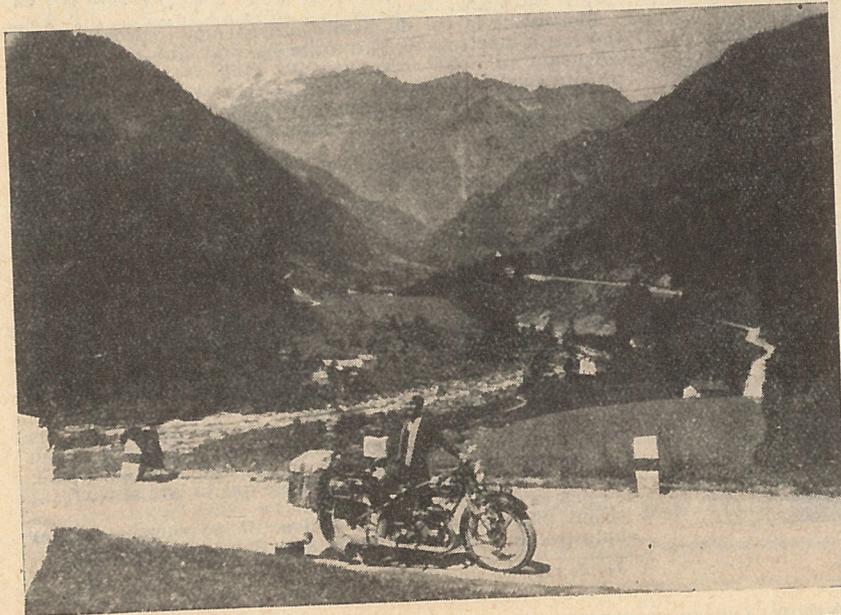
L'après-midi après avoir « emprunté » une route à péage (contre paiement de : *Una lira...* nous dit le préposé qui se tient derrière la barrière, nous arrivons en un site merveilleux : *Carezza al Lago* (cela veut-il dire : caresse au bord du lac ?)

Rien ne manque au décor : un lac surmonté d'altières montagnes se découvre à la vue à travers un rideau de pins. Dans notre descente, des jeunes filles fascistes, belles et sportives en uniforme, nous saluent à la romaine avec une sympathie qui nous va au cœur. Nous rendons ce salut dans le même style.

Après Bolzano, belle station, nous voici à Méran, plus belle encore, que nous quittons le lendemain pour attaquer le col de Giovo (à 2.130 m.), montée très longue, vertigineuse, très pittoresque. Ma mère préfère me croire sur parole et m'assure qu'elle aime mieux ne pas regarder...



Montée vers le col de Giovo dans les montagnes du Tyrol.



VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

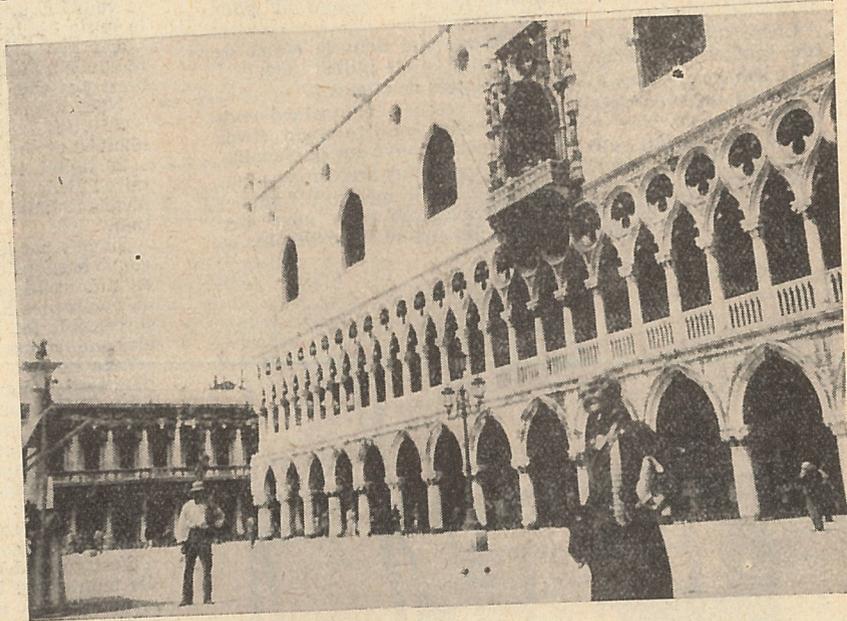
Descente. Puis col du Brenner et formalités assez courtes à la frontière autrichienne. Nous arrivons vers le soir en cette perle des Alpes : Innsbruck « *Mein Schöner Innsbruck am Grünen Inn* » (mon bel Innsbruck aux bords de l'Inn vert) Beaucoup à voir en cette si pittoresque ville, magnifiquement encadrée de montagnes.

Le lendemain après-midi, voulant gagner Munich par le chemin le plus court, nous prenons la route qui passe par les Alpes de Bavière.

Hélas, moto, me trahis-tu ?
Le pourcentage est-il trop rude ?
De grimper où est ta vertu ?

..... en gens prudes.
Nous redescendrons...
Le fait est que je n'avais jamais attaqué de pentes si raides et comme ma moto n'avait plus sa fougue première... Une Hotchkiss puissante se hisse avec beaucoup de bruit, preuve d'un gros effort. Il faut nous consoler...

Nous prenons donc une autre route le long de l'Inn et qui nous conduit à Frufstein, tout près de la frontière austro-allemande. C'est à cette frontière que nous avons trouvé les douaniers les plus méticuleux (côté allemand). Il nous a fallu pour la première fois déballer notre mallette et nous soumettre à maints questionnaires et investigations, après quoi, le douanier nous laissa pénétrer sur le sol allemand... contre paiement



Le merveilleux palais des Doges à Venise.

d'une taxe. *Heil, deutscher Boden !*

L'après-midi, arrivée à Munich : près de la gare, une nuée de pisteurs assaillent ma moto : ces « *stosstruppen* » veulent me proposer des chambres, des pensions, en veux-tu, en voilà...

En acceptant celui-ci, je vais mécontenter celui-là.

— Ah ! Munichois.
— Bien que de patience je très munichois (style auvergnon-allemand). — Ma moto, à l'arrêt s'échauffe... de colère ! Enfin nous concluons affaire sur les indications d'une charmante allemande, au pur accent français. Compliments, mademoiselle pour votre français et vos bonnes manières.

Agréable séjour, bien arrosé de bière, à Munich, que nous quittons pour poursuivre notre marche vers le Nord. Augsburg. Après un pont où nous passons sur le Danube (pas bleu du tout ici, du moins, mais large et noble cependant) nous voici à Ulm.

Nous avons un petit accroc. La chaîne a sauté : je mets la moto sur béquille et au travail ! Un bon vieux (cantonnier ?) engage avec moi une conversation à laquelle je ne comprends pas beaucoup. (Mais quand je ne comprends pas un interlocuteur étranger, je me console toujours en me disant : ce doit être du dialecte, du patois...)

J'entends cependant nettement : *la Francia è ricca !... La France est riche. Nous faisons des envieux...*

Nous passons la soirée à *Bocaglia*.

Et le lendemain nous voici sur la route de Venise.

Nous traversons *Brescia*. Déjeuner à *Vérone*, visite de cette intéressante cité. (*Arènes*). Et nous poursuivons notre route vers la belle *Venise*.

Ma moto va vers toi, mon rêve te poursuit.

Oh ! *Sultane* alanguie au creux d'Adriatique Parée à tout jamais de ta gloire historique.

Vas-tu me décevoir ? Devant moi l'espoir luit !

Et la réalité n'est pas inférieure au rêve. *Venise* est certainement un des rarissimes points de la terre qui résiste au modernisme ravageur, lequel standardise, uniformise, le barbare !

Pittoresque des costumes en moins (hélas, c'est beaucoup !...), *Venise* avec ses canaux, ses gondoles, ses ponts, ses ruelles en colimaçon, *Venise* séparée (ou presque...) du continent, nous est une merveilleuse restitution du passé, c'est le passé lui-même...

Naturellement, une moto (fut-elle une *Magnat-Debon*), reste à la porte de ce Paradis qu'une ceinture de chasteté... aquatique sépare d'un impur continent. Dans *Venise* : pas de motos, autos, aucun véhicule, et les pigeons de la place *Saint-Marc* n'ont rien à craindre des infernales créations du progrès. C'est le passé. Seulement, voilà, il y a encore les *kodacks*, et les *culottes de golf*...

Et pas le moindre *doge*

En toge...

Venise, je te le dis : au revoir, l'âme pleine de regrets tandis que ma bouche exhale un « *lamento* » puccinien.

Tu laissas sur la pellicule de ma mémoire et celle de mon appareil un délicieux souvenir. Mais je te reverrai...

Et maintenant, en route pour la montagne, encore et toujours, partons vers le Tyrol et ces Dolomites tant vantées ?

Le 4 août : nous quittons *Mestre* : localité en face de *Venise* (à laquelle elle est reliée, hélas ! aujourd'hui par un pont, de sorte que la ville d'*Othello* n'est plus tout à fait une île).

Partis tard nous couchons à *Susacana*. Repas, accueil charmant. Séjour peu onéreux.

Le matin je diagnostique chez moi une panne d'argent... d'argent italien, je m'empresse de préciser, se compliquant d'une panne d'essence. Dépannage suit sans trop de retard.

Route montant vers *Cortina d'Ampezzo*, très belle station alpine où nous arrivons vers 6 heures. Arrivés à un carrefour, nous lisons : *Passo di Falzarego* ; c'est bien là le chemin et nous escaladons ce col, pas trop méchant bien qu'à plus de 2.000 mètres. Le lendemain (dimanche), ce sera le col de *Pordoi*, très jolie montée en lacets compliqués, dont on a une très belle vue d'ensemble avant d'arriver au col (2.250 m.).

Belle cathédrale d'*Ulm*, reçois notre salut !

Le soir nous sommes à *Göppingen* : les maisons de la rue principale sont tendues d'immenses et splendides bannières à croix gammées. Aujourd'hui a lieu ici un meeting patriotique. D'où grande effervescence.

Nous traversons *Stuttgart* et quittons le restaurant où nous venons de manger sous les regards très sympathiques de l'hôtelier, des consommateurs et de nombreux passants. *Heil ! Heil !*

Nous partons, traversons *Heilbronn* et le soir nous atteignons la célèbre et ravissante *Heidelberg* où tout séduit : les vestiges d'un passé de gloire dans ce si beau décor rhénan.

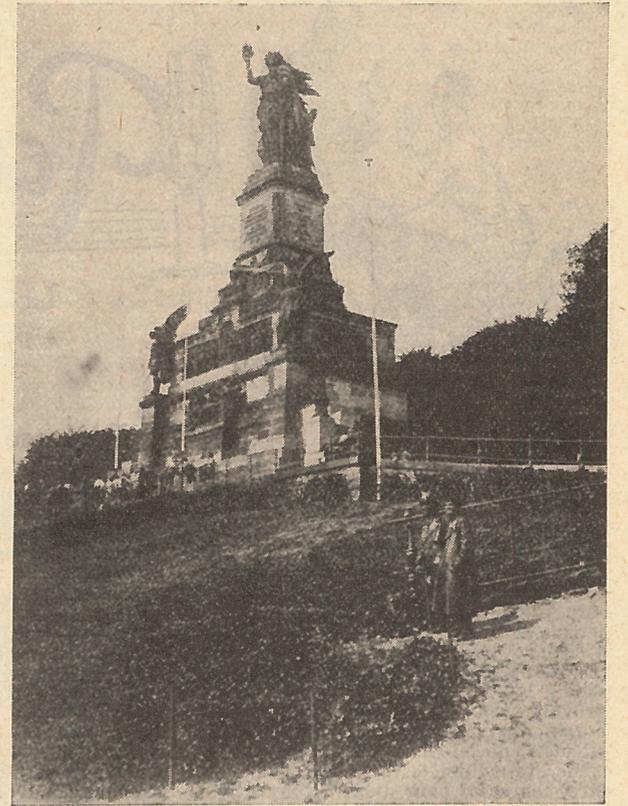
Départ pour *Francfort*. Nous rencontrons plusieurs défilés hitlériens avec fifres et tambours et (ô plaisante scène de la vie future !) un cortège de femmes marchent au pas cadencé et pourvues chacune d'un museau de cochon anti-gaz !

Frankfurt-am-Main vaut par son pittoresque au moins autant que par ses saucisses fumées. Nous y avons visité un parc zoologique, je ne vous dis que ça. En cette matière les Allemands ont toujours fait de très belles choses.

Nous partons pour *Wiesbaden*, pays enchanteur certes, mais combien il se ressent de la crise. Où est la brillante affluence cosmopolite que nous connûmes en 1922 ? L'argent alors coulait à flot. Ah ! ce change ! Si vous allez à *Wiesbaden*, amis motocyclistes, laissez votre moto en banlieue : presque toutes les rues de *Wiesbaden* sont interdites à la *gent motarde*, jugée trop bruyante en cette ville de repos !

Après promenade au *Nersberg*, d'où on a une belle vue panoramique de *Wiesbaden*, nous quittons cette dernière pour *Mayence*.

Le lendemain, 15 août, nous décidons de faire la classique et magnifique promenade des bords du Rhin (de *Mayence* à



Le monument national de la Germania sur les bords du Rhin.

Coblence). Je connais ce parcours mais le revoir m'enchanté une fois de plus.

Quittant la rive nous sommes montés par une pente assez raide jusqu'au fameux monument de *Germania* (Nationaldenkmal) dont l'imposante masse se dresse en haut d'un coteau, dominant le Rhin... le Rhin allemand (qu'ils disent !)

Belle et joyeuse affluence dans les bosquets qui entourent le monument. Au pied de celui-ci un instituteur a rassemblé un jeune auditoire et c'est une harangue patriotique à laquelle ce cadre magnifique et cette gigantesque statue fournissent les motifs et l'inspiration.

Le sérieux de l'orateur et des garçonnets est remarquable et assez impressionnant.

Die sollen ihn nicht haben
Den freien deutschen Rhein.

(Ils ne l'auront pas, notre Rhin allemand). Ce vers me revient en mémoire...

— Patriotisme n'est pas forcément xénophobie et ce jour-là comme toujours, nous n'avons eu qu'à nous féliciter de l'amabilité qu'on nous montra.

Redescendus aux bords du noble fleuve, nous poursuivîmes jusqu'à *Coblence*, la belle cité rhénane.

Et maintenant, chers lecteurs, je pense que j'ai quelque peu abusé de votre attention si bienveillante.

Brûlons les étapes. Traversons *Trèves*, la frontière, puis nous voici à *Metz*. Nous visitons *Verdun* en détail et le 23 août, arrivons à *Paris*, après visite de *Reims*, *Château-Thierry*.

Après un séjour à *Paris*, de trois jours, revenons vers toi, notre cité natale et antonine, ô *Nîmes* ! (le 30 août).

... Heureux, d'avoir comme *Ulysse* fait un beau voyage,

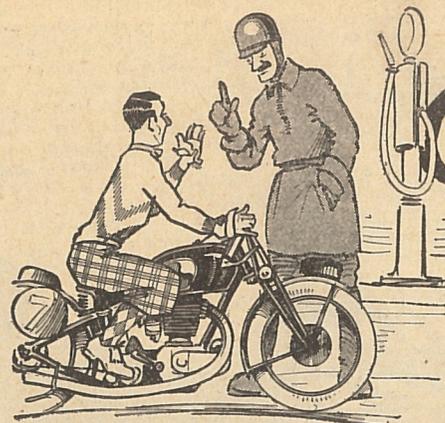
Et d'être revenu plein d'usage et raison

Non pour me reposer dans ma vieille maison

Mais pour m'y préparer à un nouveau voyage.

Et ce sera si vous le voulez bien le sujet de ma prochaine lettre où je vous raconterai notre deuxième voyage de l'année dernière (*Espagne et Maroc*).

J. FRAICHER.



Points de Vue

A propos d'équipement

La lettre de M. Kœchlin, publiée dans notre N° 654, page 858, a provoqué plusieurs lettres de véhémentes protestations. En voici quelques-unes parmi les plus intéressantes.

Réponse de M. Pernot

VOTRE lettre, Monsieur, m'a amusé, en ce sens qu'elle exprime un avis diamétralement opposé à celui que je me suis fait peu à peu par l'expérience de 25.000 km. à moto. Ma machine est modeste, comparée à votre 500. C'est une 350 latérales de bonne marque, robuste et sûre. Elle n'a jamais fait le cent, mais n'a jamais dansé le shimmy. Le pneu arrière a éclaté à 80 à l'heure et le pilote n'est pas tombé... sur la figure ! Ah ! cette glissade à 100 à l'heure sur la figure ! Elle a provoqué en moi une admiration sans bornes. Je me demande de quel super-alliage au nickel-chrome-molybdène-tungstène, vanadium, etc... votre peau doit être composée pour avoir « sans grand mal » résisté à cette terrible épreuve ! J'imagine que vous avez dû parcourir ainsi, en souplesse, une distance appréciable, car le moindre obstacle qui se fût trouvé devant votre crâne vous aurait sans doute prouvé une fois pour toutes que le casque n'est peut-être pas qu'un accessoire inélégant et peu pratique (A propos, avez-vous déjà essayé un casque ?)

J'admire aussi, sans aucune réserve, votre habileté de conduite. Ainsi, vous pouvez à coup sûr, éviter une collision avec un « quelconque automobiliste à l'abri derrière son assurance et sa carrosserie » (merci pour les automobilistes). Quelle maîtrise ! et surtout, quel optimisme ! Je n'ai jamais tamponné une carrosserie. Mais je reconnais que plus d'une fois et sans le vouloir je vous le jure, j'ai passé si près que c'était miracle d'en sortir. Et cependant, je suis prudent, moi aussi, Monsieur. Mais, où donc est-il le conducteur parfait qui peut se vanter de n'avoir jamais la moindre distraction, la moindre défaillance, de ne jamais commettre la moindre faute ? Si vous êtes celui-là, encore une fois, je vous admire. Il n'en restera pas moins vrai, que d'autres pourront commettre la faute qui amènera la collision. Vous pourriez très bien être à votre place, rouler

doucement et même vous arrêter pile, et vous voir proprement emboutir par un fou déchaîné. (On en voit toujours hélas !) Vous avez raison, certes, mais je ne crois pas que vous serez très réjoui de l'aventure. Certes, la probabilité est assez restreinte, mais y a-t-il besoin de s'y prendre à deux fois ? Vous reconnaissez vous-même que dans ce cas, le casque peut être utile (indispensable aurait été mieux). Du moment que vous admettez un cas, un seul, toute votre argumentation tombe, puisqu'il suffit d'une fois, d'une seule pour... mettons, s'abîmer.

Au sujet des causes d'accident, vous me semblez accuser uniquement la machine. Pauvre machine ! Je crois précisément que jamais une machine soignée, vérifiée minutieusement et entretenue sans parcimonie, ne vous trahira. L'accident vient presque toujours d'une cause extérieure : chien, enfant, pavé, gravier, vache, etc... que chacun connaît trop bien. Mais la machine ! surtout une machine moderne ! jamais une panne, jamais une rupture, toujours un ronronnement régulier et puissant, un freinage parfait, une tenue de route admirable... De grâce, n'accusez pas une monture si reconnaissante envers son cavalier, si celui-ci la soigne.

Autre chose. Vous aimez une forte vitesse. Je vous comprends et vous approuve. Il est des cas où on peut aller très vite sans danger. Vous aimez une forte moyenne. Je ne vous suis plus. Quiconque aime une forte moyenne cherche à l'obtenir : résultat : *Il hésite à valentir*, gare aux croisements, aux agglomérations, etc... La vitesse est avant tout, fonction des difficultés du parcours. Le dernier souci du motocycliste prudent est sa moyenne. La moyenne se calcule à l'arrivée, elle se constate. Mais si on fait une fin, cela devient un esclavage et un danger.

Et l'équipement ? J'ai connu un motocycliste qui ne roulait qu'en complet

Réponse de M. Freisse

PUISQUE vous sollicitez l'avis des confrères au sujet de l'équipement motocycliste, permettez-moi de vous donner mon humble avis. Je ne fais de la moto que depuis cinq ans et demi et je n'ai pas comme références, une impressionnant total de kilomètres, mais je crois néanmoins, pouvoir émettre un avis sur la question qui nous intéresse et particulièrement sur le casque, accessoire avec lequel vous paraissez être brouillé. Je suis parfaitement d'accord

avec vous et avec *Moto Revue* au sujet de la sécurité de la moto, mais tout est relatif et ce n'est jamais qu'un véhicule à deux roues, il ne faut l'oublier. Toujours d'accord avec vous pour les bûches : on n'atterrit pas toujours sur le crâne et c'est fort heureux pour les gens qui, comme vous, ne portent pas de casque, mais... cela arrive quelquefois et, en ce qui me concerne, cela m'est arrivé deux fois et, sans mon bienheureux casque Amo, je crois que je

noir et chapeau mou noir. A l'arrivée, il lui suffisait de descendre de machine avec une certaine désinvolture et instantanément c'était un homme du monde... mais... le complet était gris et le chapeau, habitué depuis longtemps à un vent de tempête, continuait à lever son « aile avant » d'impertinente façon. A moto, il avait l'air d'un citadin, en ville, il avait l'air d'un... motocycliste. Si, par goût ou par nécessité, vous tenez à rester toujours parfaitement correct, la voiture vous tend ses portes, vous ouvrez sa carrosserie. La moto est un engin de sportifs et de travailleurs modestes qui ne reculent pas d'horreur devant une mignonne tache d'huile ou de cambouis et n'ont pas besoin d'être tirés à quatre épingles. La voiture est faite pour les autres. Il faut choisir. Quoique qu'on en dise, on se salit à moto. Celui qui prétend le contraire n'a qu'à faire 100 km. avec un pantalon de flanelle blanche sur la meilleure moto du monde et il verra bien. On y a froid aussi. (Je roule par -5° et même -10°.) Il faut s'habiller... de cuir. J'ai essayé de faire autrement, j'y suis revenu. On ne fait pas mieux. Il suffit de regarder un dimanche, passer la file des motards pour être fixé.

Pour terminer, voici des faits d'un brutale éloquence :

Il y a deux mois, j'ai suivi le convoi funèbre d'un camarade tué d'une fracture du crâne.

Il y a trois semaines : Mon meilleur ami, soldat à Bitch, 23 ans, chute de moto, fracture du crâne. Il dort son dernier sommeil. Il y a huit jours : entre Arches et Epinal : collision de deux motos, trois morts, blessures à la tête.

Il y a trois jours (dimanche) à 6 km. de Remiremont, j'ai vu ramasser deux motocyclistes tombés presque sous mes yeux, grièvement blessés à la tête.

A. PERNOT, à Tha n

ne pourrais plus lire *Moto Revue* ! La première fois, ce fut le jour de mon anniversaire, le 10 octobre 1931 (je m'en souviendrai !) alors que je roulais assez vite je l'avoue, étant très pressé, sur l'avenue Victor-Hugo, à Boulogne, j'arrivai au coin de la rue Gallieni qui était complètement masquée par une palissade sur le trottoir quand survint de ma droite, une voiture qui s'engagea à vive allure dans la traversée de l'avenue et... je me réveillai à l'hôpital

Ambroise-Paré malgré mon casque ; si je ne l'avais pas eu, je crois bien que je dormirais encore et pour longtemps.

La deuxième fois, ce fut le 19 juin 1932, je revenais d'Arpajon quand, arrivé un peu avant la côte qui descend dans Longjumeau, alors que je roulais à 55 environ, un poivrot qui se trouvait avec un camarade sur le trottoir bordant la route quitta brusquement son ami pour traverser en courant autant que le lui permettait les vapeurs de l'ivresse, au moment précis où j'arrivais à sa hauteur ; rien ne pouvait me laisser prévoir son intention et j'eus à peine le temps de poser mon pied sur le frein que je le tamponnai en plein dans le flanc ! La première partie de mon individu qui prit un contact un peu brutal avec les pavés, fut encore mon crâne ! afin de vous donner une idée du choc, sachez que la doublure en était déchirée et le caoutchouc mousse complètement écrasé à l'endroit du choc ! cette fois encore, grâce à mon brave casque, je m'en tirai avec un étourdissement de cinq minutes. Le poivrot lui, en mourut deux heures après et, la preuve que je n'avais rien à me reprocher, c'est que j'eus pour moi cinq témoins dont quatre habitants du pays (fait sans précédent à ma connaissance) et l'affaire fut classée. Voici maintenant, un autre exemple qui, malheureusement, eut une suite tragique pour le motocycliste qui ne portait pas de casque : un matin de printemps cette année, en me rendant à mon bureau, je passais boulevard de Charonne lorsque, arrivé un peu avant le Père-Lachaise, je vis un rassemblement et descendant de machine, un véritable ruisseau de sang coagulé puis, au pied d'un arbre, une splendide 500 anglaise culbutée dont un axe de fourche était cassé. Le malheureux motocycliste qui la montait avait voulu essayer de s'arrêter le long du trottoir mais, comme il roulait assez vite, il monta dessus et sa machine fit le tour d'un lampadaire contre lequel il s'ouvrit le crâne et alla se jeter sur un arbre à côté. Si ce pauvre type avait porté un casque, je crois qu'il serait encore en vie. Contrairement à ce que vous dites, cette coiffure n'est nullement désagréable à porter ; le mien est en liège donc, pas lourd, et en plus de la protection qu'il m'assure en cas de chute, je suis bien content de l'avoir quand il pleut ou qu'il fait froid.

Parlons maintenant équipement : une moto a beau avoir ses garde-boue, vous n'empêchez pas votre pantalon de recevoir les projections de votre machine et celles des voitures que vous croisez, tandis qu'avec des cuissards, vous n'avez rien à craindre. Naturellement, un grand imperméable s'impose et le tout : casque avec ses lunettes, gants, imperméable et cuissards ne demande guère plus de deux minutes à enfiler ; je suis toujours forcé d'être propre, travaillant le jour dans un bureau et le soir et le dimanche, comme contrôleur dans un cinéma de mon quartier (c'est la raison pour laquelle à mon grand regret, je ne puis faire partie d'un club, Monsieur Rouquette) et, grâce à mes vêtements protecteurs, mon complet est toujours propre et me je moque des gens qui peuvent trouver ridicule de s'équiper ainsi pour aller de la Nation à Puteaux ; mon confort et ma sécurité avant tout. Pour mes randonnées de vacances, je porte des bottes et je considère que je suis ainsi plus à mon aise si je veux grimper sur

des rochers ou des sentiers rocailleux car, je n'ai pas la crainte de détériorer des Richelieu et un pantalon long. Cette année, je suis parti avec un veston sport mais, l'année prochaine, j'aurai un blouson de cuir car je préfère avoir un vêtement qui ferme au col pour plusieurs raisons : protection de la chemise contre la poussière et de la gorge si on roule la nuit.

Il est évident que pour la ville, bottes et blouson ne sont pas nécessaires mais je maintiens qu'il faut en hiver des cuissards, un imperméable et un casque. Il m'est arrivé de faire des visites dans cette tenue et après m'être débarrassé de ces vêtements protecteurs en une minute, vous n'auriez jamais supposé que j'étais venu en moto ; croyez-moi Monsieur Kœchlin, si vous roulez cet hiver, n'attendez pas plus longtemps, achetez bien vite un bon casque et des cuissards et vous ne le regretterez pas.

A. FREISSE, à Paris.

Enfin la réponse de M. Rozier

M. Robert Kœchlin est un adversaire résolu du vêtement de cuir et du casque, il se dit un fervent de la moto et s'attribue de réelles performances. Quant à moi, depuis 1918, j'ai usé plusieurs motos et en suis à mon deuxième casque ; le premier m'a sauvé certainement la vie lors d'un dérapage qui me fit entrer dans un mur et le second m'a certainement évité d'être assommé par une branche morte qui avait été détachée d'un arbre, par un gros camion qui l'avait accroché.

M. MEILLON GAGNE NOTRE

CONCOURS de PHOTOGRAPHIES

Voici le classement de notre concours de photographies. Celle du gagnant, M. Meillon, est publiée en couverture du présent numéro. Les neuf autres le seront au fur et à mesure, dans leur ordre de classement.

1^{er} : M. MEILLON gagne, un appareil photographique Caleb à plaques, format 9×12, valeur 255 francs.

2^e : M. Pol DEDUIT, chemin du Fort-Sainte-Catherine, Toulon, gagne un appareil photographique à pellicules, format 6×9, valeur 200 francs.

3^e : M. VALENTIN, Palais de la Moto, place du Champ-de-Mars, Toulon, gagne un guidon souple Masson, valeur 80 francs.

4^e : M. René SARRIEN, 37, rue de Pragnée, à Liège, gagne une plaque lumineuse, valeur 48 francs.

5^e : M. BOUDIERLANGE, 7, rue Auguste-Lançon, à Saint-Claude-du-Jura, gagne un étui-clés « Apax », valeur 40 francs.

6^e : M. Marcel MAUME, rue de Taverny, à Franconville, gagne une paire de lunettes « Dictator », valeur 35 francs.

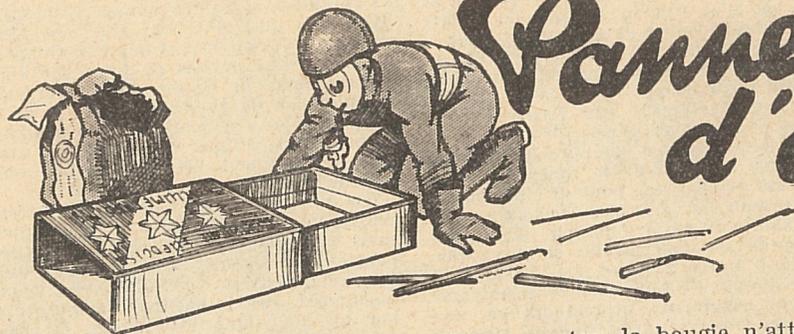
7^e : M. BOUTEILLER, 126, rue Anatole-France, Le Havre, gagne un entonnoir filtrant « Entomos », valeur 20 francs.

8^e : M. MERILLON, 76, rue de l'Ouest, Paris, gagne un pulvérisateur « Projex », valeur 10 francs.

9^e : M. BIALLE, 6, rue du Pot-de-Fer, à Paris, gagne un pulvérisateur « Projex », valeur 10 francs.

10^e : M. FREISSE, 64, rue des Grands-Champs, à Paris, gagne un pulvérisateur « Projex », valeur 10 francs.

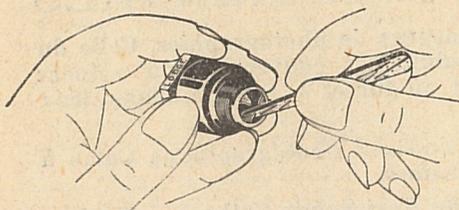
Pannes d'allumage



AVANT d'examiner les pannes d'allumage, il sera peut-être à propos de donner des appareils d'allumage une description succincte. Nous pourrions ainsi chercher plus aisément les causes des pannes. Celles-ci sont devenues d'ailleurs très rares.

Bougies

LA bougie se compose d'un culot qui se visse dans le cylindre. De plus en plus, le culot de 18 mm. fait place au culot de 14 mm. à cause du meilleur refroidissement. Le culot porte une, deux ou trois électrodes. Dans le culot se trouve l'isolant qui peut être serti, vissé et scellé, ou maintenu en place par un écrou. Dans ce dernier cas, la bougie peut être démontée, ce qui permettra son nettoyage. L'isolant peut être en matière céramique, stéatite, ou constitué par une pile de rondelles de mica. L'isolant est traversé dans toute sa longueur par une



Les électrodes d'une bougie arrivent à s'user, et l'écartement augmente. Il est bon de le vérifier périodiquement avec une jauge d'épaisseur de 4 à 5 dixièmes selon les magnétos.

tige terminée à sa partie supérieure par une borne où l'on fixe le fil de bougie. L'étincelle jaillit entre la tige centrale et les électrodes du culot. Il existe une variété infinie de bougies, car non seulement les marques sont nombreuses, mais chacune fabrique de multiples modèles. Deux caractéristiques essentielles sont à considérer. La résistance à l'échauffement et la résistance à l'encrassement. Si le culot et les électrodes de la bougie deviennent incandescents, il en résultera l'inflammation du mélange avant que l'étincelle jaillisse, et nous aurons du préallumage (le terme d'auto-allumage est impropre et ne convient qu'aux Diesels).

Si, par contre, la bougie n'atteint pas une température suffisante, elle ne brûlera pas l'huile qui se dépose sur elle et elle s'encrassera. Il faut donc que la bougie et surtout les parties qui se trouvent dans la chambre d'explosion aient une température suffisante pour brûler les crasses, mais pas assez élevée pour causer un allumage anticipé. On appelle bougie froide celle qui résiste à l'échauffement et bougie chaude celle qui résiste à l'encrassement. Quant à l'échauffement de la bougie, il dépend du dessin de la bougie, de la température des gaz en combustion, du refroidissement de la culasse, de l'emplacement de la bougie. A chaque moteur correspond donc une bougie déterminée; parfois même, quand on roule à petite allure, en ville, par exemple, il faudra une bougie relativement chaude et au contraire, quand on roule à grande allure, sur la route, une bougie froide. C'est ainsi qu'on met généralement en route les moteurs de course avec une bougie chaude qu'on remplace peu avant le départ par une bougie froide.

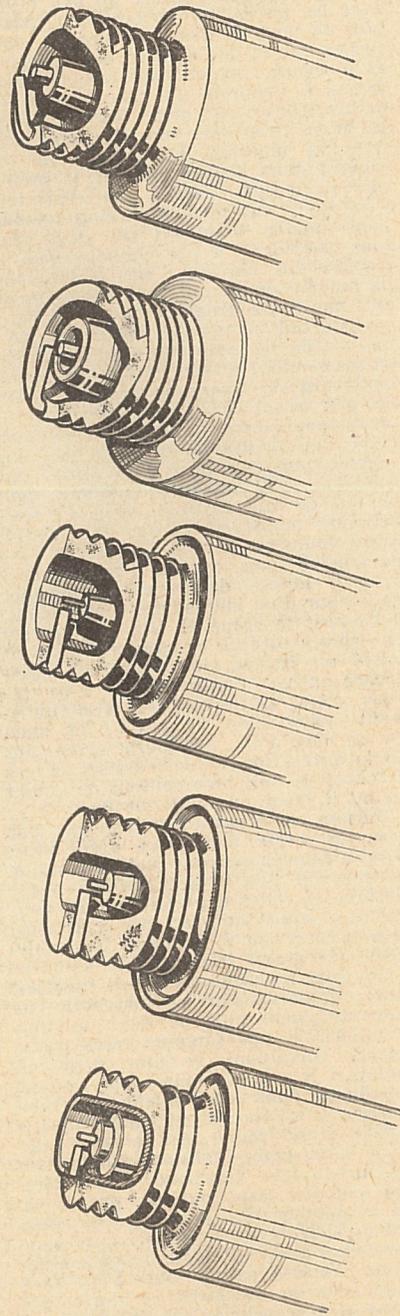
La magnéto

LA magnéto est à la fois un appareil producteur et transformateur de courant. Elle produit un courant à faible voltage, dit courant primaire et le transforme en courant à très haut voltage, dit courant secondaire, et c'est ce dernier qui servira pour l'allumage.

Production du courant primaire.

Il est produit par la rotation d'un induit en H sur lequel est enroulé du fil isolé, entre les masses polaires d'un aimant en U. L'induit est en fer doux et l'aimant en acier au cobalt. Les arbres de l'induit tournent sur des roulements à billes. L'entrefer ou intervalle entre les masses polaires et l'induit est aussi faible que possible. Le courant est alternatif et atteint le maximum de force au moment où les branches de l'induit quittent les masses polaires. On constate à ce moment si on fait

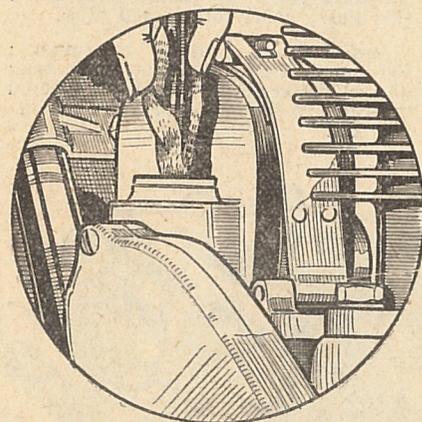
Différents types de bougies Pognon de résistance croissante à la chaleur. De haut en bas : N° 118, chaude; N° 158, moyenne; N° 134 P, froide; N° 136 P, très froide; N° 138 P, spéciale pour l'alcool.



tourner la magnéto à la main, une résistance. On dit que la magnéto « arrache ».

Transformation du courant primaire en courant secondaire. — Imaginons deux bobines concentriques; l'une est parcourue par un courant à faible voltage et le fil en est gros. L'autre possède un enroulement de fil fin. Si nous interrompons brusquement le courant à faible voltage de la bobine primaire, naît dans le bobinage secondaire un courant à haut voltage. Aussi, sur notre induit, allons-nous trouver un bobinage de fil fin extrêmement long qui aboutira à un collecteur; celui-ci est constitué par une sorte de poulie en ébonite au fond de laquelle se trouve un anneau de cuivre. Ce collecteur tourne en même temps que l'induit. Sur l'anneau de cuivre frotte un charbon poussé par un ressort. Ce charbon coulisse dans un tube de cuivre auquel aboutit le fil de bougie immobilisé par une vis qui le traverse. Le tout est logé dans une borne en ébonite.

Rupteur. — La rupture du courant est opérée par le rupteur. Celui-ci est constitué par un plateau sur lequel est monté le support isolé d'une vis platinée. Une autre vis platinée est montée sur un levier coudé ou marteau qui oscille sur un axe par l'intermédiaire d'un roulement de fibre. A son extrémité, le marteau porte une touche de fibre qui, en passant sur une came, fait

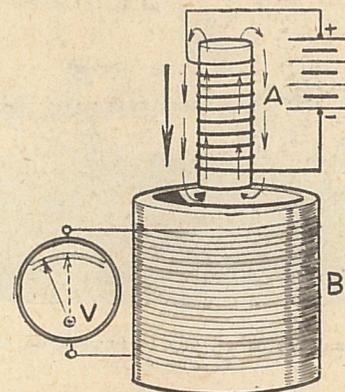


Le collecteur doit être très propre. Nettoyez-le quand besoin est à l'aide d'une fine toile émeri.

osciller le marteau, sépare les vis platinées et provoque la rupture. Le marteau est rappelé par un long ressort plat.

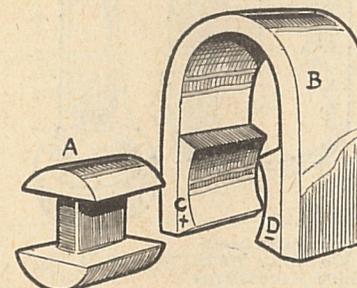
La masse. — Tout courant électrique peut revenir à son point de départ par une masse métallique. Cela permet de simplifier le montage. C'est ainsi qu'à une de leurs extrémités, les fils primaire et secondaire sont soudés ensemble sur l'induit. Le courant secondaire revient de la bougie par la masse du moteur.

Quant au courant primaire, il retourne par le plateau du rupteur et un petit charbon de masse.



Principe du phénomène d'induction sur lequel est basé le fonctionnement d'une magnéto. Si à l'intérieur d'un enroulement secondaire en fil fin B, on remue un enroulement primaire en gros fil A traversé par un courant, le voltmètre V indique dans B la présence d'un courant induit. Dans la magnéto, le courant induit est créé par la déformation du champ magnétique de l'aimant.

Condensateur. — En dérivation sur le circuit primaire est monté un condensateur composé de feuilles d'étain séparées par du mica. Une



Principales pièces d'une magnéto : A armature tournante sur laquelle est enroulé le fil ; B, aimant ; C et D, masses polaires.

série de feuilles d'étain est branchée sur le circuit primaire, l'autre qui alterne avec la première est mise à la masse. Le rôle du condensateur est double : 1° quand la rupture du courant primaire s'opère et que naît dans le circuit secondaire un courant à haut voltage, celui-ci, à son tour, induit dans le primaire un courant parasite qui produit une forte étincelle entre les vis du rupteur. Non seulement cela détériore rapidement les vis, mais rend la rupture moins franche, ce qui par contre-coup, affaiblit le courant secondaire. 2° Non seulement le condensateur arrête ce courant nuisible, mais il le récupère et le renvoie immédiatement dans le circuit primaire, ce qui a pour effet d'augmenter la force du courant primaire au moment de la rupture. Plus le courant primaire est vigoureux, plus

il en sera de même du courant secondaire. On voit que le rôle du condensateur est essentiel et qu'une magnéto ne peut convenablement fonctionner sans condensateur.

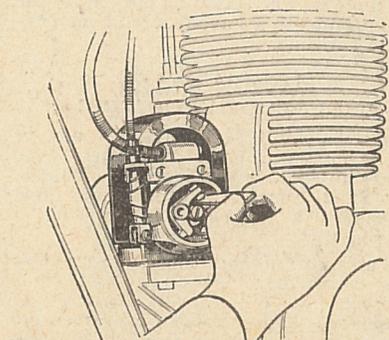
Parefoudre. — Il est monté en dérivation sur le circuit secondaire. Quand la bougie est claquée, le fil cassé ou détaché, l'étincelle se produit au parefoudre et on évite une détérioration des bobinages.

Autres types de magnétos. — Nous nous sommes occupés de la magnéto sous sa forme la plus courante. D'autres types sont possibles et ont été réalisés. Nous pouvons faire tourner les aimants entre des masses polaires, entre les branches desquelles nous monterons le bobinage. Le rotor (ce n'est plus ici un induit) est constitué de deux barres aimantées séparées par une masse de bronze qui est antimagnétique et crée par conséquent un isolement magnétique entre les deux barres de l'aimant. L'avantage de cette disposition, c'est de soustraire les bobinages à la force centrifuge. Il n'y a plus besoin de collecteur et le courant est recueilli à une borne fixe. Mais quelques-unes de ces magnétos ont donné des déboires et en particulier, perdaient leur aimantation, mais cela n'était dû qu'à la mauvaise qualité de ces magnétos. La magnéto à rotor et à induit fixe est employée avec succès sur de nombreux moteurs d'avions.

On peut également recourir à une autre disposition. Les aimants et l'induit sont disposés comme dans la magnéto classique, mais l'induit est fixe. Entre l'induit et les masses polaires tourne un rotor à volets.

Volant magnétique. — Nous devons faire une place spéciale au volant magnétique si couramment employé sur les moteurs à deux temps. Les aimants sont montés sur le volant, la bobine sur un plateau fixe ainsi que le condensateur. Le rupteur est au centre du plateau et est opéré par une came montée sur l'axe du moteur.

H. P. BORESTROKE (à suivre).



Comme pour les bougies, l'écartement des vis platinées de la magnéto doit être de 4 à 5 dixièmes de millimètre.



Un atterrissage de l'avion léger S.F.A.N. à moteur Poincart, sur le terrain de Moisselles, piloté successivement par Kronfeld et Thoret.

LES MATÉRIELS NOUVEAUX DE L'AVIATION LÉGÈRE

Nous nous réjouissons vivement ici que la tenace campagne entreprise par les constructeurs amateurs — Mignet en tête — et la presse spécialisée pour la création d'une aviation légère et économique obtienne enfin des résultats pratiques. Nous considérons que le Potez 60 (dont nous avons donné la description à nos lecteurs) le Léopoldoff « Colibri », qui vient de brillamment passer les épreuves du Service Technique le S.F.A.N. qui aux mains de Thoret a réussi Paris-Turin et retour avec survol des Alpes, peuvent être classés, comparativement aux avions de tourisme actuels, dans la catégorie des *motocyclettes aériennes*. Ainsi la motocyclette aérienne construite en usine et dûment vérifiée par le Service Technique est née. Elle est un peu chère encore. Mais le succès qu'elle ne manquera pas de connaître permettra d'abaisser sérieusement son prix tout en supprimant les primes d'achat, payées par le contribuable. Le proche avenir est à l'avionnette 50 cv. biplace, de 16 à 20.000 fr. sans prime, et de moins de cent francs l'heure de vol.

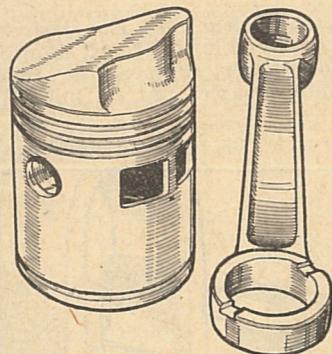
Nous constatons avec plaisir aussi que plusieurs constructeurs de motocyclettes étudient des moteurs destinés à l'aviation légère. L'Actualité Automobile de septembre a du reste renseigné ses lecteurs sur ce sujet. L'avion léger devient ainsi tributaire de la motocyclette, à laquelle il emprunte la remarquable technique de son moteur. Une raison de plus en faveur du nom donné à l'avion léger : *motocyclette aérienne*.

L'AVION LÉGER LÉOPOLDOFF « COLIBRI »

Le Léopoldoff « Colibri », à moteur de 35 CV a passé récemment avec succès les épreuves du Service Technique. Le N° 1 construit, collectionne déjà les heures de vol à l'entière satisfaction de son pilote.

C'est un *biplan* construit en bois avec revêtement de toile dont l'aile inférieure est décalée vers l'arrière par rapport à l'aile supérieure. Envergure supérieure : 8 m. 95 ; envergure inférieure : 6 m. 95 ; surface portante : 16 m². 5. L'aile inférieure est constituée par deux demi-plans portant chacun

un aileron commandé par double câble souple, poulies et guignols.
Fuselage de section rectangulaire, formé de quatre longerons en spruce,



Le piston et la bielle du 800 cmc. deux cylindres deux temps Brissonnet qui donne 26 CV. à 3.400 t.m.

réunis par des cordes en spruce, l'ensemble recouvert de contreplaqué. Deux places : celle du passager sous l'aile et celle du pilote à l'arrière.

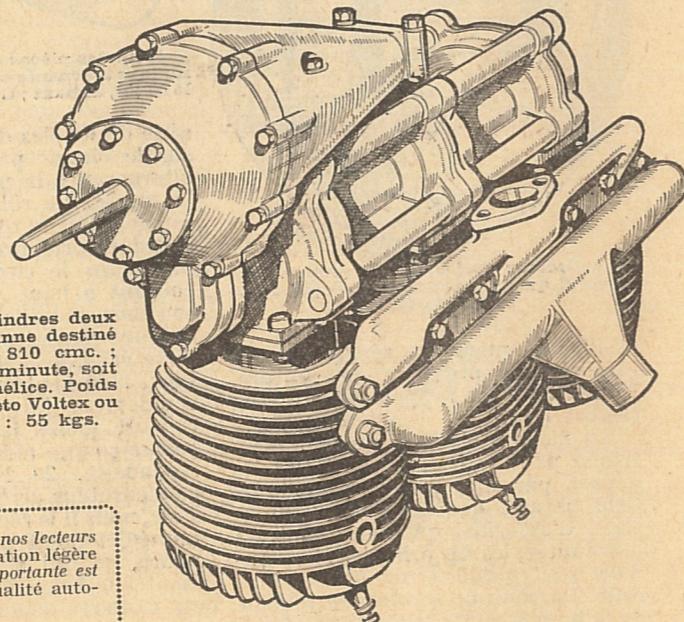
Empennages en bois, avec revêtement en toile.

Train d'atterrissage à large voie, comprenant deux jambes articulées en tube d'acier caréné, et deux jambes de force munies de rondelles en caoutchouc.

Moteur Salmson 40 CV type 9 AD à neuf cylindres en étoile, refroidissement par air. Hélice Merville en bois.

Poids à vide : 245 kilos ; charge utile : 195 kilos ; poids total : 440 kilos.

Performances : vitesse maximum : 130 km. ; vitesse minimum : 60 km. ; vitesse d'atterrissage : 45 km. ; plafond théorique : 5.000 mètres ; rayon d'action 500 km.



Le nouveau trois cylindres deux temps Aubier et Dunne destiné à l'aviation légère. 810 cmc. : 27 CV à 3.200 tours-minute, soit 1.600 tours pour l'hélice. Poids complet avec magnéto Voltex ou volant magnétique : 55 kgs.

Nous signalons à nos lecteurs qu'une rubrique aviation légère de plus en plus importante est publiée dans l'Actualité automobile.

SURVEILLEZ LE NIVEAU D'HUILE, VOUS ÉVITEREZ LE DÉSAMORÇAGE DE LA POMPE OU DE L'ENCRASSEMENT

L'AVION LÉGER S.F.A.N.

Le S.F.A.N. (Société Française d'Aviation Nouvelle), dirigée par M. Chasserio, ancien Directeur Technique des usines Nieuport, vient d'établir un appareil léger portant le nom de sa raison commerciale : le S.F.A.N., qui aux mains des deux as du vol sans moteur : Kronfeld et Thoret a remarquablement évolué, et a très favorablement impressionné les techniciens qui ont assisté à sa présentation officielle sur le terrain d'Enghien-Moisselles.

Le S.F.A.N. est un *monoplan* dont les deux ailes symétriques sont en spruce avec recouvrement de toile. Quatre haubans de bois joignent les ailes à la cellule. Surface : 16 m². 50.

Fuselage formé de quatre longerons, montants et traverses en spruce. Deux cloisons et un arc-boutant en bois de peuplier donnent au fuselage une solidité à toute épreuve.

Empennages en spruce avec bord d'attaque en peuplier. Recouvrement de toile.

Moteur Poincart de 25 CV.
Caractéristiques et performances : Poids total : 285 kilos ; poids au cheval : 10 kg. 600. Vitesse maximum : 115 km.-h. ; vitesse de croisière : 90 km.-h. ; rayon d'action : 5 heures de vol ; décollé et atterri en 50 mètres ; consommation : 5 litres à l'heure. Prix : 20.800 francs, comprenant une police d'assurance aux tiers de 250.000 francs, non compté le remboursement de la prime d'achat de 40 %, qui abaisse le tarif de l'appareil à 12.000 francs environ.

LES MOTEURS POUR AVIONS LÉGERS

Nos lecteurs connaissent les moteurs Poincart 20-25 CV et 30-35 CV à deux cylindres opposés, dont nous avons donné les descriptions dans l'Actualité Automobile.

La Maison Aubier et Dunne a déjà présenté le modèle 540 cmc. deux

cylindres deux temps, à refroidissement par air. Cette même maison vient de mettre sur le marché, au prix de 5.000 fr. un moteur de 800 cmc., trois cylindres en ligne, donnant 27 CV au régime de 1.600 tours-minute à l'arbre d'hélice.

Les Etablissements E. Train présentent trois types de moteurs pour avions légers : un 20-25 CV, 2 cylindres de 1 litre de cylindrée totale ; un 40-50 CV, 4 cylindres de 2 litres de cylindrée totale ; un 60-70 CV, 6 cylindres de 3 litres de cylindrée totale.

Les caractéristiques communes de ces types de moteurs sont :

Cylindres de 80 mm. d'alésage et 100 de course en acier forgé spécial ; taux de compression : 5,5 ; régime normal : 2.300 tours ; pistons en alliage spécial d'aluminium à trois segments ; culasse en bronze d'aluminium ; bielles en dur-aluminium matricé ; vilebrequin en acier forgé à haute résistance et entièrement usiné ; distribution par arbre à cames en tête ; allumage par une ou deux magnétos à la demande ; refroidissement par air. Consommation par CV-heure : 240 gr. d'essence et 10 gr. d'huile.

Les moteurs Centaure, comprenant trois types : le 20, le 30 et le 40 CV, remplissent aussi toutes les conditions nécessaires à un bon moteur pour avions légers. Deux cylindres opposés à refroidissement par air ; soupapes commandées par culbuteurs ; allumage par deux magnétos. Régime normal : 2.000 tours.

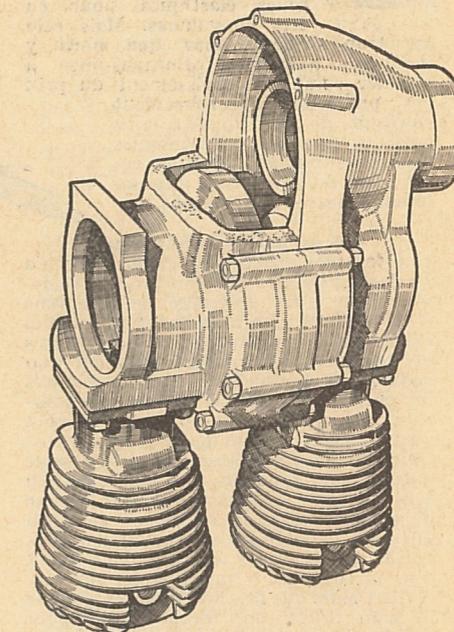
La Société Brissonnet et Cie, spécialiste des moteurs de motos et cyclecars vient de créer un moteur d'aviation légère dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

Deux cylindres côte à côte deux temps de 80 d'alésage et 80 de course ; cylindrée : 800 cmc. ; puissance de 26-28 CV à 3.400 tours ; construction presque totale en alliages spéciaux d'aluminium ; deux bougies par cylindre et double allumage par deux magnétos. Prix : 3.900 francs.

minium ; deux bougies par cylindre et double allumage par deux magnétos. Prix : 3.900 francs.

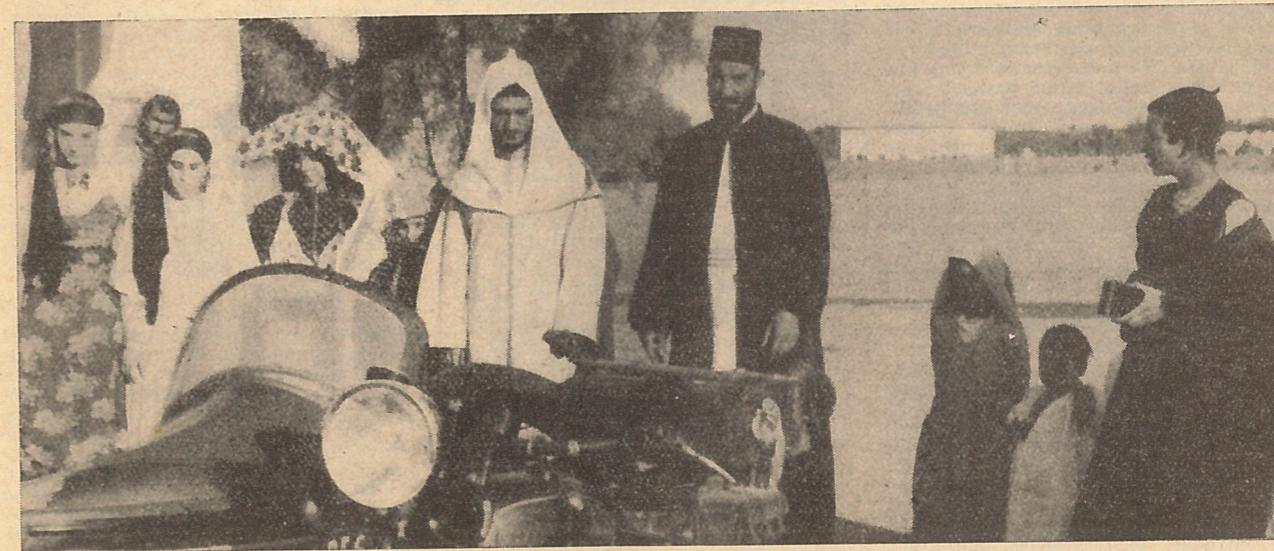
D'autres constructeurs étudient des avions légers et des moteurs pour les équiper. L'aviation prend enfin l'orientation qu'elle aurait dû suivre depuis longtemps : celle de la petite puissance, qui sera reine prochainement parce qu'elle possédera cette qualité plus précieuse que jamais de nos jours : l'économie.

Fernand de LABORDERIE.



Le moteur Brissonnet 2 cylindres deux temps est représenté ici avec le carter du démultiplicateur partiellement découpé.

UN BEAU VOYAGE EN ALGERIE



Un motocycliste parisien a rendu visite au Grand Rabbin de Bou-Denib (Sud-Oranais) que l'on voit ici avec sa famille

VÉRIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

LE CAOUTCHOUC

SES APPLICATIONS A LA MOTOCYCLETTE

SANS ce merveilleux produit tout véhicule routier automobile serait à peu près impossible. Le pneu est le meilleur amortisseur de chocs que nous ayons. Il suffit d'évoquer le souvenir des roues élastiques pour en être convaincus. Mais cela est trop évident pour que nous y insistions davantage. Bornons-nous à signaler combien l'abaissement du prix des pneus et l'accroissement constant de leur qualité nous a permis de réaliser d'économies sur notre budget. Mais le caoutchouc est susceptible de nombreuses autres applications.

Ce qu'est le caoutchouc

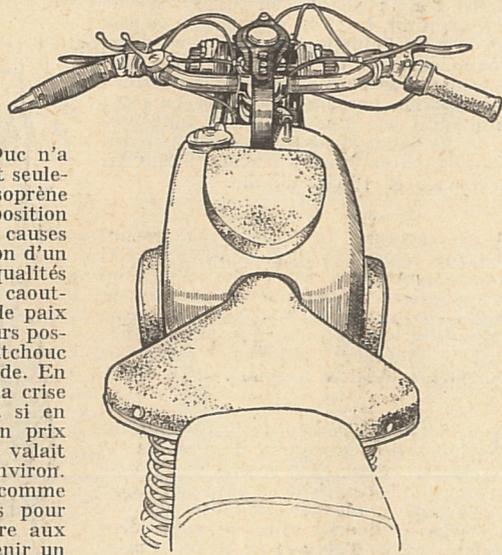
La formule exacte du caoutchouc n'a jamais pu être établie. On sait seulement que c'est polymère de l'isoprène (C⁵H⁸)_n. Cette ignorance de la composition exacte du caoutchouc est une des causes qui rendent si difficile la production d'un caoutchouc de synthèse ayant les qualités du produit naturel. D'ailleurs le caoutchouc de synthèse n'a en temps de paix aucun intérêt, puisqu'il sera toujours possible de récolter assez de caoutchouc naturel pour répondre à la demande. En fait, c'est par le caoutchouc que la crise de surproduction a commencé et si en 1910, le caoutchouc atteignait un prix voisin de dix francs or le kg, il ne valait plus en 1921 que 5 francs papier environ.

C'est alors que diverses mesures, comme le plan Stevenson, furent prises pour réduire la production et permettre aux producteurs de caoutchouc, d'obtenir un prix suffisamment rémunérateur. Mais l'industrie automobile prenait une énorme extension et la demande augmentait beaucoup plus rapidement que l'offre; le prix s'éleva jusqu'à 35 francs papier le kg. La production de caoutchouc s'intensifia et les cours s'effondrèrent à nouveau pour descendre jusqu'à 2 fr. papier le kg. Depuis une entente s'est réalisée entre les producteurs et le prix s'est élevé à 6 fr. le kg avec une tendance à la hausse. Ne nous étonnons pas que les prix des pneus n'ont pas suivi ces fluctuations dans toute leur amplitude. Il faut en effet tenir compte de bien d'autres éléments dans le prix d'un pneu. Il y rentre d'autres matières, et en particulier du coton et il y a les frais de production et les frais généraux dont les variations sont beaucoup moindres. N'oublions pas non plus qu'il y a une beaucoup trop grande quantité de types et de dimensions et qu'il faut constituer des stocks considérables dont une partie seulement est de vente courante.

Transformation du caoutchouc

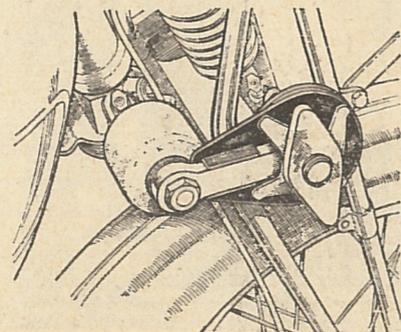
DANS son état naturel, le caoutchouc ne serait propre qu'à un petit nombre d'usages. C'est la découverte de la vulcanisation par Goodyear, il y a environ trois quarts de siècle qui a donné à l'industrie du caoutchouc tout son développement. La vulcanisation consiste dans la cuisson du caoutchouc additionné de soufre. Cette opération se fait sous pression. Mais on introduit bien d'autres matières : charges minérales : craie, blanc de zinc, carbonate de magnésie, noir animal),

antioxydants qui assurent la stabilité du produit, accélérateurs qui facilitent la vulcanisation, et aussi pour certaines qualités inférieures, des caoutchoucs régénérés. Naturellement sur cette petite cuisine, les divers fabricants gardent le secret. Comme le but poursuivi n'est pas un abaissement du prix au détriment de la qualité, mais l'établissement de mélanges répondant le plus exactement possible aux diverses utilisations, nous n'avons nullement à nous en plaindre.



Accessoires de caoutchouc sur une machine de course : poignées de guidon, coussin pour le menton, grippe-genoux, selle, coussin de garde-boue.

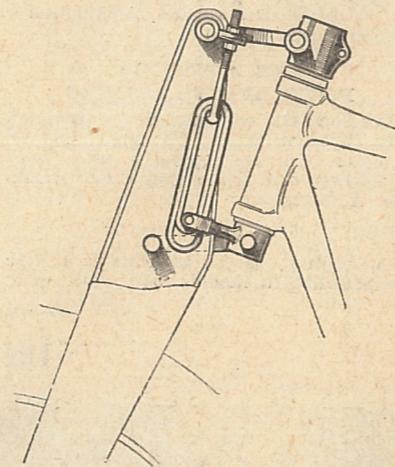
C'est de ces recherches que provient en particulier l'extraordinaire longévité de nos pneus. C'est grâce à elles qu'on obtient des caoutchoucs inattaquables à l'essence et à l'huile. Nous pourrions comparer ces mélanges aux alliages que nous fournit la métallurgie. La durite d'une tuyauterie, l'annexe d'un silent-bloc, le caoutchouc mousse d'un coussin ne peuvent avoir la même composition. Si nous cherchons le maximum d'élasti-



Chez Royal Enfield, bloc de caoutchouc pour la butée de la fourche.

cité et de souplesse, c'est la gomme pure qui nous la donnera. Ce sera la feuille anglaise. Si nous augmentons la charge, nous obtiendrons des caoutchoucs plus fermes. L'addition des noirs de carbone donnent des mélanges à la fois élastiques et résistant à l'abrasion. C'est à l'aide d'autres charges encore qu'on aura des caoutchoucs résistants aux hydrocarbures et excellents pour des joints ou des tuyauteries. Remarquons que le caoutchouc est déformable mais qu'il est toujours incompressible. Supposez un cylindre rempli de caoutchouc et un piston. Vous ne pourrez par ce moyen, réaliser une suspension, vous ne le pourrez qu'en laissant du jeu entre le bloc de caoutchouc et le cylindre. Enfin on peut obtenir des caoutchoucs spongieux, à l'aide de produits gazeux.

Une propriété précieuse du caoutchouc est de pouvoir être associé à d'autres matériaux. Une toile peut être caoutchoutée en passant dans un laminoir qui fait pénétrer le caoutchouc dans les interstices du tissu. Pour faire adhérer le caoutchouc au fer, celui-ci est strié et recouvert d'une couche de caoutchouc durci et sur celui-ci



La suspension Neiman par anneaux de caoutchouc, adoptée par Imperia en Allemagne, et Gillet Herstal en Belgique.

on fait facilement adhérer le caoutchouc souple. Sur le cuivre, le caoutchouc adhère très bien, par suite de la combinaison du soufre avec le cuivre.

Propriétés du caoutchouc

L'ÉLASTICITÉ du caoutchouc lui permet de travailler à la compression, à la traction et à la torsion. Le caoutchouc revient à sa position normale aussitôt que l'effort cesse de s'exercer sur lui.

Nous avons vu que si le caoutchouc travaille à la compression, il faut prévoir un espace suffisant pour son écrasement. Le mieux est d'utiliser des piles d'anneaux séparés par des rondelles métalliques. Divers amortisseurs de ce type sont utilisés en aviation.

Le caoutchouc peut amortir non seulement les chocs, mais encore les vibrations

et réaliser un excellent isolant. C'est là un emploi très important et qui permet d'employer le caoutchouc dans de nombreuses applications. La difficulté est que si on veut éviter la propagation de vibrations, il faut éviter que les deux parties métalliques à isoler soient reliées par une autre pièce métallique, un boulon par exemple.

Une excellente solution c'est d'utiliser un anneau de caoutchouc entre deux cylindres de métal.

Le caoutchouc est vulcanisé et adhère ainsi aux deux cylindres. Il peut également travailler ainsi en torsion. Dans le silent-bloc, l'anneau de caoutchouc pressé entre les deux cylindres, subit une déformation moléculaire, puis au delà d'un certain point par glissement. Tant que ce point n'est pas atteint, il ne peut y avoir d'usure. Il est inutile de dire que si le principe est simple, son application est le résultat de longues recherches. Le caoutchouc employé est une composition spéciale, une adhésive qui possède un coefficient de frottement moléculaire aussi faible que possible. Dans le dispositif Inlox, le tube intérieur est muni d'un bourrelet central qui immobilise l'anneau de caoutchouc et le tube extérieur est rabattu aux extrémités. Dans le dispositif Houdaille, le caoutchouc est enroulé en bande autour du tube intérieur.

L'imperméabilité du caoutchouc permet son emploi pour les tuyauteries et pour les joints.

Divers emplois du caoutchouc

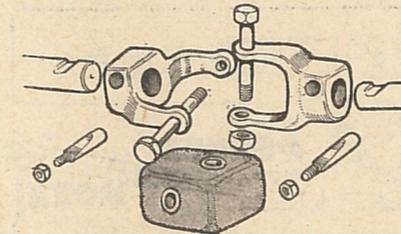
Moteur. — Certains joints d'étanchéité peuvent être en caoutchouc, ce sont ceux qui se trouvent dans les parties froides du moteur. Notons toutefois que certains joints de culasse, les joints Reecintz en tissu d'amiante à armature métallique sont imprégnés d'une dissolution de caoutchouc chargée d'amiante. Ces joints sont dès à présent utilisés sur des moteurs d'avion. Très minces, ils ne risquent pas de claquer. Ils doivent être découpés à l'emporte-pièce, mais cela n'est pas une très grosse difficulté, des lames de scie maintenues par des pièces de bois pouvant constituer la matrice. Ces joints nécessitent un usinage absolument parfait et plan des surfaces à joindre. On emploie des joints de caoutchouc pour le bas des cylindres de certains moteurs à refroidissement par eau, sur la Scott par exemple. On pourrait faire des joints d'embase en caoutchouc assez ferme, et mince même pour des moteurs à refroidissement par air, pour les couvercles de carter, mais les caoutchoucs employés devraient être inattaquables à l'huile, assez durs et très minces.

Mais c'est surtout pour la fixation du moteur que le caoutchouc pourrait rendre service. Il ne faudrait pas se contenter de faire reposer le moteur sur des blocs de caoutchouc traversés par des boulons. Cela aurait peut être des avantages en permettant d'absorber certaines déformations du cadre, mais non les vibrations du moteur. Il serait beaucoup plus rationnel de monter le moteur sur des dispositifs du genre Silent-bloc.

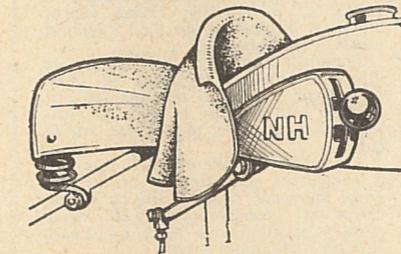
Transmission. — Le caoutchouc est utilisé dans divers amortisseurs, dont le moyeu et le tambour possèdent des pales séparées par des blocs de caoutchouc, (ce système est employé par Enfield pour ses moyeux et Morton sur ses embrayages). Il faut qu'il existe un certain jeu radial pour permettre la déformation des blocs. Un système analogue peut être utilisé

sur l'arbre des transmissions acatènes. Pour celles-ci des flectors composés d'une rondelle de caoutchouc et de toile, sur laquelle sont fixées les pattes des deux tronçons de l'arbre de transmission, donnent de très bons résultats, l'arbre n'oscillant pas.

Montage du réservoir. — Beaucoup de réservoirs sont montés sur des tampons de caoutchouc et cela est tout à fait recommandable. Il n'y a pas de cadre qui soit rigoureusement rigide et des tampons de caoutchouc évitent de transmettre au réservoir, toujours assez fragile, les défor-



Joint souple de transmission par arbre et pignon, constitué par un bloc de caoutchouc.



Tablier de caoutchouc empêchant l'eau de mouiller le bas-ventre du conducteur, par temps de pluie.

mations constantes du cadre. Cela est particulièrement important pour les réservoirs de grande capacité que l'on tend actuellement à employer.

Suspension. — Une marque allemande utilise pour sa fourche avant non des ressorts, mais des anneaux de caoutchouc. Il y a là une idée très intéressante. Quant aux articulations de fourche, il est sur-

prenant qu'elles ne soient pas montées sur des silent-blocs ou d'autres dispositifs analogues. On peut dire la même chose de la charnière des suspensions arrière oscillantes. On remédierait ainsi d'une manière complète à l'usure et à ses conséquences.

Guidon. — Pour éviter de transmettre aux poignets du motocycliste les vibrations, on peut employer un collier de serrage garni intérieurement de caoutchouc.

Selles. — Il existe depuis longtemps des selles très confortables à fond de caoutchouc. On peut également envisager l'emploi de coussins en caoutchouc mousse, particulièrement pour le sidécar.

Attaches de sidécar. — Si on veut éviter toute fatigue au cadre de la moto, il faut que les deux attaches inférieures soient dans le même axe et constituent en quelque sorte une charnière. Un dispositif genre Silent-bloc, Houdaille, ou Inlox serait excellent.

Canalisations. — La durite est trop connue pour que nous ayons à en signaler l'emploi pour les canalisations d'huile et d'essence, soit qu'on emploie un tuyau de durite d'une seule pièce, ou que l'on raccorde les tuyaux de cuivre avec un bout de tuyau de durite. Nous sommes plutôt partisans de la première solution, car elle évite de manière complète la fâcheuse rupture d'un tube au ras d'un raccord.

Poignées, knee grips, repose-pieds, pédales. — L'emploi universel du caoutchouc nous dispense d'insister. On peut également enfileur sur les manettes et les leviers des bouts de tube de caoutchouc. On a fait des lanternes arrière en caoutchouc.

Installation électrique. — Le caoutchouc est un excellent isolant, mais il faut éviter qu'il s'use par frottement ou soit entamé. C'est pourquoi entre les câbles et leurs attaches, il est recommandable d'interposer un petit bout de tube de caoutchouc.

Ferraillement. — L'emploi de plaquettes de caoutchouc entre les parties métalliques qui ferrailent, est tout à fait recommandable et nous délivre de bruits désagréables.

Les carters de chaîne secondaires pourraient être constitués par deux carters de pignons réunis par deux tubes de caoutchouc pour le passage des bries de chaîne. Nous avons eu autrefois une bicyclette américaine équipée d'un carter de ce type qui était remarquablement silencieux.

Porte-bagages. — Entre la mallette et le porte-bagages, placez une plaque de caoutchouc mousse. Vous constaterez que les vibrations sont bien amorties. Quant à la fixation de la mallette, elle sera bien mieux assurée par des sandows que par tout autre moyen. Vous calerez efficacement vos outils dans la trousse en plaçant au centre de celle-ci un morceau de caoutchouc mousse. Quant aux bougies de rechange, il existe des protège-bougies de caoutchouc en deux moitiés verticales, réunies par des anneaux.

Que de services peuvent nous rendre des anneaux de caoutchouc! Il serait trop long de les énumérer.

On peut par ces quelques exemples, voir combien nombreuses peuvent être les applications du caoutchouc, et que devraient multiplier les cours assez bas de ce merveilleux produit.

RAVISSÉ.

QUESTIONS ET REPONSES

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

? Je voudrais savoir quel pignon je dois avoir au moteur et plateau à la roue arrière (nombre de dents), pour l'instant j'ai 19 x 46, et en plat mon moteur s'emballa, ma moto est une Peugeot 517, modèle 34, 4 vitesses.

A. GRAS, à Levallois.

R Vous auriez avantage à monter à l'arrière un pignon 43 dents, ce qui vous permettrait d'obtenir une vitesse supérieure. Cette multiplication n'est toutefois possible que si la motocyclette est employée sans sidecar.

**

? 1° Ayant à changer le cylindre et le piston de mon moteur deux temps Motobécane, type M.B. 1, 175 cmc., à courroie prise directe, est-ce que j'aurai un meilleur rendement avec une culasse rapportée en aluminium, qu'avec un cylindre sans culasse rapportée ?

2° Quelles modifications à apporter pour un meilleur tirage ou meilleure vitesse de ma moto (changer carburateur origine, par exemple) ?

3° Je consomme plus de 4 litres, est-ce normal ? et ma vitesse n'est que de 40 km. maximum à l'heure (avance allum. 4 mm. 5).

M. QUÉMAT, à Istres.

R 1° Vous aurez certainement un meilleur rendement avec une culasse en aluminium.

2° Les modifications à faire pour augmenter dans de sensibles proportions la puissance de votre moteur, entraîneraient à des frais que ne justifie pas la valeur commerciale actuelle de votre machine.

3° Votre consommation est normale, mais votre vitesse est un peu faible, ces machines atteignent généralement 50 km. à l'heure environ.

**

? Possédant New-Map 350 cmc. Bloc-moteur Chaise simple, échappement culbuteurs enfermés type C B. 1 3 1.059. Carburateur Amac. Je voudrais bien savoir :

1° L'essence à employer (poids lourd, pure, ou en mélange 50 %).

2° L'huile à employer.

3° La bougie convenant le mieux.

4° Le réglage des soupapes.

5° Le réglage de l'allumage.

6° Le réglage du carburateur.

7° Possibilité de vitesse.

8° Départ difficile.

M. ICARD, à Avignon.

R 1° Vous pouvez employer le carburant poids lourds.

2° Tenez-vous en au type d'huile préconisé par le constructeur.

3° Bougie : Lodge H. 1, Pognon N° 3 ou équivalente.

4° 1/10 à l'admission, 2/10 à l'échappement.

5° 12 mm. en pleine avance.

6° Il nous faudrait savoir la marque et le type du carburateur qui équipe votre machine.

7° Vitesse 35 à l'heure environ.

8° Les départs difficiles peuvent provenir d'un mauvais réglage de la vie de ralenti.



Nous prions instamment nos lecteurs, de nous donner, dans leurs consultations techniques, le plus de détails précis possible. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un moteur : marque, cylindrée, distribution (deux temps, latérales, culbuteurs ou a.c.t.) type et année de construction.

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

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

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

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

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

? 1° Quelle peut-être la vitesse d'une P. 515 G.T.S. Peugeot.

2° Quelles sont les marques françaises en (350 et 500) qui sont les plus rapides. Indiquez-moi si possible leur vitesse et leur prix.

Comme vous pouvez le deviner je serai acheteur d'une moto rapide, mais n'ayant que quelques marques représentées sur la place, c'est pourquoi je vous demande ces renseignements que je vous serai reconnaissant de me faire parvenir par retour du courrier si possible.

R. REMERCIÉ, à Constantine.

R 1° Environ 115 à l'heure.

2° 350 Prester-Jonghi, vitesse 125 à l'heure.

500 Motobécane, vitesse 125 à l'heure.

500 Monet et Goyon, vitesse 120 à l'heure.

500 Terrot, vitesse 120 à l'heure.

350 Day, type Rafale, vitesse 125 à l'heure.

500 Dax, type Rafale, vitesse 135 à l'heure.

En ce qui concerne le prix de ces machines, vous les aurez facilement en les demandant aux constructeurs car nous ne les avons pas tous présents à la mémoire. Quant aux vitesses indiquées, elles s'entendent bien entendu avec phare, dynamo et silencieux si l'on retire ces organes on peut tabler sur une augmentation d'une dizaine de kilomètres.

? Je suis depuis fin mai 1935 propriétaire d'une 175 cmc. deux temps Monet-Goyon, que j'ai achetée neuve chez l'agent de la place. Cette machine marche fort bien, cependant j'ai été étonné de constater qu'après 2.000 km., un décalaminage s'avérait comme indispensable. J'utilise comme huile soit Aéro-Shell ou Kervoline équivalente dans un mélange de 10 % avec l'essence.

Mon carburateur Gurtner à gicleur N° 26 et la bougie est une Champion spéciale pour deux temps.

J'ai parcouru à peu près 5.000 km. jusqu'à présent et j'ai dû faire décalaminer deux fois mon moteur, qui était complètement encrassé. Je dois vous dire que je n'ai jamais eu de difficultés pour la mise en marche et qu'en général, ma M. 18 marche avec beaucoup de régularité.

En vous remerciant d'avance de vos éclaircissements, je vous prie d'agréer, Messieurs, mes salutations très distinguées.

A. MANRIQUE, à Strasbourg.

R Il est normal d'être obligé de décalaminer une deux-temps au bout de 2.000 km. étant donné que du fait du mélange, l'huile entre en grande quantité dans la chambre de combustion.

? Moto Dollar type R 2 N° 3949. Bloc moteur Chaise 350 cmc. à culbuteurs type K série 3 N° 39.729.

1° D'où provient ce défaut : En prise directe à 40 km.-h. les reprises sont brutales en ce sens qu'elles se font par à-coups qui me secouent durement. Les secousses disparaissent dès qu'on augmente la vitesse. Moteur réalésé et parfait état mécanique (à mon avis).

2° Réglage du carburateur Amac 25 M.D.V. N° B. 3.209 F. porte gicleur N° 25. Gicleur N° 39 H volet de gaz N° 3. Aiguille au deuxième cran en commençant par le haut. Ce réglage est-il bon.

3° Ma bougie est-elle bonne. Gergovia F.F. Plateau (essence tourisme).

A. FRAVAL, Le Plessis-Tréville.

R 1° Il est normal qu'à cette allure si vous essayez de reprendre en troisième, la reprise se fasse par à-coups : il faut passer en seconde.

2° Votre réglage de carburateur est bon.

3° Votre bougie convient.

? Ayant fait l'acquisition depuis peu d'une moto 5 CV. d'occasion Gnome et Rhône type D1 N° 16.530, vous seriez bien aimable de me faire savoir :

1° Le jeu des soupapes.

2° Le calage de la magnéto (avance variable).

3° La bougie à employer.

4° Le cylindre possédant quelques rayures et le piston étant passablement usé, pourrais-je rouler la saison prochaine en ne changeant que les segments et en faisant un bon rodage de soupapes.

Dans l'attente veuillez agréer mes respectueuses salutations.

L. LAUDRIÈRE, à Clamart.

R 1° Jeu entre queues de soupapes et poussoirs :

0 mm. 1 à l'admission.

0 mm. 3 à l'échappement.

2° Calage de la magnéto : cette dernière étant réglée à son maximum d'avance, le point d'allumage doit se produire à 14 mm. (mesuré sur la course du piston) avant le point mort haut, fin de compression.

3° Bougie à employer : les types « D » ont été livrées avec des bougies Champion N° 12 ou 13. En principe, toute bonne bougie doit convenir.

4° Si les rayures du cylindre ne sont pas profondes, elles n'ont pas grande importance. Vous pourrez toujours essayer de changer vos segments ; vous verrez bien si après rodage, la compression est suffisante et si la consommation d'huile n'est pas exagérée.

Pour que la remise en état soit parfaite, il y aurait lieu de réalésier le cylindre et d'y adapter un piston fait à la demande.

? Moto B.S.A. type S.X. 4 500 cmc. à culbuteurs.

1° Réglage complet du moteur, en degrés et millimètres.

2° Avance à l'allumage piston

P.M.H.

3° Débit d'huile à la minute au ralenti.

4° Vitesse en solo et en side.

5° De quelle façon bien monter un side.

6° Réglage du carburateur Amac.

7° Quel serait approximatif le prix de la reprise de cette machine pour l'achat d'une B.S.A. W. 35-8-5 CV. étoile bleue

G. EMMERY, à Rocroy.

R 1° La soupape d'admission : ouvre 24° avant P.M.B. ferme 65° après P.M.B.

La soupape d'échappement : ouvre 60° avant P.M.H., ferme 20° après P.M.H.

2° Calage de la magnéto : tout retard P.M.H.

3° Le débit d'huile est de 8 gouttes à la minute au ralenti.

4° La vitesse de cette motocyclette en solo est de 120 kilomètres.

La vitesse de cette motocyclette en sidecar est de 90 kilomètres.

5° Nous ne comprenons pas cette question.

6° Gicleur 170.

Aiguille troisième position du haut.

7° Le prix de reprise de cette motocyclette serait de 2.250 francs à 2.500 francs.

**

? Possédant une moto Griffon 350 cmc. 1929, avec side-car, roulé 30.000 km., et constate depuis quelque temps un cliquetis anormal des soupapes, impossible de donner de l'avance en reprise, et de ce fait rendement faible du moteur.

La compression est très bonne, les soupapes sont neuves, nouvelle bougie Marchal, carburateur Zenith HK 25, le tout en bon fonctionnement. La magnéto n'a encore jamais été décalée, mais je remarque un peu de jeu à l'engrenage magnéto-distribution (2 mm.). Si ce n'est cela faudrait-il peut-être voir le carburateur et changer de gicleur, car ce cognement me semble faire l'effet d'un mélange trop faible, et pourtant je n'ai jamais changé de pièces au carburateur.

A. BUTZ, à Mulhouse.

R Sans que vous ayez rien changé au carburateur il est possible que certaines de ses pièces en mouvement soient usées ce qui permet des rentrées d'air intempestives et provoque la pauvreté de mélange qui fait cliqueter votre moteur, à moins qu'il provienne de l'usure du guide de la soupape d'admission.

? Faut-il sur une Magnat-Debon 250 latérales, 1935, type P.M.U.O. vidanger périodiquement le moteur? Il n'existe aucun bouchon de remplissage.

Le réglage des soupapes d'une Terrot 350 culbuté, moteur H.S.S.T.

Quelle est l'huile ou la graisse nécessaire au graissage des boîtes à vitesse de ces machines ?

J. COINTE, à Gap.

R Dès l'instant qu'il n'y a pas de bouchon de vidange de prévu, il est probable que c'est parce que le constructeur a jugé cette vidange inutile.

Réglage des soupapes de la 350 Terrot, le moteur étant tiède régler sans jeu les tiges de culbuteurs pouvant tourner librement.

En ce qui concerne la boîte de vitesse, il existe dans le commerce des huiles très épaisses existe dans le commerce des huiles très épaisses spéciales.

**

? Je voudrais vous demander si, avec un moteur F.N. à quatre cylindres, refroidissement à air, puissance 5 CV, construit vers 1914, pourrait me donner satisfaction pour construire un cyclecar à trois roues. Il serait naturellement refroidi par ventilation et sous capot, j'attendrais donc votre réponse avant de ne rien commencer.

R. MURGUET, aux Rougères.

R Le moteur dont vous parlez peut parfaitement convenir pour un cyclecar léger.

? Magnat-Debon 4 CV avec deux tuyaux d'échappement faisant la longueur de la moto. Je viens vous demander si par la suite, le code de la route ne m'obligerait pas à les faire recouper.

Peut-être, obligeront-ils à les avoir plus courts.

Je vous serai très reconnaissant de bien vouloir me faire réponse.

H. HUGUENIN, à Sampigny.

R Le code de la route ne prévoit nullement une longueur de tuyau d'échappement plutôt qu'une autre ; il prévoit seulement qu'une machine ne doit pas faire un bruit exagéré et que l'échappement libre est interdit.

**

? Moto Gnome - Rhône, C.M. 2, 350 cmc. à culbuteurs.

Carburateur Amac (licence Amal), numéros (sur la pipe d'admission) F 6/001, o 1325 D (sur le cylindre du biseau), 39. Gicleur 140 G, aiguille 4° cran (à partir du haut).

Magnéto. — Lavalette Bosch (jamais Fouché).

Bougie. — Lissen SI (anciennement Champion 8)

Vitesse. — 115 à l'heure au compteur.

Consommation : 4 litres essence tourisme.

La machine m'a été livrée en mai dernier, elle a 3.000 kg., a été rodée consciencieusement pendant 2.000 km., la compression est excellente, les soupapes réglées sans jeu à froid selon les indications du constructeur... mais,

1° le départ à froid est très pénible, les retours au carburateur sont très fréquents, même en marche, sans l'avance presque totale la mise en marche est impossible ;

2° la consommation d'huile me paraît forte (même étant neuve). J'emploie Spido B.R., consommation 1 l. 1/4 aux 500 km. ;

3° la marche ne me paraît pas bonne à 85 à l'heure, le guidon vibre, particulièrement du côté droit. En dessous de 45, marche saccadée, vibrations, claquements de chaîne, coups sourds et secousses dans la transmission, allure impossible à 35 à l'heure, les mêmes phénomènes se reproduisent dans les reprises, parfois à grandes vitesses. L'alignement des pignons de transmission a été vérifié, la chaîne Renault est en bon état, le pneu arrière s'use très vite.

J'ai essayé un gicleur 150, la marche générale n'a pas subi grand changement, le moteur est plus puissant, mais me paraît chauffer — légèrement.

Je tends et détends la chaîne, rien n'y fait.

L'embrayage et la boîte de vitesse ont été visités, rien.

P. HOGUET, à Chelers.

R 1° La difficulté des départs à froid et les retours au carburateur semblent indiquer un défaut du côté de l'allumage (magnéto ou bougie). Vous ferez bien de vérifier le réglage de vos soupapes car, « réglage sans jeu à froid » veut dire qu'il ne doit pas y avoir de jeu appréciable, mais que les tiges de culbuteurs doivent être complètement libres.

2° La consommation d'huile paraît élevée. Il y aurait lieu de vérifier l'échauffement de vos segments et d'employer une huile un peu moins fluide. Toutefois, pendant la période d'hiver, l'huile employée pendant l'été conviendra probablement.

3° Les irrégularités de marche sont certainement la conséquence de la marche irrégulière signalée au paragraphe 1.

3° Quelles sont les moyennes réelles réalisées par les concurrents de votre belle épreuve « Paris-Les Pyrénées-Paris » entre deux contrôles, par exemple Tarbes-Agen

Ma bougie d'origine est une Pognon P 136. Est-ce une bougie froide ?

Quels sont les numéros d'ordre des bougies que je pourrais employer pour mon moteur, dans les marques ci-après : Lodge, K.L.C. Champion.

Quel doit être le taux de compression du moteur de la 115 Gd. Sport, trois vitesses, piston bombé.

Alésage 68.

Course 96.

J'éprouve quelques difficultés à mettre le moteur en marche, 10 à 15 coups de kick. Allumage par dynamo batterie.

La batterie d'origine a été changée (bac cassé), celle-ci une Dinin est de capacité 14 amp. L'étincelle est-elle trop faible.

Quand le moteur est chaud, mêmes difficultés de départ. Néanmoins, la marche sur route est très régulière.

Pourrait-on obtenir des départs plus faciles ?

BERRUT, à Bagnères-de-Bigorre.

R 1° C'est à la première fois que nous entendons parler du carburant en question. D'après le prospectus il est certainement anti-détonant.

2° Il n'y a pas de benzol dans l'esso.

3° Il n'y a pas de réglage spécial pour l'Esso, mais des moteurs ayant un taux de compression tel qu'ils ne supportent pas l'essence, dans ce cas, si on est obligé de l'employer, il y a lieu de le pousser que modérément, dans la proportion de 90, avec une machine capable de 110 à l'heure, par exemple.

4° Sur certaines fractions de parcours de « Paris-Les Pyrénées-Paris », certains concurrents, tels que Boura ont réalisé 98 et 99 de moyenne.

5° La bougie Pognon 136 P, convient parfaitement à votre moteur. C'est une bougie à caractéristiques moyennes, c'est-à-dire tiède. Ses équivalentes sont :

Lodge H. 45.

K.L.G. 583.

Champion K.I.

6° En ce qui concerne vos difficultés de départ, voyez du côté de la vis de ralenti qui est trop ou pas assez serrée.

**

? Je viens d'acheter une moto Terrot HSS 1927 munie d'un Jap culbuté (culbuteurs non enfermés), type I, carburateur Amal, 25 P.J.Y-E 392, diffuseur 4, gicleur 35 (aucune indication sur les valves). Cette machine chauffe énormément, malgré une très bonne compression, soupapes et guides remplacés (pièces d'origine) le tube d'échappement frais nickelé est déjà bleui en partie. Je voudrais donc savoir :

1° Le pourquoi de cet échauffement anormal qui est le même au bout de 10 km. que de 100 km., et un très bon ralenti malgré tout.

2° Le réglage complet du carburateur, si celui là n'est pas correct.

3° Si je peux employer une bougie Equiweg Avion que j'ai en ma possession, celle employée actuellement est une Champion 16, sinon quel autre type.

4° Où pourrais-je trouver une notice d'entretien de ce moteur, ayant écrit à la maison Terrot qui m'a répondu qu'elle ne faisait plus de montage de ces moteurs et n'avait plus de notice, je ne suis donc pas plus avancé.

LE BIHAN, à Paris (11°).

Trois causes peuvent provoquer l'échauffement anormal de votre moteur :

A, mélange trop pauvre.

B, insuffisance d'avance à l'allumage ;

C, graissage insuffisant ou emploi d'une huile non adéquate, mais nous inclinons pour la première hypothèse, c'est-à-dire mélange trop pauvre.

2° Nous ne vous conseillons pas d'employer une bougie d'avion, mais une KLG-583, Lodge H 45, Pognon 136 P ou équivalente.

3° Vous pourrez trouver une notice d'entretien pour moteur Jap à « Moto-Comptoir » 167, boulevard Pereire, à Paris.



L'importante cohorte des membres du jeune Sporting Moto Club Parisien, lors de la sortie de ce groupement à Champagne-sur-Oise.

LA VIE DES CLUBS

REGION PARISIENNE

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

La sortie projetée sur Conflans ayant été empêchée par des considérations matérielles, c'est sur le château de la Bergette, près la Ferté-sous-Jouarre, que furent dirigés nos touristes.

Pays de connaissance puisque la dernière sortie à cet endroit, avait enthousiasmé tous nos participants qui avaient demandé à « remettre ça ». Déjeuner, jeux, chants, congratulations échangées avec les « campagnards » actuellement en pension.

Chacun se promet, à la séparation, de participer à la prochaine sortie qui aura lieu cette fois sur Conflans. Tous détails au prochain numéro.

Mercredi soir à 21 heures a eu lieu la réunion du bureau des Clubs de la région parisienne, au sujet des décisions préfectorales, et samedi soir à 21 heures, salle du Tambour, place de la Bastille, réunion de tous les clubs. Appuyés par tous les clubs, et les isolés signataires des pétitions nul doute que nous n'aboutissions à démontrer à M. Langeron, l'erreur commise par la Commission du bruit.

RACING M.C.

Le 22 septembre la visite de Reims et des caves de champagne, a fait l'admiration de tous. Comme prévu par les dirigeants, eut lieu également la visite du fort de Brimont, Berry-au-Bac, le fort de la Pompelle, des tanks, vestiges de la guerre qui n'auront pas été sans laisser une profonde impression à ceux qui les visitèrent.

*

Après la pluie, le beau temps, quelques motocyclistes, partis le matin furent rejoints l'après-midi, par leurs camarades, après un bol d'air pris dans la Forêt de Saint-Germain.

Dimanche 6 octobre, visite du salon de la moto, rendez-vous à 9 heures. (Entrée principale).

Renseignements, itinéraires, 135, boulevard Diderot et 209, boulevard Davout, tous les jours et le mercredi soir au siège, 10, avenue du Trône. Isolés, cordialement invités.

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

Malgré la formation récente de ce Club, les sorties sont toujours bien organisées, grâce à une Commission touristique très active. Aussi le nombre des participants est-il en constante augmentation. La présence d'un dépanneur à toutes les sorties est rassurante pour tous, notamment pour les débutants. L'Album de photos du Club montre plus qu'un long exposé les belles journées passées en plein air parmi de bons camarades. Isolés venez à une de nos sorties, vous viendrez toujours !

Dimanche 6 octobre, sortie sur Lizy-sur-Ourcq. Rendez-vous à 8 heures, porte de Vincennes, Nogent, la N. 34, Chelles, Pomponne, Lagny, Couilly, ensuite la N. 36 jusqu'à Meaux (Regroupement) puis la N. 3 jusqu'à Trilport, la G.C. 17 jusqu'à Lizy.

Isolés amicalement invités. Renseignements tous les mercredis au siège social (21 heures), 14, rue Vitruve (20°), et tous les jours à la permanence, 46, rue des Orteaux. Tél. : Roq. 17-13.

M. C. DE PARIS Chaque dimanche une sortie.

Quoique défavorisée par un superbe temps de pluie, la sortie-surprise du 29, organisée par la Commission Touristique, n'en a pas moins obtenu son habituel succès, puisqu'elle a groupé 60 participants. Malgré l'état défectueux des chemins de forêt, détremés par la pluie, tout s'est fort bien passé, même pour les contrôleurs obligés de rester stoïquement pendant deux heures sous l'averse et sans abri. M. Waegeneire s'est classé 1^{er} des pilotes et Mme Morchain 1^{re} des dames.

Dimanche prochain, 6 octobre, sortie sur Chateaufort. Départ : Porte d'Italie à 7 heures. Regroupement à Chailly-en-Bière. Déjeuner : Hôtel du Sauvage.

Calendrier d'octobre : Le 6 : Chateaufort ; le 13 : Domont sortie mixte. A. M. et journée ; le 20 : Grouttes, Porte Dorée 8 heures ; le 27 : Rochers d'Angennes, Porte Saint-Cloud 8 heures.

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

ASSUREZ-VOUS
à la Compagnie de votre choix.
Centralisation générale des primes
les plus réduites aux primes les plus
élevées, au choix de l'assuré.
Polices le jour même.
A la Maison de la Moto, 12, r. de Cléry, Paris-2^e

« LA FLECHE » MOTO-CLUB DE VINCENNES

Le gymkhana organisé le dimanche, 22 Septembre par le Moto-Club « La Flèche » dans l'avenue Aubert, à Vincennes, a remporté un très grand succès. Les épreuves étaient les plus variées et des plus attrayantes aussi bien pour les spectateurs que pour les concurrents.

Le matin, un rallye chiffré ralliant les divers membres honoraires de « La Flèche » avait réuni un grand nombre de participants.

Ajoutons que, comme chaque année, les motocyclistes ont pensé à faire, au cours de leur fête, une collecte au profit de la Caisse des Ecoles de Vincennes et que cette collecte a produit la somme de 85 francs.

M. C. DYONISIEN

Le M. C. D. avait organisé un rallye-surprise-régularité à l'occasion des fêtes sportives qui se déroulent actuellement à Saint-Denis, avec le concours de l'office municipal des sports. 16 concurrents se présentèrent au départ, place de la Caserne, par un temps incertain, départ qui se fit à raison de un par minute.

Classement : 1^{er} Demerson ; 2^e Lechapelier ; 3^e Jacquet ; 4^e Cochu ; 5^e Voize ; 6^e Delos ; 7^e Lamorette ; 8^e Givernaud ; 9^e Gros ; 10^e Vannier ; 11^e Douais ; 12^e Hugon ; 13^e Bertrand ; 14^e Catron ; 15^e Paris ; 16^e Bidot. Le résultat fut annoncé par haut-parleur et les concurrents firent un tour du terrain dans l'ordre du classement.

Et, bien entendu, en tête marchait Demerson avec une gerbe de fleurs sur le guidon que venait de lui offrir la Gerbe d'Or de Saint-Denis.

Le match de moto-ball a donné le résultat suivant : le M. B. C. Paris bat le M. B. C. Dyonisien par 2 à 0.

REGION LYONNAISE

MOTO-CLUB-VILLEFRANCHE

LUNDI matin 23 septembre ont eu lieu au milieu d'une nombreuse affluence les funérailles de M. Bateau Louis membre actif du Moto-Club qui trouva la mort dans un accident survenu alors qu'il revenait de Chambéry : collision avec une voiture automobile à la sortie du tunnel des Echelles. De nombreuses couronnes avaient été offertes par les sociétés sportives de Villefranche.

Près de la tombe, M. Desmules s'exprimant au nom du Moto-Club de Villefranche a adressé le dernier adieu au défunt, au milieu de l'émotion générale.

LE SPORT

Une course de côte à Montlhéry le 13 Octobre



La Coupe d'Argent est à peine terminée que Mauve, l'inlassable organisateur, le « père » du Bol d'Or met sur pied une course de côte, originale en ce sens qu'elle se disputera sur le circuit routier de l'Autodrome de Montlhéry.

C'est la côte Lapize, justement réputée qui a été choisie pour théâtre de cette épreuve et ont peut féliciter Mauve de son intelligente initiative. A Montlhéry, pas de route à garder, pas de voie à obstruer, certitude d'avoir un public de connaisseurs qui ne font rien qui puisse provoquer un accident. Ceux qui seront là y seront parce que l'épreuve les intéressera et non en simple curieux, venus par hasard, n'y comprenant rien et regardant cela comme ils regarderaient des clowns, au cirque. Certes, nous le répétons, l'idée est des plus heureuses. Bravo Mauve !

Et maintenant, des précisions

La course se disputera selon la formule la plus rationnelle : départ arrêté, arrivée lancée. La distance à parcourir sera de 800 mètres, la ligne d'arrivée sera donc située

avant le Mirador de façon à ce que les concurrents aient le temps de ralentir suffisamment avant les lacets qui se trouvent immédiatement après la côte. Comme on le voit, tout est mis en œuvre pour la plus grande sécurité des coureurs.

L'épreuve est ouverte à toutes les catégories de motos, sidecars et cyclecars reconnues par l'U. M. F., ainsi qu'aux voitures sport, course ou touristes de 350 cmc. à 8 litres de cylindrée.

Clôture irrévocable des inscriptions chez M. Mauve, 87, boulevard de Reims, Paris-17^e, mardi prochain 8 Octobre à 18 heures.

Si l'on tient compte que la participation de cracks tels que Monneret, Patuelli, Boura, Roulac, Balsa, Tessari, Jeannin, Cuny et tutti-quanti est quasi assurée, on conçoit qu'il y aura le 13 de quoi se régaler pour les fervents du sport mécanique.

Motocyclistes, membres de clubs, renoncez pour une fois à une quelconque sortie vers une localité sans intérêt des environs de Paris, venez tous à Montlhéry ce jour là pour encourager ceux qui, avec abnégation mettent tout en œuvre pour que vive le sport motocycliste !

Classement officiel des SIX JOURS INTERNATIONAUX

Classement du Trophée International

1. Allemagne (Kraus 0 pt, Stelzer 25 pts, Henne 0 pt), total 25 pts de pénalisation pour l'équipe.
2. Tchéco-Slovaquie (Brand 5 pts, Dusil 14 pts, Vitvar 47 pts), total 66 pts.
3. Angleterre (Bradley 401 pts, Rowley 0 pt, Brittain 0 pt), total 401 pts.
4. Italie (Glera 400 pts, Villa 1 pt, Macchi 1 pt), total 402 pts.
5. France (Boura 62 pts, Pahin 2 pts, Gauthier 501 pts), total 565 pts.

Le vase d'argent

1. Allemagne équipe A (Geiss 0 pt, Winkler 0 pt, Kluge 0 pt), total 0 pt.
2. Tchéco-Slovaquie (Houska 0 pt, Dusil 14 pts, Vitvar 47 pts), total 61 pts.
3. Italie équipe B (Boselli 3 pts, Vailati 200 pts, Secchi 1 pt), total 204 pts.
4. Hollande équipe B (Hoogeven 300 pts, Timmer 0 pt, Teeken 0 pt), total 300 pts.
5. Irlande équipe A (Stewart 0 pt, Duffin 0 pt, Yeates 303 pts), total 303 pts.
6. Hollande équipe A (Fijma 3 pts, De Ridder 400 pts, Moeuis 1 pt), total 404 pts.
7. Hongrie (Lukawez 0 pt, Martinek 15 pts, Kozma 500 pts), total 515 pts.
8. France équipe B (Boura 62 pts, Pahin 2 pts, Gautier 501 pts), total 565 pts.
9. Angleterre équipe B (Jefferies 0 pt, Heath 400 pts, Mc. Gregor 200 pts), total 600 pts.
10. Italie équipe A (Rebuglio 300 pts, Nocchi 300 pts, Picozzi 1 pt), total 601 pts.
11. Allemagne équipe B (Soenius 1 pt, Ruttchen 600 pts, Knees 22 pts), total 623 pts.
12. Suisse (Haller 4 pts, Weider 600 pts, Stauffer 38 pts), total 642 pts.
13. Tchécoslovaquie équipe B (Muche 302 pts, Pastika 1 pt, Koch 600 pts), total 903 pts.

Prix du Chef du motocyclisme allemand

1. Allemagne D.D.A.C. (Steinberger 0 pt, Seltzman 5 pts, Schaeffer 0 pt), total 5 pts.
2. M.C. de Hollande 7 pts.
3. Giava M.C. 61 pts.
4. M.C. d'Allemagne équipe A 139 pts.
5. M.C. d'Angleterre 300 pts.
6. Union des M.C. de Suisse 642 pts.
7. Sunbeam M.C. de Londres 702 pts.
8. M.C. Tchécoslovaquie 903 pts.
9. M.C. d'Allemagne équipe D 917 pts.
10. M.C. de France 1.104 pts.

11. M.C. d'Italie 1.120 pts.
12. Leinster M.C. d'Irlande 1.569 pts.

Médaille d'or de la F.I.C.M.

Cette médaille a été attribuée aux équipes suivantes :
Auto-Union-D.K.W., équipe D (Geiss, Winkler, Kluge) ; Puch (Stolze, Stumfold, Gunther) ; Royal-Enfield (Stewart, Thacker, Vermeak).
En outre la même médaille a été attribuée aux conducteurs suivants :

NOS ASSURANCES

Nos abonnés peuvent bénéficier, par notre intermédiaire, de tarifs intéressants obtenus aux grandes Compagnies de premier ordre faisant partie du Consortium des grandes Compagnies d'assurances et disposant de 250 millions de réserves.

Exemple : Garantie 200.000 fr., pour accidents corporels et dégâts matériels le montant total de la prime pour Paris est.

Pour moto 3 CV 295. »
Pour moto 4 CV 329. »
Pour moto 5 CV 375. »

Frais en sus.

Ces primes s'entendent pour moto avec tansad.

S'il n'y a pas de tansad, réduction de 15 %.

Vous pouvez ainsi souscrire une police de trois mois ou six mois (paiement de la moitié ou trois quarts de la prime à la signature du contrat) avec faculté de prolongation pour neuf mois ou six mois moyennant seulement le complément de la prime annuelle.

Exemple : Police de trois mois pour moto 4 CV 200.000 170. »
Supplément à payer pour prolongation de neuf mois 165. »
Frais en sus.

Krohn, Kraus, Muller, Bergmuller, Döberetner, Munzig, Naujoch, Steinberger, Houska, Geiss, Grenz, Hurst, Stolze, Winkler, Sünker, Kluge, Stumfold, Bainbridge, Pfeiffer, Krug Gunther junior, Lukawez, Wolsey, Stewart, Rowley, Brittain, Kirchberg, Henne, van der Woort, Tiffen, Jefferies, Dunst Roff, Thacker, Sensburg, Riess, Vermaak, Timmer, Duffin, Fallier, Schaeffer, Nell, Sanders, Norris, Teeken.

Au total 44 médailles d'or ont été attribuées aux concurrents terminant sans pénalisation.

37 médailles d'argent et 32 médailles de bronze ont été réparties parmi les mieux classés.

LE DEJEUNER ANNUEL DE LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

Le déjeuner annuel de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle s'est déroulé au Pavillon-Royal, au Bois de Boulogne, sous la présidence de M. Edmond Gentil, président de la Chambre syndicale. A ses côtés, on notait MM. Goudard, président de la Chambre syndicale patronale des constructeurs d'accessoires ; Mole, président de la Chambre Nationale du Commerce de



M. Edmond Gentil, Président de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle, prononçant un discours lors du Rallye National en 1934.

l'Automobile ; Monprofit, secrétaire général de la Fédération Automobile ; Zimmerlin, président de la Chambre syndicale du commerce de gros cycles et autos ; Poutrait, président de la section du cycle de la Chambre syndicale des accessoires ; Dugand, président de la Commission de Propagande de la Chambre syndicale nationale du cycle et de la moto ; Paul Dotin, secrétaire général du Salon ; Chichery, député ; Mauve, président de l'A.M.C.F.

Parmi les représentants de constructeurs : outre M. Gentil, MM. Ludovic Feuillet et Chantala, de chez Alcyon ; MM. Jean Vurpillot, Paul Dion et Grosse, de chez Terrot ; MM. Wael, et de Lirac, de chez Gnome-Rhône ; M. Girardez, de chez Peugeot ; M. Bardin, de chez Motobécane, parmi les représentants des constructeurs de pneumatiques, MM. Chevrot, pour Dunlop ; Ducas, pour Hutchinson ; M. Coehard, secrétaire administratif de la C.S.N. du cycle et du motocycle, etc.

A l'issue de déjeuner, M. Gentil prononça un discours qui fut très suivi par tous les assistants, discours dans lequel il retraça l'effort fait au cours de l'année en faveur de la motocyclette.

256,040 KM.H.

tel est l'exploit
qu'a réalisé

HENNE

sur 750 cmc.
B.M.W.

INSATIABLE, Ernst Henne vient à nouveau de faire faire un bond formidable au record du monde de vitesse pure qu'il détient déjà depuis si longtemps. On se souvient que le 28 octobre 1934, à Gyon, en Hongrie, il avait couvert le kilomètre lancé à 246 km. 069. Cette fois-ci c'est en Allemagne, sur le nouvel autostrade de Francfort-sur-le-Mein que le pilote allemand a mené à bien sa tentative.

Henne n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai. Rappelons brièvement l'histoire de ce prestigieux record depuis qu'il est au-dessus de 200.

La première fois qu'Henne fut recordman, ce fut en 1929. Puis en 1930 il l'améliora. Le 6 novembre 1930, l'Anglais Joë Wright, sur O.E.C.-JAP le porta à 242,587. Le 4 novembre 1932, Henne reprenait son trophée à 244,399. Le 28 octobre 1934 il le portait à 246,069, et enfin, le 27 septembre dernier, il lui faisait faire un bond de près de 10 kilomètres : 256,040 !

Il est remarquable de constater que c'est toujours avec une 750 cmc. suralimentée que cette vitesse a été atteinte.

La machine est toujours la même B.M.W. à culbuteurs, que nous avons déjà décrite à nos lecteurs à l'occasion de ses précédentes performances.

Il est, pensons-nous, inutile de souligner combien la performance est remarquable, tant en ce qui concerne l'homme que la machine.

Et maintenant, messieurs les Italiens et Anglais, à vous la parole. A moins qu'un constructeur français... Mais ce serait trop beau !

Lors de l'inauguration de la nouvelle autostrade qui part de Francfort, le grand champion allemand Ernst Henne a encore amélioré son record de vitesse, en lui faisant faire un bond de près de dix kilomètres.

Voici Henne au départ de sa tentative. On peut remarquer la crispation de ses traits... Emotion ? Tension nerveuse ?

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

AUX CONSTRUCTEURS
DE « POU DU CIEL »

FRÉQUEMMENT, les amateurs qui entreprennent la construction d'avions légers se trouvent embarrassés lorsqu'il s'agit de se procurer certaines pièces nécessaires à la confection des ailes, cellule, roues, etc. Nous sommes heureux de pouvoir annoncer à ceux-ci que le spécialiste Louis Vannod est à même de fournir toutes ces pièces à des prix fort intéressants et avec toutes les garanties de fabrication sérieuse que le nom de Vannod confère.

UTILIA

LA fabrication Utilia comporte une gamme de machines toutes cylindrées depuis la 100 jusqu'à la 500 cmc.

Cette maison probe et consciencieuse a su grouper une clientèle fidèle et son organisation actuelle est de nature à donner toute satisfaction aux plus difficiles. L'active direction de cette marque a, en effet, concentré une partie de ses efforts sur la fabrication et réparation de tous les cadres et fourches motos, en passant par le réalésage des cylindres, réparations de magnétos, cintrage de tubes, etc...

Les Etablissements Utilia sont à même de fournir également tous pignons de chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles, ainsi que toutes les pièces pour moteurs L.M.P., à qui cette marque est toujours fidèle ; Aubier, Jack-Sport, Chaise, boîte Bridier, Staub, etc.

N'omettons pas de mentionner que la marque Utilia a pris part jusqu'en 1933 aux grandes compétitions sportives (peut-être y reviendra-t-elle un jour), et qu'au Bol d'Or 1933, entre autres, une moto Utilia en side-car 350 cmc, malgré un accident survenu deux heures avant la fin de la course, a terminé à quelques kilomètres seulement du vainqueur.

Ajoutons que pendant plusieurs années cette marque a détenu dans sa catégorie le record du kilométrage Bol d'Or. Tout ceci se passe de commentaires.

Lorsque nous aurons dit que cette maison a édité un superbe catalogue accessoires et pièces détachées qui est adressé sur demande aux agents, nous serons convaincus d'avoir rendu service aux nombreux motocyclistes toujours à la recherche d'une bonne adresse

DES PNEUS POUR RIEN !

PAR suite d'une erreur de mise en page que nous réparons aujourd'hui, l'adresse des Etablissements Régnier n'a pas figuré dans notre numéro de la semaine dernière, dans lequel nous passions sous le même titre les lignes ci-dessous :

Les Etablissements Régnier « Aux 5.000 Pneus » bien connus des motocyclistes organisent un concours à l'intention des lecteurs de *Moto Revue*.

Il suffit de constituer sur 2 lignes et en dix mots maximum une phrase dans laquelle figurera le nom de cette maison et dont elle usera pour sa publicité.

Chacun connaît les efforts que fait cette maison pour livrer des pneus aux prix les plus bas ; il s'agit donc d'en exprimer le mérite dans ces 2 petites lignes en vous efforçant de trouver 2 rimes convenables.

Amis lecteurs à l'ouvrage, et les mieux inspirés auront là l'occasion de gagner quelques beaux prix consistant en pneus, chambres et accessoires.

Vous trouverez donc aujourd'hui dans nos pages d'annonces l'adresse de cette maison, où vous enverrez vos réponses.

Profitez-en pour remercier une fois de plus M. Régnier qui non seulement consent de gros rabais sur ses pneus pour nos lecteurs, mais qui leur donne aujourd'hui l'occasion de s'en offrir... à l'œil !

Il suffit d'un peu d'imagination, et pour cela, chers amis, nous vous faisons confiance.

40 A 80 % DE RABAIS

LA Centrale des Marques, dont on trouvera l'adresse par ailleurs dans ce numéro, annonce une réalisation de deux millions d'accessoires divers, concernant l'automobile et la motocyclette, à des prix exceptionnels. Nous croyons utile d'en aviser nos lecteurs.

LA SPORTIVITE DE BORGIO

Nous tenons à vous signaler la sportivité de la Maison Borgio, à laquelle nous nous sommes adressés à la suite d'un accident qui est arrivé à la moto Velocette de Tessari

pendant l'entraînement à Montlhéry pour la Coupe d'Argent. A la suite de cet accident, le piston a été cassé et le cylindre déformé. Nous avons cru bon de recourir à la Maison Borgio, qui nous a fourni un de ses pistons, usiné à la forme et aux cotes de l'origine après avoir rectifié le cylindre avec tous les soins possibles pour ne pas dépasser la cylindrée et le tout nous a été offert gratuitement.

Grâce à ce tour de force, nous avons pu remonter la machine, la roder et courir dimanche.

Malgré une chute due à un pneu éclaté, Tessari a réparé et il s'est encore classé 2^e M. et E. PATUPELLI, à Montreuil.

Différents tuyaux aux possesseurs de motos INDIAN des stocks

IL vous arrivera souvent en sortant du garage d'avoir les difficultés suivantes 1° Vous mettez votre moteur en route ; il tourne rond : « épatant, dites-vous ». Voire ! — Vous montez sur votre siège, vous voulez en débrayant passer la première vitesse, crrii ! ! crrii ! ! ce n'est pas cela ; vous arrêtez votre moteur, vous descendez après une inspection sommaire, vous remettez en route, vous montez sur votre siège et c'est du pareil au même. Suivez mon conseil.

En sortant du garage, mettez votre machine au point mort, une fois en place, lâchez votre pied et poussez la machine, vous sentirez une résistance, continuez à faire des mouvements d'arrière en avant il est bien rare qu'à la longue vous n'arriviez pas à entendre un « cloc ! ! », qui vous annonce que vos disques étant décollés vous pouvez partir en toute tranquillité. Si, par impossible, il n'en était pas ainsi, ne vous énervez pas, fumez une bonne cigarette ; celle-ci étant terminée, attrapez un gros tournevis et desserrez d'un quart de tour les quatre vis à six pans se trouvant sur le plateau de l'embrayage. Après quelques essais, vous arriverez à partir.

2° Votre embrayage patine, n'allumez pas une autre cigarette, avec les décrets-lois, cela revient à un prix fou. Prenez simplement un tournevis très mince et une clé s'adaptant exactement à l'écrou central ; desserrez cet écrou et maniez la vis d'embrayage, soit à droite, soit à gauche ; vous arriverez avec un peu de doigté à éviter le patinage qui croyez-en mon expérience, est néfaste et à vos chaînes et à votre moteur. Entretenez toujours vos Ferrodos de disque en bon état ; passez les fréquemment à l'essence ; écartez de temps à autres les ressorts d'embrayage avec le même gros tournevis.

Si, par hasard, vous perdez en cours de route votre pignon de lancement, ne vous affolez pas, ne poussez pas votre machine des kilomètres durant ; faites signe à un motocycliste de s'arrêter, ceci fait et les explications données, demandez à ce dernier de vous pousser quelques mètres. Votre machine étant lancée, mettez en troisième, embrayez et ça part.

Moteur. — Au bout d'une marche régulière, vous sentez des secousses, votre machine marche bien et tout d'un coup ralentit ; ne vous affolez pas, inspectez vos bougies, vous en avez une qui est

soit desserrée, soit encrassée. Pour le desserrage, un seul remède : la clé ; pour l'encrassage, dévissez-la, mettez-la au bout d'un morceau de ficelle, trempez-la dans le réservoir et allumez. Ceci fait, soufflez fort ou au besoin grattez les deux électrodes avec un canif, rapprochez ceux-ci s'ils sont trop éloignés ou vice-versa.

Si vous avez conservé les pneus 28 x 3 d'origine, resserrez souvent vos écrous... surtout ceux fixant les deux marchepieds ; attention aussi aux boulons de serrage de magnéto, je me suis promené une fois avec une magnéto dont un seul boulon assurait la fixation ; un peu plus, elle passait sous ma roue.

Surveillez de temps à autre le jeu des poussoirs de soupapes, avec ces machines une différence de quelques millimètres vous permettra de continuer votre route, mais gare au grippage, tenez vos poussoirs presque collés à la tige de soupape sans que pour cela le serrage ait pour effet, d'empêcher le dit poussoir de tourner librement.

Mettez toujours en route un peu d'avance à l'allumage, cela donne de la puissance et... de l'économie.

Il m'est arrivé quelques jours après avoir été mis en possession de cette machine de ne pas pouvoir (ceci en solo) aller à Villeneuve-Saint-Georges (distant de mon point de départ, de 14 km.) avec un bidon en ce cas, cela faisait une consommation de près de 30 litres aux 100 km.

J'ai réglé mon carburateur selon les données de M. Filliat, rue Victor Hugo, à Asnières, si vous êtes ennuyés à ce sujet, demandez-lui sa brochure, il se fera un plaisir de vous l'envoyer franco.

En résumé, ces machines sont puissantes, ne font pas de vitesses exagérées, mais vous avez l'agrément de maintenir votre vitesse sans avoir toujours à changer la position du levier, vous partez 1^{er}, 2^e, 3^e et c'est tout. Quelquefois, la deuxième est nécessaire, mais pas souvent, croyez-moi, le moteur ne fatigue pas et partant ne vous laisse pas ou très rarement en difficulté sur la route.

En un mot, soignez-la, vidangez tous les 2.000 km., remettez de l'huile neuve. Attention aux bulles d'air et vous aurez avec ces vieilles machines le plus agréable des passe-temps.

Xavier MOREAU, à Paris.

LES 6 JOURS internationaux

vus par Robert SEXÉ

Troisième jour

CHÈRE Oberstdorf, villégiature charmante, ce soir, nous tous, concurrents, suiveurs, journalistes, allons te faire des infidélités. On part « en excursion », vers l'Ouest, vers la Forêt Noire; on couchera à Titisee, au bord d'un lac.

En somme, jusqu'à la halte de midi, c'est la pause. Tout au long du lac de Constance rempli de soleil, les « Six jours » ont « la belle vie », sur une route asphaltée, s'il vous plaît. Ils peuvent risquer un œil, admirer ces rives bénies, riches en vignes, en vergers, en villes d'opéra-comique, toutes peintes de fresques, comme Lindau.

A Fiedrickshafen, le hangar des dirigeables est vide; le locataire est absent... Le Zeppelin ne reviendra chez lui que dans six jours... du Brésil.

Mais, dans l'après-midi, ça va se gâter tout à fait; voilà des chemins forestiers semés de grosses pierres, coupés de caniveaux comme des marches, enfin tout ce qui constitue les six jours, ancienne formule. Oui! mais maintenant, les moyennes sont plus hautes qu'autrefois. Et il y a du sport sous l'ombre des sapins de la Forêt Noire. Kraus, le pilote du sidecar « B.M.W. » de l'équipe nationale, malgré toute son habileté, accroche sa roue avant dans une ornière et capote. Il reste quelques instants, étourdi. Son passager, Müller perd connaissance dans le sidecar, enfin relevé. Fort mal en point tous deux, ils arrivent pourtant sans pénalisation au contrôle de Titisee. Mais pourront-ils continuer demain. Un commissaire sportif allemand, lieutenant aviateur de son métier, me dit: Bien sûr qu'ils continueront, il le faut! c'est une question nationale.

Voilà notre Boura qui a bourré tant qu'il a pu. Son sidecar très solide, mais trop surbaissé, accroche bien un peu

(Suite, voir N° 655 de Moto Revue)

partout. « Tiens, mais je croyais que c'était une double-tube, votre 500 cmc. » « Chut, ne dites rien, c'est une mono-tube maintenant!! Si l'on perd un bout de son pot d'échappement, on est pénalisé; mais



Pahin à la cantine des S. A.

si l'on supprime toute la tuyauterie et condamne une lumière d'échappement, on échappe aux pénalisations. Alors!»

Cette arrivée à Titisee, son cadre, comme toujours est magnifique. Un orchestre



paysan, dans ces costumes, de la Forêt Noire, si semblables à ceux de l'Alsace en face, jouent de vieux airs du pays. Des filles, en parures traditionnelles, versent le kirsch réputé, et offrent, cadeau plaisant, une pendule en bois à chaque arrivant. Le vieux Duc de Saxe Cobourg, apparenté aux maisons régnantes d'Angleterre et de Belgique, a revêtu un uniforme hitlérien pour serrer la main aux concurrents fatigués. Le service de santé a fort à faire: que de poignets à bander, que d'écorchures à panser. Et pourtant, ce soir, quand les bûcherons de la forêt en habits de gala, gilets rouges, longues redingotes bleues, à boutons d'or, escorteront à la brasserie les filles aux corselets lacés, brodés de fleurs, les vestes de cuir huileux se mêleront aux costumes dix-huitième siècle, les bottes motoristes s'agiteront à la cadence des valses d'autrefois.

Quatrième jour

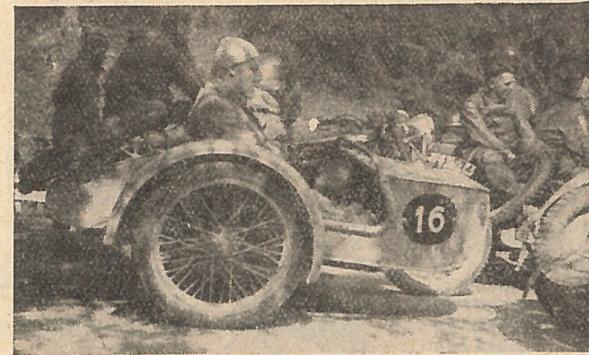
KRAUS et Muller, soignés par des spécialistes de Fribourg, tout proche, ont pu prendre le départ ce matin. Miss Foley qui a peut-être trop dansé hier soir, perd une demi heure à mettre sa machine. Elle abandonnera bientôt. Tout au long du parcours, semblable à celui de la veille, c'est une foule assez enthousiaste qui accueille les coureurs.

Cette étape de 500 kms. la plus longue, est aussi la plus facile. Profitons en pour déjeuner à loisir au bord du lac de Constance. Sous la terrasse même du restaurant, des pêcheurs aux filets font une pêche miraculeuse, et tirent des profondeurs truites, perches et brochets...

Quand, dans un beau soir calme, le clocher si effilé d'Oberstdorf se profile à nouveau, contre l'écran des montagnes, je sais bien que Boura et Pahin vont avoir envie d'entonner: Ah! qu'il est beau mon village. Comme une barrière humaine sympathique et vibrante, tout Oberstdorf est là, habitants, estivants, et acclame « ses » coureurs.

Cinquième jour

EH oui, ça se tire, jusqu'à présent il y a eu déjà juste la centaine d'abandons. Aujourd'hui, le gros morceau, c'est la montée en vitesse de l'Oberjoch par la nouvelle route, qui va en faire pénaliser plus d'un (42 exactement). Un incident héroï-comique: Winkler sur « D K W », de cette équipe allemande du vase d'argent, encore sans pénalisation, bâche lourdement, et se casse un doigt de pied. Une fois pansé, pour continuer, il lui faudrait une énorme botte. Un autre concurrent, adjudant de la Reichswehr, qui chausse justement du 48 fillettes, lui passe la sienne et continue avec un pied nu!



Un sidecar allemand spécialement surélevé pour l'épreuve.

Il y aurait beaucoup à dire sur l'esprit de camaraderie qui anime les hommes des Six jours. Le si sympathique et vaillant coureur belge Ickx, m'en a cité des exemples probants, que je ne puis rapporter.

Aujourd'hui, Miss Cottle a dû, elle aussi, abandonner. Des quatre conductrices, il n'y en a plus qu'une en course. Mme Thurér, de Hambourg.

Malgré toutes les bûches douloureuses, il n'y aura eu, en somme, aux Six jours, cette année, aucun accident grave.

Ce qui est des plus surprenant avec les hauts moyennes imposées...

Et ce qui vient de se passer, ce matin, et a causé trois morts, n'a en somme, rien à voir avec les Six jours. Un concurrent anglais, Allen, qui avait abandonné dès le premier jour, est entré en collision avec une moto locale montée par un jeune homme et une jeune fille...

Les péripéties sensationnelles du sixième jour, comment la victoire changea deux fois de camp. Je vous les ai déjà racontées. La fin pour le commencement. C'est dans l'ordre, n'est-ce pas. Allons, le meilleur matériel, les équipes les plus entraînées, les mieux préparées, ont remporté la victoire sur leur sol. Il s'en est fallu de bien peu pourtant que le trophée international ne passe à Prague...

Côté français, la ténacité, la maîtrise, le courage de Pahin et de Boura ont sauvé l'honneur national.

Sans doute, il va y avoir la Proclamation solennelle des résultats, dans le même cadre émouvant qu'au départ. Mais aussi, après les efforts, la tension de ces Six jours viendra la réaction salutaire. Les Six jours se terminent sur une note joyeuse, par une vaste kermesse bavaroise, où la bière de Munich aidant, va triompher dans un défilé haut en couleur, suivi de chants,



Miss Edyth Folley sur la nouvelle Zündapp flat-twin à culbuteurs.

de danses, et de salutaires beuveries, l'esprit de la vraie camaraderie sportive.

Dans cette tente qui fut le parc fermé, des tables sont dressées avec des bancs, sous les guirlandes de feuillage.

Entrainés par une transmission compliquée de chaînes et de pignons, 60 à 80 poulets! tournent à la broche devant un brasier!!



Le major Huenlein, führer des sports mécaniques en Allemagne.

Derrière les montagnards aux vêtements somptueux de draps verts, avec les robustes filles aussi de vert vêtues, portant sur la poitrine leurs batteries de médailles, les concurrents marchent par les rues pavées en leur honneur.

Les fanfares paysannes jouent leurs airs les plus gais.

Si respectable et d'une si placide coquetterie, avec son beau collier de cuir, sa cloche, sa robe beige brillante, une vache de l'Allgäu, savamment entourée par des coureurs berlinois, a dû prendre place dans le cortège, au milieu des rires déchaînés.

Kermesse d'Oberstdorf, poulets que l'on déchire avec ses doigts (la seule façon raisonnable de manger un poulet), danses à la tyrolienne, rudes, athlétiques et joyeuses. Pots de grès que l'on vide en choquant, bourrades joyeuses, étreintes. Tout ce que l'on dit quand, par la bière, triomphe la vérité humaine, amis lecteurs de Moto Revue, ne me demandez pas de vous les décrire.

Si vous rencontrez Pahin, Boura, Clément, Nancy, Gautier, demandez-leur seulement: « Alors, et cette nuit des Six jours! »

Robert SEXÉ.

UNE MAUVAISE POLITIQUE D'ACHAT

LA moto actuelle est moins chère que jamais: la vérité de cette assertion saute aux yeux quand on convertit en quintaux de blé les valeurs respectives d'une bonne moto en 1914, 1924 et 1935. On a présentement pour moins de 5.000 francs (1.000 francs or) une 350 cmc. pourvue de tous les derniers perfectionnements. Comparativement aux prix des catalogues antérieurs, le tarif est en baisse.

Or, devant ce méritant effort des constructeurs, que constatons-nous? Une clientèle qui s'acharne de plus en plus à exiger du vendeur une ristourne appréciable!

Curieuse habitude que celle qui pousse certains acheteurs de motos à discuter, chez un agent, un sujet qu'il ne leur serait jamais venu à l'idée d'aborder chez un tailleur ou un bottier!...

Les motoristes s'en plaignent amèrement. Certes, ils reconnaissent que la responsabilité première incombe à certains membres de leur profession. Il n'en est pas moins juste de plaider leur cause devant le public. Celui-ci doit savoir que rien ne justifie l'habitude prise de demander aux agents motoristes, le

sacrifice d'une bonne partie de leur gain normal sur l'affaire. Le bénéfice que laisse la vente d'une machine est minime en comparaison avec celui qui est de règle, dans la majorité des autres branches de l'activité commerciale. En outre, l'agent aura, bien souvent, à donner à la moto vendue les quelques soins et travaux de mise au point que réclame un moteur après son rodage; cela gratuitement. Cette aide d'un professionnel est précieuse au moment de prendre contact avec une machine nouvelle, elle l'est bien plus encore lorsqu'on est un débutant. Pour être assuré de l'avoir pleine et entière, il serait de meilleure politique de la part de l'acheteur de ne plus demander au vendeur un effort pécuniaire qui lui est vraiment très lourd.

NOTRE SERVICE DES RECOURS

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

Henri HENNON.

SOIGNEZ VOTRE MOTO, LA PANNE EST LA RANÇON DE LA NÉGLIGENCE

UN BON MOTOCYCLISTE EST TOUJOURS CORRECT AU GUIDON: LA CORRECTION EST LA CONFIRMATION DE L'HABILITÉ

BEAUCOUP TROP DE BRUIT... en parlant du bruit

Sous prétexte de livrer une lutte sans merci au bruit, on nous abreuve et on nous submerge d'une vague de conférences radiodiffusées, de palabres, en prose et en vers, nous incitant à cesser tout ce qui émet un son, échappement, klaxon, etc...

Les oreilles de nos concitoyens, paraît-il, d'une fragilité et d'une sensibilité jamais atteintes à ce jour; le moindre bruit fait rugir l'industriel à son téléphone, la concierge somnolente se réveille en sursaut, etc... Mon Dieu, que de bruit...

Mais en lisant tous ces palabres, en écoutant toutes ces causeries, vous pourrez vous assurer par vous-mêmes que l'engin le plus bruyant, le plus exaspérant, en un mot ce qui se fait de mieux dans le genre, c'est... la moto... Evidemment, c'est la moto...

Après l'avoir accusée de pas mal de calamités, on s'est aperçu, comme ça, tout d'un coup, que c'était elle qui faisait le plus de bruit, et comment donc... Après avoir donné l'occasion aux palabreurs de noircir du papier à son sujet, après l'avoir traité de machine à tuer, de monstre d'acier assoiffé de sang, etc., etc... (j'en passe et des meilleurs), c'était



Gagner quelques kilomètres, c'est bien, mais faire du bruit, c'est faire se dresser inutilement contre nous les motophobes. Ce n'est pas utile.

à croire que Dieu dans une sainte colère abandonnant, parce que les trouvant surannés, les procédés du bon vieux temps à savoir (déluge, pluie de feu et de soufre, épidémie) avait créé la moto comme instrument de sa divine justice, pour exterminer les peuples qu'il avait jetés sur terre.

Après avoir mis ladite moto au ban de l'humanité pour sa réputation de danger et de mort, on la charge d'un nouveau méfait; elle est bruyante, elle est le plus bruyant des engins existants.

Par contre, on oublie de citer, ou tout au moins, si on les cite, on les place loin, très loin derrière la moto, les autres instruments du bruit. On ne parle pour ainsi dire jamais, ou très peu, de ces monstres (qui eux en sont réellement) et qu'on appelle: camions, services rapides, variant de 10 à 50 tonnes qui font des départs silencieux, je ne vous dis que ça! Ils ébranlent les maisons, font trembler les vitres les démastiquent, et transforment votre nuit, pour peu que, comme moi,

vous habitiez sur le passage d'une route nationale (pardon à grande circulation) en une nuit infernale digne des auteurs décrivant l'enfer, et gare à vous, si la ménagère, par mégarde en rangeant ses verres fins en cristal dont elle est si fière, a la maladresse de les faire se toucher dans son buffet; le lendemain, vous avez la joie de constater que la douzaine a fait des petits et qu'il y en a trois ou quatre de cassés. Malgré son bruit, si bruit il y a, la moto ne fait jamais les dégâts plus haut cités.

Et les machines à défoncer le sol, qu'en dites-vous? Pas mal n'est-ce pas, non plus comme travail silencieux. Oh! ça vaut bien une moto. Oui, d'accord, mais voilà, ce n'en est pas une, et alors on en parle très peu.

Et les brailards qui, sortant d'un cinéma ou d'un théâtre, vous font profiter de ce qu'ils ont entendu; cela ne se fait peut-être pas dans les grandes villes, mais en province, je vous garantis que c'est d'une gaité sans pareille, que d'être réveillé en sursaut par des cris et des glapissements sur l'air des Pompiers, ou de tout autre rengaine à la mode.

Une moto en démarrant peut faire du bruit, mais lorsqu'elle est partie on ne l'entend plus, tandis que les tapageurs nocturnes, eux pour peu qu'ils prennent la fantaisie de stationner sous vos fenêtres, alors bonsoir sommeil, il faut attendre leur bonne volonté pour avoir la paix.

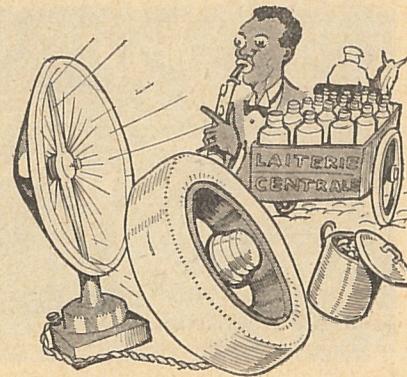
Et les manœuvres de vols nocturnes; quelques trente ou cinquante avions qui ronronnent toute une nuit au-dessus de vos têtes, c'est assez silencieux ça aussi. On trouverait bien encore des exemples, mais cela doit suffire pour aujourd'hui pour convaincre les détracteurs de la moto.

Que si, parmi nous, il se trouve quelques éternés voulant faire de l'épate et supprimer leur silencieux, ça c'est possible, mais ne jetons pas la pierre à la moto seule.

Tous les autres usagers de nos routes n'ont rien à nous envier, et les exemples ci-dessus en sont la preuve.

Que tous nos amis motocyclistes laissent tranquille leur échappement, et on s'apercevra bientôt que nous sommes loin d'être les plus bruyants. Gagner quelques kilomètres, c'est bien, mais faire du bruit, c'est faire se dresser inutilement contre nous les motophobes, ce n'est pas utile... On nous charge déjà bien assez comme cela.

Moto Revue
EST
LE SEUL ORGANE
MOTOCYCLISTE
ÉCRIT
ILLUSTRÉ
MIS EN PAGE
PAR DES MOTOCYCLISTES
PRACTIQUANTS

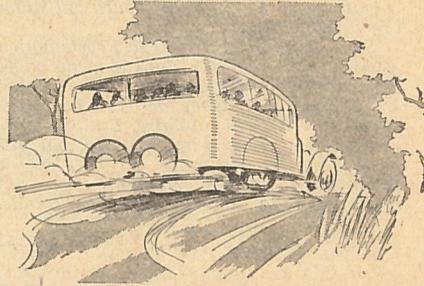


Et les jazz de certains cafés, les haut-parleurs, les voitures de laitiers, les gros camions à bandages pleins, c'est peut-être silencieux tout cela?

Il ne faut pas juger un peuple sur un de ses représentants, mais il ne faut pas juger non plus la gent motocycliste sur quelques gamins ayant les nerfs à fleur de peau, et voulant impressionner leurs concitoyens avec, en général, d'ailleurs, des petites motos, qui, il faut le reconnaître, ne font guère de travail, mais, hélas!... beaucoup de bruit.

Qu'est-ce que la moto a donc fait pour qu'elle soit en butte à toutes les tracasseries administratives et policières? Est-ce que par hasard, de puissants intérêts seraient en jeu? Si cela est, il est inadmissible que tout un monde soit sacrifié à eux, et c'est pourquoi je proteste avec énergie contre ceux qui, après nous avoir comparés à un fléau semant la mort et l'épouvante, viennent nous dire maintenant que nous sommes les plus bruyants, et montent ainsi contre nous, à nouveau, ceux qui lisent ou qui écoutent, ce qui est écrit ou dit sur la moto.

Oui, assez de bruit, taisez-vous, Messieurs les palabreurs, détracteurs de



Ils ne sont pas silencieux non plus, les cars dont l'échappement tonitruant fait trembler les vitres au passage.

motos, ça fera toujours pas mal de bruits en moins.

Tant que le Monde sera Monde, il y aura toujours du bruit, si l'on en croit les anciens, au temps des diligences on s'en plaignait déjà. Alors... pourquoi cette vague de silence? Sommes-nous moins solides ou moins équilibrés que nos ancêtres? Ou sommes-nous arrivés à un degré de dégénérescence tel que nous ne pouvons plus supporter nos voisins?..

René MOLLARD,
Collaborateur correspondant.

SANS PRÉCEDENT ! MOTOCYCLISTES-AUTOMOBILISTES

A partir du 26 Septembre A VOTRE PROFIT, DIRECTEMENT
ET JUSQU'A ÉPUISEMENT DES STOCKS

RÉALISATION AU DÉTAIL SEULEMENT AVEC RABAIS de 40 à 80 %
de DEUX MILLIONS de DIVERS ACCESSOIRES
MOTOCYCLISTES et AUTOMOBILES de toutes sortes

	VALEUR	VENDU		VALEUR	VENDU
Plaques lumineuse motos, autos...	125 »	39 »	Essuie-glace pour autos...	89 »	21 »
Avertisseur électrique "SPARTON", depuis	135 »	65 »	Crics losange, 1 ^{er} choix...	100 »	35 »
à dépression toutes marques...	75 »	25 »	Bras lumineux "KAKO", la paire...	160 »	54 »

PETIT OUTILLAGE DIVERS — COUVRE-SELLE — RÉTROVISEURS — PHARES — PEINTURE — PRODUITS D'ENTRETIEN, etc., etc'
PLUS DE 1.000 ARTICLES EN MAGASIN

VENEZ VOIR LA CENTRALE des MARQUES

44, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

GALvani 41-60

OUVERT DE 8 h. 30 à 12 h. 30 et de 13 h. 30 à 19 heures

RÉPARATIONS
MISE AU POINT - TOUTES MARQUES
Pour tous vos travaux consultez le spécialiste
DARSIN
37bis, r. de Montreuil, PARIS-XI^e
2^e cour à gauche - Dorlan 72-50
PRIX MODÉRÉS - Garage p^o voitures et motos

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

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

GILLET HERSTAL

présente au SALON de l'AUTOMOBILE (3-13 Oct.)
Galerie H - Stand 12

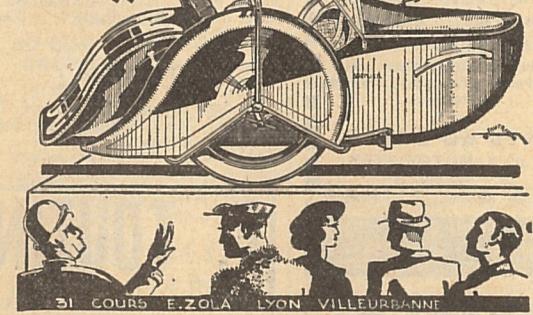
La gamme complète de ses modèles
UNE seule présentation de "GRAND LUXE"

38, RUE DES BAS-ROGERS - PUTEAUX

LONG. 07-43 - Adr. tél. : Motogillet Puteaux

LE SIDECAR DEMANDÉ pour

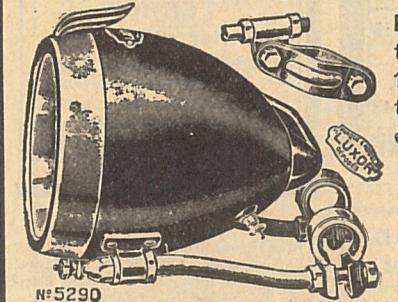
sa résistance c'est un...
Bufflier



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

Une Nouveauté ! Projecteur profilé aérodynamique pour vélocyclistes

Fabrication sans égale

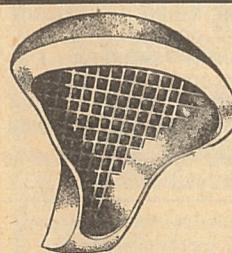


Entièrement en laiton chromé, diam. 130 mm. Commutateur breveté, pour éclairage route et lampe veilleuse.

Livré avec colliers pour guidon ou tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) 45 frs

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



COUVRE-SELLE POUR VÉLOCYCLISTE

assure un grand confort en supprimant les secousses se pose instantanément sur la selle existante.

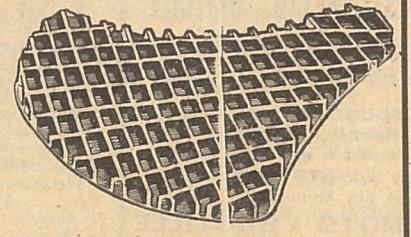
Prix : 18 fr.

Magasin de Vente : Sté des Procédés FIT, 22, av. de la Gde-Armée - tél. Gal. 82-06
Salon de l'Automobile du 3 au 13 Octobre - Stand 71 - Balcon U

DESSOUS DE SELLE POUR MOTOCYCLISTE

assure à la selle sa parfaite conservation et lui donne la souplesse d'une selle caoutchouc.

N^o 1 - 21% x 20% - Prix : 3.75
N^o 2 - 24% x 22% - Prix : 4.50
N^o 3 - 29% x 29% - Prix : 9. »
N^o 4 - 33% x 33% - Prix : 11.50



nos petites annonces

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

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

service permanent des occasions

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

SALON DE L'AUTOMOBILE

LATSCHA EXPOSE
Galerie C - Stand 4
les nouvelles motociclettes

B. M. W.

1^{er} aux 6 Jours Internationaux
RECORD DU MONDE

toutes catégories
Kilomètre lancé à 256 km. 04 et

Zündapp

16, Rue Auguste-Bailly, 16 à ASNIÈRES
à 250 mètres de la gare
Téléph. : Grésillons 17-93

LA PLUS GRANDE LA PLUS BELLE EXPOSITION

TERROT-MONET-GOYON

Motoconfort, PRESTER Jonghi Royal Enfield - Side car Carpio Motos et side occasions
Liste 1 fr. poste

CRÉDIT : 300 fr. comptant
STOCKISTE - OFFICIEL

des Pièces détachées
MOTOBÉCANE - TERROT
Pignons et Pièces STAUB
Pistons - Soupapes
SOUBITEZ - NOVI - AMAC
RENOLD - BRAMPTON - V.W.
Fournitures de suite toutes pièces accessoires

VENTE AU DÉTAIL et aux Motoristes - AGENTS

MOTO - BASTILLE
6, Boul. Richard-Lenoir PARIS (XI^e)
Roq. 29-28

Ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

2 B.M.W. 750 culb. R. 17 août 35 nve, plomb., 4 vit. et 750 lat. eq., c. nve, 5.000 fr. Peugeot 350 spéc. culb., eq. rap. 4.500 fr. Peugeot P. 105 culb. éleg. Marchal superbe 1950 fr. René Gillet 500 nve, 4 vit. susp. arr., eq. 4.000 fr. Aleyon 3 CV, garanti 500 fr. 201 Peugeot coupé sup. gar., 7.000. Fiat 6 CV, 34, etc... Reprise, échanges, Rémy, Garage, 21, r. Tlemcen (20).
A. Peugeot liquide ses reprises, 300 fr. comptant, solde 10 mois à 100 fr., ttes eq. P. 107 latér. P. 105 culb. Jack sport culb. Gnome-Rhône, 5, r. Emile-Allez (17).

MOTO-HALL

78, Av. des Ternes, PARIS
Galvani 78-35
TERROT
Gillet d'Herstal
MOTOBÉCANE et toutes Marques
SIDECARS
Dépôt MAGLUM - S. G. A. - OTOM
Réalisages - Soupapes
Toutes pièces sur demande
Réparations - Dépannages
Crédit - Échange

Magnifique Brough Supérieur 680 Jap: culb. 4 vit. susp. AR équip. luxe, com. nve, b. px, reprenez belle 350 ou 500 cmc. Doridant, 92, rue de Paris, Romainville.

A profiter occas. intères. bas prix. Moto-Agency, 24, bd de Charonne, Paris.
Affaire à enlever 350 cmc. L.M.P. culb. dble échapp. excel. ét., méc. ent. eq., écl. avertis. dépres. Altona compt. t.-sad, ch. de vit. au pied, etc., présent. parf. vit. 105 km., consom. gar. 3 l. de poids lourd au 100 km. 1.800 fr. Raban, 5, quai Montebello (5).

F.N. 350 lat., chromée tt bte c. nve, ent. eq. 1.950. Caillot, 31, r. du Pressoir-20
Gillet-Herstal 400 lat. Bernardet sport, 2.900 fr. Chevrin, 5, rue Mozart, Ivry.
Gnome V2, eq. très bon ét. 2.900 fr. Fouquat, 5, rue Berthollet, Paris.
Monet-Goyon 350 culb. LS45 sel. 4 vit., 120 km., ecl. élec., et. nf, rlé 2.000 km 3.200 fr. compt. Voir Marichie, 61 bis, avenue Mozart (16).

Motobécane 250 culb. ecl. t.-sad, nomb. acces., et. abs. nf, b. px. Bruel, 1, rue Tombouctou (18).
Cse départ 4 CV. René Gillet, b. et., tan-sad, ecl. compt., acc. 1.200 fr. Cléris Coetquidan (Morbihan).
Rudge 500 TT, 4 vit., selec., et. parf. Biart, 8, r. Fantin-Latour, tél.: Ely: 65-94.

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Roule
Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE
Téléphone Maillot 55-55
(2 lignes groupées)

GRANDE-ARMÉE-MOTOS A. PRÉVOST

Maison fondée en 1897
AGENT DIRECT
MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT
MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR
GILLET-HERSTAL
Vente de toutes marques neuves
Occasions de machines REVISÉES
Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces MOTOBÉCANE
détachées
NOVI - SOUBITEZ
GURTNER - AMAC
Chaines RENOLD - BRAMPTON
Accessoires V.W.

Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles Réalisages

VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES ET AGENTS

EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

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

DRESCH PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE MEILLEUR PRIX

Seule firme: 116, Boul. de Grenelle
La Motte-Picquet

OTOM SALON SALLE K STAND 10

et
2, Rue Edith-Cawell
COURBEVOIE (Seine)

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

SIDECARS

Cause ach. voit. cède bas px, Indian 1.000 cmc., bon état. Side Bernardet bi-pl. 1932. Gémy, Villier, St-Frédéric (S.-et-O.).
Sidecar p. moto 350 ou 500, p. ét. Vis. dim. Bonnet, 13, av. Centrale, Blanc-Mesnil 650 fr., châssis sides neufs. V.W., 5, rue Franklin, Le Pré St-Gervais (Seine).
Zundapp 500 Flat-twin, side Préc. imp. 7.500 fr. Sandford, 72, av. des Ternes.

VOITURES

C 6 F 31 Familiale grand tourisme toute équipée, très bon état. Toute confiance. 7 places face route. Pouvant faire usage: voiture de maître, taxi, voiture commerciale. Revendeurs s'abstenir. S'adresser au Bar de la Mairie, 70, rue du Mont-Cenis Paris (18^e).
Amilcar C.G.S., b. et., reprend moto ou side moderne. A. Bonnafoux, élec. Frontignan (Hérault).
Urgent: à vendre, non utilisation coach luxe ANF 12 CV. Ford ét. impeccable, peu lire. Thierry Jacques, aviation, 3, Cie, 17 h. à 21 h. Reims. Prix: 14.500 fr.
Sandford 5 CV. Flat-twin et grd sport, 1.100 cmc., px int. Sandford, 72, av. Ternes
Rally Salmson S4C, dble arb. à came, cabriolet décapot. 4 pl., grd luxe, pas moitié valeur, reprend. Bordino vite ou moto, side moderne. Palet, 7, r. Emile-Allez (17).

ECHANGES

Vendeur sidecar F.N., 500 cmc. Bernardet, éch. ctre 6 CV Amilcar sport Jubiol, 1, rue Cordelières (13).

F. TOUTIN

149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél.: Péreire 10-41

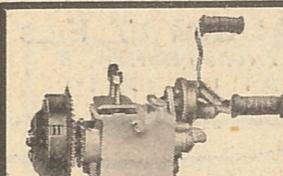
Concessionnaire de

PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLEA - F.N.
MOTOCONFORT - SOYER
GILLET-HERSTAL - DAX
SIDES: BELGIAN, PRÉCISION

Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques
20 années d'expérience
Dépannage gratuit

Stock pièces détachées, accessoires



A titre publicitaire les Établissements PERTUISOT

pendant la période du Salon de Sélecteur à tout possesseur d'une boîte de vitesses STAUB. Également pour toute commande de Boîtes de vitesses STAUB, la même remise sera accordée sur le prix de détail du Sélecteur.

Les conditions habituelles d'échange sont maintenues. Visitez le Stand PERTUISOT, vous vous rendrez compte de leurs possibilités en matière de réparation et fournitures de pièces détachées.
BALCON DE LA COUPOLE, Stand 50
PERTUISOT, 23, RUE DES ACACIAS, 23 à PARIS

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord:

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

VISITEZ NOTRE HALL ouvert dim. toute la journée

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre, 187
COURBEVOIE (près Gare d'Asnières)
Téléphone: Défense 07-02

PEUGEOT - TERROT
Gnome - Monet - René Gillet
Motobécane, etc.

AU COMPTANT - PRIX SPÉCIAUX
CRÉDIT: 1/4 à la commande

Exposition Sidecars BUFFLER
Bernardet, Vannod, etc.

ACHAT - ÉCHANGE
Motos d'Occasions Révisées
GRAND CHOIX, GARANTIES 6 MOIS

ATELIER de RÉPARATIONS
STOCK DE PIÈCES - PNEUS - ACCES.

GRATUIT apprend à conduire dans endroit clos.

Succ. PARIS: 7, Rue Meslay (3^e)
(Ouvert dimanches et fêtes toute la journée)

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX

dans votre ménage et faire plaisir à votre femme? Faites monter de suite un

RECREO



réglable immédiatement de 25 à 135 kilos
IL EST SUPÉRIEUR AU MEILLEUR

Frs: 290
demandez-le à votre fournisseur habituel ou à BASTIDE, 56, bd de Clichy, PARIS

LES RÉSERVOIRS Essence et Huile LES BOUCHONS de réservoirs brevetés

MOTTAZ

15 ans d'expérience

équipent les Grandes Marques

Modernisez votre vieille moto grâce au réservoir en selle Mottaz. Transformations Réparations - Tous travaux réservoirs et carters sur devis.
7-9, rue du Moulin
PUTEAUX (Seine)

A ENLEVER

Commutateurs Soubitez avec fils, valeur 50 fr., net 20 fr.; Lanternes A.R. Marchal, valeur 10 fr., net 7 fr.; Disjoncteurs Soubitez, valeur 40 fr., net 20 fr.; Disjoncteurs Ducellier, valeur 30 fr., net 18 fr.; Dynamos 70 mm., valeur 240 fr., net 110 fr.; Dynamos double débit, valeur 350 fr., net 130 fr.; Dynamos double débit Marchal, valeur 550 fr., net 160 fr.; Supports Dynamos, valeur 50 fr., net 25 fr.; Accus Verre de marque, valeur 150 fr., net 85 fr.; Phares Codes, valeur 120 fr., net 70 fr.; Phares Codes avec ampèremètre, valeur 140 fr., net 85 fr.; Phares Codes chromés avec ampèremètre, valeur 190 fr., net 100 fr.; Phares Codes Bosch avec commutateur, valeur 220 fr., net 110 fr.
Prix spéciaux pour mécaniciens, revendeurs, etc...
ETABLISSEMENTS LATRASSE, 23, rue Docteur Emile Roux, Clichy (Seine).

La Société DRESCHMOTOR présente les Motos **DRESCH**
116, Boulevard de Grenelle (La Motte-Picquet) SUFFREN 47-91
Seule firme officielle des Pièces détachées DRESCH d'origine
La 500 supersport 4.200 fr. toute équipée, 130 km. à l'heure
Des prix sensationnels:
350 cm3, cardan, toute équipée 2.900 fr.
500 cm3, cardan latéral, toute équipée 3.300 fr.

Souvenez-vous que LIPTON à DIJON

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

D. K. W.

présente 12, Rue de Cléry, son modèle du Salon bloc-moteur 3 vitesses, éclairage électrique, consommation réelle max. 2 lit., vitesse 60 km. etc. machine livrée complète prix except. 2.750 fr. Agents en France: LECOUCY Frères - CAEN

Motos C.L. UTILIA

Ttes cylindrées de 100 à 500 cc.
Moteur L.M.P.
Les Établiss^{ts} C. L. UTILIA
10, rue Achille-Martinot - PARIS-18^e
Montmartre 22-49

fabriquent ou réparent tous cadres et fourches motos - Réalisages de cylindres - Réparation de magnétos - Cintrage de tubes - Pignons de chaînes, axes, cassettes, cônes tous modèles
Pièces p^{rs} moteurs LMP AUBIER JACK-SPORT CHAISE - Boite BRIDIER, STAUB, etc.
Catalogue access. aux Agents

LES DOCKS DU PNEU

387, rue de Vaugirard, 387
RUE. 41-42 PARIS-XV^e

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

DRESCH-MOTOS PIÈCES détachées

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

Pneus moto 25x3,00. 47 rs.
Pneus moto 26x3,50. 59 frs.
Pneus vélo 27x4,00. 65 frs.
Pneus vélo..... 10 frs.
Boyau..... 19,50
Bottes g^{tes} pompier, la paire 35 frs.
DEMANDEZ nos TARIF

Sidecars CARPIO

Les mieux établis
Modèles les plus variés
Sidecar complet, depuis 1350 fr.

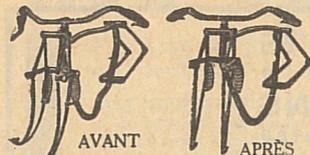
52, rue de la Fraternité, 52
ROMAINVILLE (Ancien 16)

Pendant la durée du Salon EXPOSITION PERMANENTE

aux Ateliers de Romainville des nouveaux modèles et des silencieux

CARPIO





CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone : Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien not er n° 16

ECOLE DE MOTO G. AUGOYAT FILS
8, Avenue Dorian, 8
PARIS (XII^e)
Maison fondée en 1884 (Métro : Nation)

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

CIRCUIT DU CAMP DU DRAP D'OR

JEANNIN sur Prester-Jonghi est 1^{er} de la cat. 250 cmc. à 100 km. 875 de moyenne.
et comme toujours avec
les segments Amédée Bollée
SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION.
Le Mans (France)

FRANCE-CUIR
FABRICANTS SPÉCIALISTES
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI^e

Ouvert le Samedi après-midi
Nous sommes FABRICANTS
visitez nos ATELIERS.
Liasse échantillon, GRATUIT sur demande

170 Frs CUIR
TOILE 69^{fr}
SUEDE 98^{fr}
CUIR 115^{fr}

BAROCLEM-MOTO
125 fr.

LA BATTERIE DE QUALITE

Notice sur demande
BAROCLEM-COURBEVOIE
800 Agents France et Colonies

MOTOCYCLISTES..
Par tous temps. En toute sécurité
L'AÉROPROFIL V8
Augmente confort et moyenne.

380^{fr} à la C^{de}. 7 Verse^{ts} de 150^{fr}.

56K⁹⁵
L. YANNOD
PUTEAUX (SEINE)

1380^{fr}

Abonnements

	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.

Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

AUX 5.000 PNEUS

BAISSE DES PRIX

Toutes dimensions en magasin
Nous consulter pour tout achat
EXPÉDITION TOUTE LA FRANCE

Envoyez-nous avant le 31 Octobre vos réponses à notre Concours.
(50 prix comprenant plusieurs paires de pneus moto, chambres et accessoires)

Étb. RÉGNIER 16, Av. de la Porte Clignancourt
PARIS - Tél. Montmartre 99-25
OUVERT LE DIMANCHE

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES

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

Stannoir portatif Entame, pouvant être réglé n'importe où, par ses dimensions réduites. Très utile pour les ravitaillements en essence et évitant d'en répandre un peu partout et d'en perdre.
Valeur : 20 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 15 fr.
Port en sus : 2 fr.

La lunette type pour le motocycliste, réglable, adhérence parfaite, ne laissant pas passer la poussière, verres bombés, laissant une visibilité intégrale.
La lunette Dictator dans son étui :
Valeur : 35 fr. Abonnés : 25 fr. Lecteurs : 30 fr. Frais d'expédition : 2 fr.

CHIFFON LAS-STIK
Sans usure, nettoie et polit : émail, peinture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni produits.

En boîte métallique
Valeur : 18 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50.

Et maintenant que pensez-vous des huiles EQUI-VISQUEUSES?

C'est au pied du mur qu'on voit le maçon. Lancées sur le marché en juin, les huiles KERVOLINE EQUI-VISQUEUSES ont été mises à l'épreuve dans les conditions les plus sévères d'utilisation — pendant les grandes chaleurs.

EQUI-VISQUEUSES ?

On a souri en juin. L'utilisateur est sceptique. Aujourd'hui, la preuve est faite que ce n'est pas pour les besoins de sa publicité que KERVOLINE a dit de ses huiles Equi-visqueuses qu'elles étaient insensibles aux variations de température du moteur et que leur viscosité pratiquement constante était la garantie permanente :

- d'une sécurité mécanique plus grande,
- d'une consommation moindre,
- d'une exceptionnelle résistance à l'oxydation.

Merci à tous ceux qui nous ont fait confiance.
KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE s'impose dans tous les moteurs.

KERVOLINE

Le prix des Kervoline Equi-Visqueuses met leur emploi à la portée de tous.

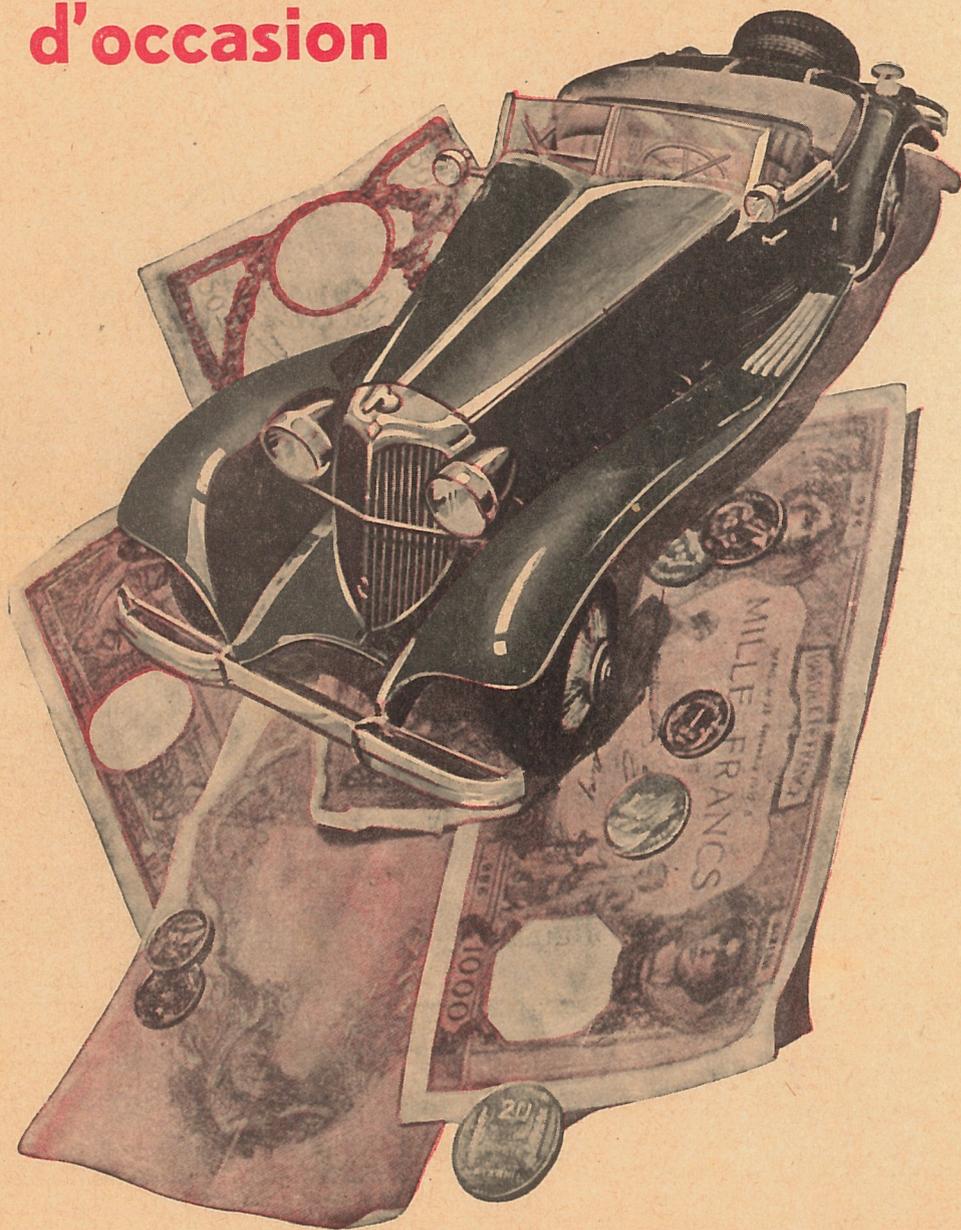
LUBRIFIEZ AVEC
KERVOLINE
EQUI-VISQUEUSE

Étab. QUERVEL F^{rs} S. A.
25 à 37, rue du Port
AUBERVILLIERS (Seine)

F. 35-112

vient de paraître...

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



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

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