

21^e ANNEE — N^o 538
1^{er} JUILLET 1933

*Le Véломoteur Verlor
à suspension arrière*

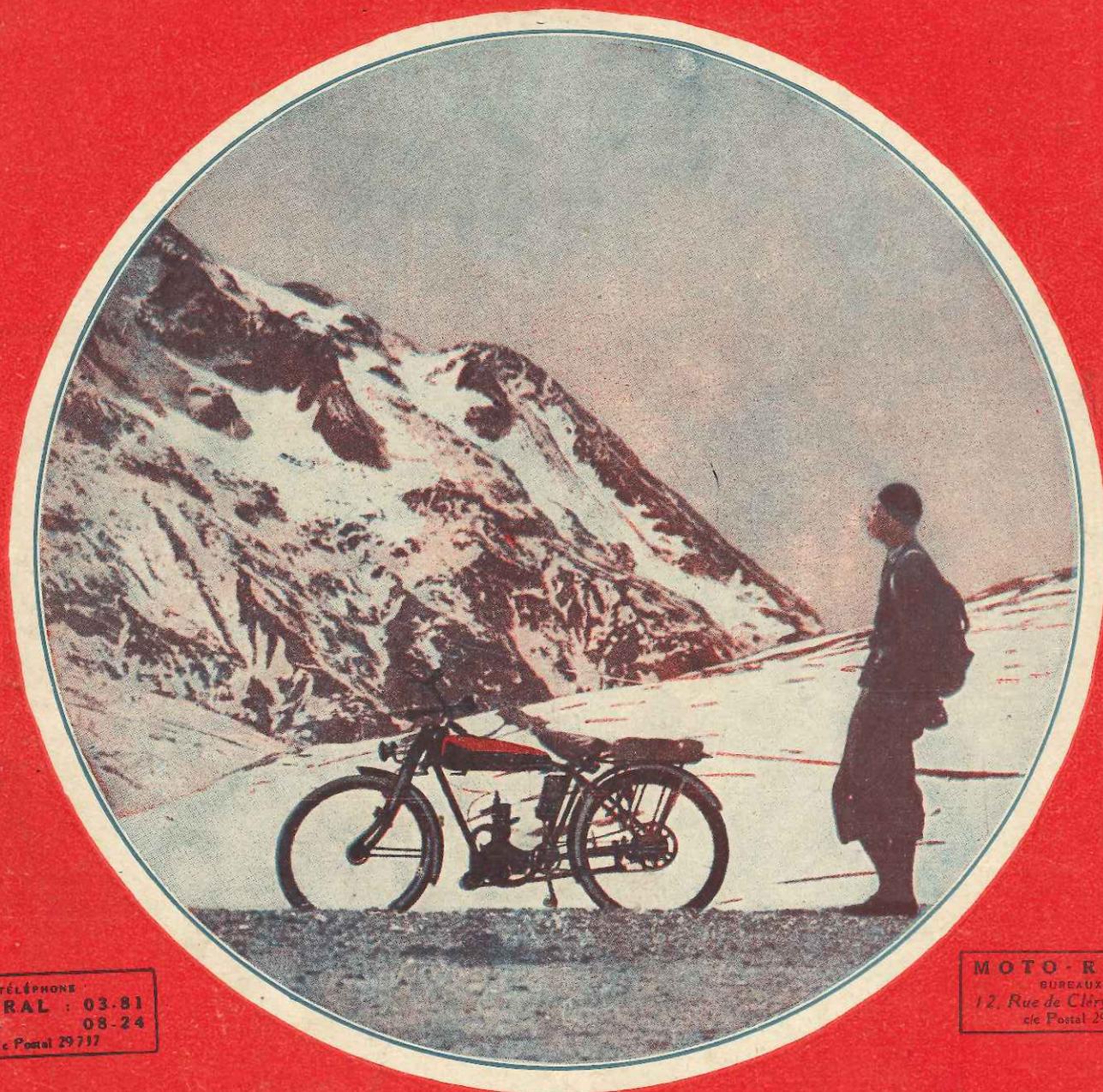
LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE
CENTRAL : 03.81
08-24
c/c Postal 29737

MOTO-REVUE
BUREAUX
12, Rue de Cléry, PARIS
c/c Postal 29737

Véломoteur et Tourisme.

M. Moczulski, de Grenoble, a fait le Lautaret (2.075 m.) et le Col de Cayolle (2.326 m.)
avec son véломoteur. Bel exemple des possibilités de ces remarquables petits engins.

TERROT

PRESENTE SA
NOUVELLE 250 cm³
TOURISME 4 temps
type PO...



Prix : **3150 f.**

Éclairage par Alterno
et plaque lumineuse 375 f.

....ET ANNONCE SES
NOUVEAUX PRIX

LES VELOMOTEURS

VM VMG	100cc 1 cv	Vélocoteur Homme	1395 f.
VM ² -VMG ²	100cc 1 cv	2 vitesses	1595 f.
VMO	100cc 1 cv	Dame	1425 f.
VMO ²	100cc 1 cv	2 vitesses	1625 f.

LES MOTOS 2 TEMPS

LU	175cc 2 cv	Utilitaire	1995 f.
LST	175cc 2 cv	Standard	2600 f.
LDC	175cc 2 cv	Dame confort	3250 f.
FLG	250cc 3 cv	Standard	2975 f.

LES 4 TEMPS STANDARD

PU	225cc 3 cv	Utilitaire	2990 f.
PO	250cc 3 cv	Tourisme	3150 f.
OLG	250cc 3 cv	Standard	3475 f.
OSSE	250cc 3 cv	Supersport	4425 f.
HLG	350cc 4 cv	Tourisme Standard	3650 f.
HSSG	350cc 4 cv	Supersport Standard	4475 f.

LES MONOBLOCS (éclairage compris)

HML	350cc 4 cv	Tourisme luxe	4700 f.
HR	350cc 4 cv	Supersport luxe	5825 f.
RL	500cc 4 cv	Tourisme	5400 f.
RSS	500cc 5 cv	Supersport	6125 f.



ETABLISSEMENTS TERROT, S. A. au capital de 10.500.000 f. - 2, Rue André Colomban, DIJON
Pour les suppléments, accessoires, décors spéciaux, se reporter à notre catalogue général envoyé gratuitement sur demande

41, AVENUE DES TERNES
PARIS (17^e)
ÉTOILE 22-37

THE MOTORIST

28, RUE DES ACACIAS
PARIS (17^e)
OUVERT LE DIMANCHE

PROTÈGE - VISAGE
avec pare-soleil
 25 Fr.

BACHES DE MOTO
IMPER-MÉABLES tous genres 35 fr.

Sacoches Anglaises
DOUBLÉES TOUT CUIR NEUVES
La paire : 35 fr.

CULOTTES DE MOTO
en DRILL AMÉRICAIN
depuis 35 fr.
BEDFORD CORD depuis 99 fr.

BOTTES
Aviateur
tous genres depuis : 99 fr.

Tente CAMPING
complète depuis : 99 fr.

BELLSTAFF
VÊTEMENT SPÉCIAL DE MOTO avec tablier protecteur 250 fr.

PROTÉGEZ... VOTRE VIE
Le casque protecteur "MOTORIST" triple calotte renforcée tampon métal Ne coûte que **59 frs**

Votre Vie ? vaut bien (2 casques p' 100 fr.)

LA LUNETTE "205"
A VERRES BOMBÉS INCASSABLES

Fumée Fieuzal Blanche la paire **32 fr.**
VOTRE VUE ? vaut bien 32 fr. la paire

UN RAGLAN DE CUIR de Choix
doublure écossaise depuis **180 fr.**

UN RAGLAN DE CUIR de Choix
doublure écossaise depuis **180 fr.**

VOUS POUVEZ GAGNER UN CANOË "PIRAT" GRATUIT si vous lisez notre catalogue "PIRAT"

BON POUR UNE PLAQUE d'Identité expédié 5 fr. franco contre en timbres-poste avec les 3 catalogues et le Bon remboursable.



CADEAU UN CANIF avec 2 lames offert gracieusement avec 3 catalogues et le BON DE REMISE contre 5 francs en timbres-poste.

VISITEZ "ARTIC" la MAISON CANADIENNE, 28, R. des Acacias
Exposition de Camping - MOTORIST ouvre le Dimanche

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs


Le plus grand choix de LUNETTES INCASSABLES depuis : **4.50**

SERRE-TÊTE
FOURRÉ 1^{er} CHOIX **15 fr.**

SACS TYROLIENS
BELLE TOILE OLIVÉ ou KAKI depuis : **15 fr.**

GANTS DE CUIR EN TOUS GENRES
FOURRÉS MOTO **20 fr.**

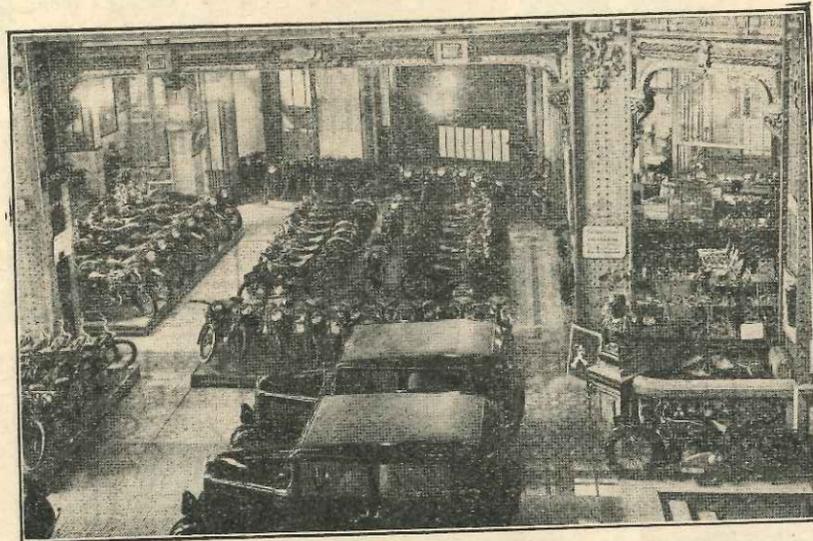
GUËTRES DE DAMES
Spécialité pour la moto La paire **25 fr.**

CUISSARDS IMPERMÉABLES 1^{er} CHOIX La paire : **25 fr.**

SEATLESS, PANTALON DE MOTO
PROTECTION ABSOLUE Depuis **59 fr.**

MOTOCYCLISTES - AUTOMOBILISTES

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



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

LES STANDS DU

PALAIS
de la
NOUVEAUTÉ

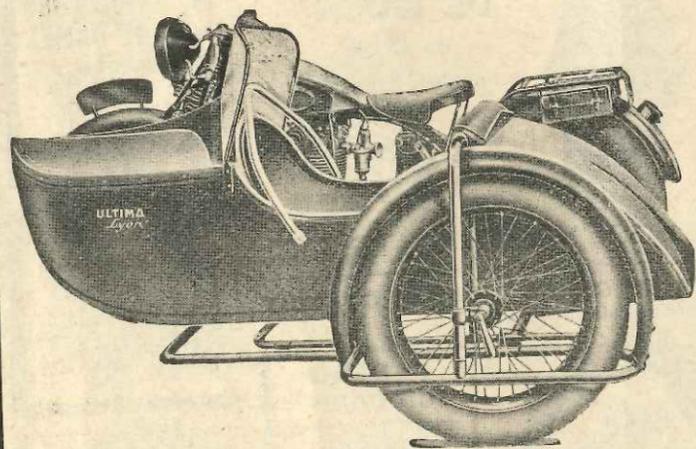
VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES OU D'OCCASION

à CREDIT
au même prix
qu'au comptant

" 26 années de construction "

LE NOUVEAU GROUPE
SIDECAR, MODÈLE 1933

ULTIMA



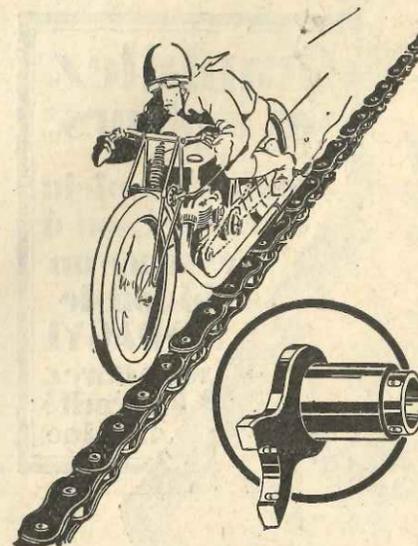
est livré avec
équipement électrique
sans supplément
depuis

5.600 Fr.

Catalogue franco des 10 modèles ULTIMA, depuis le vélomoteur 100 cmc. jusqu'à la 500 cmc. bloc-cardan, cu'butée chez nos agents ou aux

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur,
24, Rue du Commandant-Faurax, **LYON**

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



RENOLD

LA CHAÎNE DES CHAMPIONS

REMPORTE

TOUTES LES ÉPREUVES

DU

TOURIST TROPHY

(Ile de Man 1933)

LA PLUS IMPORTANTE ÉPREUVE DE VITESSE DU MONDE

JUNIOR

- 1^{er} S. WOODS sur Norton
- 2^{me} P. HUNT sur Norton
- 3^{me} J. GUTHRIE sur Norton

PRIX D'ÉQUIPES DES CONSTRUCTEURS : VÉLOCETTE

LIGHTWEIGHT

- 1^{er} S. GLEAVE sur Excelsior
- 2^{me} C.J.P. DODSON sur New-impérial
- 3^{me} C.H.W. MANDERS Rudge

PRIX D'ÉQUIPES DES CONSTRUCTEURS : NEW-IMPÉRIAL

SENIOR

- 1^{er} S. WOODS sur Norton
- 2^{me} J. SIMPSON sur Norton
- 3^{me} P. HUNT sur Norton

PRIX D'ÉQUIPES DES CONSTRUCTEURS : NORTON

TOUS ÉQUIPÉS
AVEC LA FAMEUSE

CHAÎNE RENOLD

" MARK 10 "

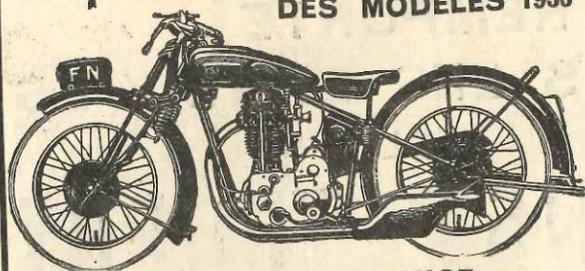
LA CHAÎNE MOTO QUI NE GRIPPE PAS
RENOLD CHAINS LIMITED - 4 RUE DANTON LEVALLOIS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



FABRIQUE NATIONALE
d'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

**PREMIERS SUCCÈS
DES MODÈLES 1933**



PARIS-NICE

sans pénalisation
GILLOT et RICHARD
sur "F. N." 500 cc.

**DEUX MÉDAILLES D'OR
COUPE DES GROSSES MOTOS**

COUPE de L'OASIS (Maroc Français)
sans pénalisation

PILATI, sur moto "F. N." 350 cc.
MATHIEU, sur moto "F. N." 500 cc.

COUPE d'HIVER (Autriche)

Catégorie 350 cc. solo
GROHMANN, sur moto "F. N." 350 cc.

**6^D PRIX INTERNATIONAL
Maurice DEFOIN** (Belgique)

Catégorie Expert-solo 500 cc.
DEMEUTER, sur Moto F. N. 500 cc.
Catégorie Senior solo 500 cc.
TACHENY, sur moto F. N. 500 cc.
Catégorie Senior Side-car 600 cc.
EDISON, sur moto F. N. 600 cc.

**6^D PRIX d'ENTRE SAMBRE-
et-MEUSE** (Belgique)

Catégorie Solo-expert 500 cc.
DEMEUTER, sur moto F. N. 500 cc.
Catégorie 350 cc solo-expert.
MILHOUX sur moto F. N. 350 cc.

**6^D PRIX INTERNATIONAL
DE FLOREFFE** (Belgique)

Catégorie Expert-solo 500 cc.
DEMEUTER, sur moto F. N. 500 cc.
Catégorie Expert-solo 350 cc.
MILHOUX, sur moto F. N. 350 cc.
Catégorie Senior solo 350 cc.
COLLETTE, sur moto F. N. 350 cc.
Catégorie Senior side-car 600 cc.
EDISON sur moto F. N. 600 cc.

**6^D PRIX DES FRONTIÈRES
(BELGIQUE)**

Catégorie 350 cmc solo-expert
MILHOUX, sur moto F. N. 350 cc.
Catégorie 350 cmc solo-Sénior
COLLETTE, sur moto F. N. 350 cc.
Catégorie 600 cc side-car Sénior
EDISON, sur moto F. N. 600 cc.

TOUR DE FRANCE ET DE BELGIQUE 1933

Une seule machine engagée, seule machine 500 cc.
à soupapes latérales du groupe rouge pilotée par
GILLOT, terminée **SANS PÉNALISATION.**
MÉDAILLE D'OR (La plus haute récompense)
COUPE D'ACCÉLÉRATION ET DE FREINAGE

En rodage



**Graphitez
vos moteurs...**

ajoutez au plein
d'huile et non à
l'essence un
bidon de
RODAGYL
vous aurez
la sécurité
absolue

si vous ne le
trouvez pas
chez votre
fournisseur
habituel
remplissez-le
bonci-contre

L'HERMETIC 19 RUE LUCIE
LE PARC SAINT-MAUR (Seine)

Veillez m'envoyer contre mandat

poste de 33 francs un bidon de RODAGYL

NOM : _____
RUE : _____
VILLE : _____ DÉPT. : _____

A BASE DE
GRAPHITE
COLLOIDAL

**1 bidon =
3 doses pour
carter d'huile
de moto.**

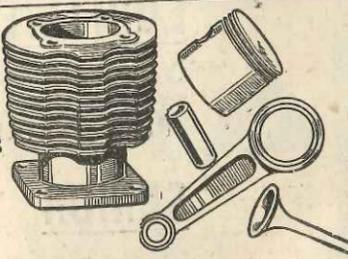
**RECTIFICATION
DE CYLINDRES
MOTOS - VOITURES
avec PISTONS**

Complets ALU-FOTE
et ALPAX
RECTIFICATION
de Vilebrequins
REGULAGE

bielles et coussinets
RÉALÉSAGE et PISTONS
pour tous moteurs agricoles
SEGMENTS - SOUPAPES
ROULEMENTS à BILLES
PIGNONS de boîtes

Soudure Autogène

de carters, cylindres, culasses
Notre rectification est exécutée
en nos **ATELIERS** sur
machines américaines "HEALD"
à mouvements planétaires
Demandez tarif et conditions
pour mécaniciens et garages



MAISON SPECIALISÉE
depuis 15 ANS

dans le
RÉALÉSAGE
de **CYLINDRES**
et la **FABRICATION** des
PISTONS de MOTOS
de toutes marques
Françaises et Etrangères
à 2 et 4 temps
Fournitures de bielles, galets, axes,
bagues bronze et acier

Envoyez la vieille pièce pour modèle
Pièces pour moteurs JAP, BLACKBURNE & M.A.G.
Remise à neuf des moteurs par spécialiste des **EMBIELLAGES**

soupapes, guides de cylindres et culasses, taillage de pignons de chaînes
et autres. Rectification des soupapes et sièges au **BLACK-ET-DECKER**
Pour **DRESCH** : bielles et galets, axes d'accouplement, sièges,
soupapes et pignons

DEVIS GRATUITS, NE TRAITÉZ pas sans nous CONSULTER.
E. P. CHAPIS 112 (anc. 96) r. Marius-Aufan, Levallois-Perret (Seine)
Tél. : Pereire 06-12

er CIRCUIT DE L'AIN

AUTOMOTO

engageait dans cette épreuve cinq machines de série :

- une A. 15
- une A. 18
- une A. 17
- deux A. 30

dont certaines étaient pilotées par des agents de la Marque.

AUTOMOTO remporte une **VICTOIRE COMPLÈTE**
avec **CINQ PREMIÈRES PLACES** ex æquo
sans pénalisation, et **CINQ MÉDAILLES D'OR.**

En catégorie 250 cmc. 1^{er} ex æquo sans pénalisation
A. VERCHERE, agent AUTOMOTO à MACON.

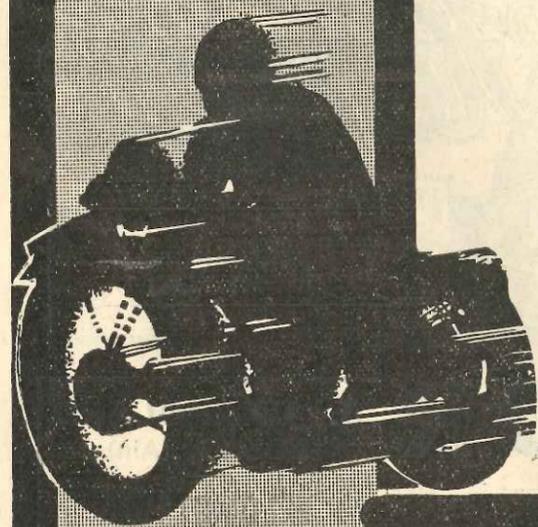
En catég. 350 cmc. 1^{ers} ex æquo sans pénalisation :
CORDIER
MATHIEU, agent AUTOMOTO à BOURG.

En catég. 500 cmc. 1^{ers} ex æquo sans pénalisation :
ORENGA
SARTORIO

AUTOMOTO

s'adjuge en outre **LA COUPE DES DOMBES**
CATÉGORIE 500 CMC.

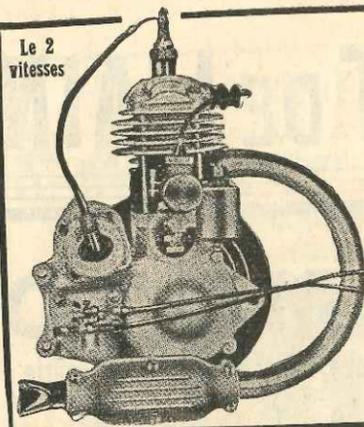
A la suite de cette victoire, en 500 cmc. seule l'équipe
AUTOMOTO reste qualifiée pour disputer la **COUPE
DE FRANCE DE TOURISME.**



AUTOMOTO

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

V



LES MOTEURS 100 CM³ POUR B.M.A.
“ STAINLESS ”

MONOVITESSE OU 2 VITESSES
 SONT UNE PERFECTION DE FABRICATION
 SIMPLICITÉ - PRÉSENTATION IMPECCABLE - LÉGÈRETÉ

mono	2 vitesses
5k.450	5 k. 550

ILS ÉQUIPENT : Astral, Adonis, Blanche Hermine, Captivante, C.P.C. Durandal, Ériol, Étoile des As, Fémina, Fox, Fulgor, Hasty, Génial, Lucifer, Hunter, La Lorraine, Messine, Magaly, Motolux, Onoto, Origan, Pérégrine, Prester, Radiola, Rama, Rhony'x, Roulante, Rovin, Royal Dauphine, San-Sou-Pap, Semper, Talbot, Verlor, Volbis, Winster, etc... etc...

Représentant Général : A. CHAMPIN, 96, Av. de la République, PARIS-XI^e - Tél. Roquette 07-02

POUR LE VÉLO
 LE VÉLOMOTEUR
 LA MOTO

LES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES **NOVI** S'IMPOSENT...

LEUR PUISSANCE EST INÉGALÉE,
 LEUR PRÉSENTATION ÉLÉGANTE,
 ILS SONT PRATIQUEMENT INUSABLES,
 ILS SONT FRANÇAIS.

EQUIPEMENTS COMPLETS A PARTIR DE

120 FR. POUR LE VÉLO
 165 FR. POUR LE VÉLOMOTEUR
 280 FR. POUR LA MOTO

Chez tous les bons Agents et à

Novi 12 à 16, Chemin-des-Vignes
 PANTIN (Seine)

Surveillez votre compression!

1^o Pour obtenir un joint parfait employez **L'HERMETIC**
 2^o Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à **L'HERMETIC-RODEX**

En vente chez votre fournisseur habituel ou à défaut remplissez le bon ci-dessous

L'Hermetic

L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____ Ville : _____
 Rue : _____

CYCLES & MOTOS DE PRÉCISION

MOTOS

TYPES 175 à 500 montées avec le merveilleux moteur "JAP" Boîte BURMAN - Chaines RENOLD POIGNÉES TOURNANTES NICKEL CHROMÉ

depuis **2.495 FR.**



Maison de PARIS - 82, Boul. Voltaire

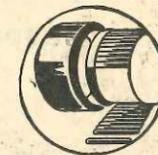
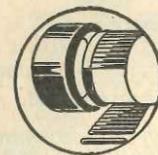
J. CHAPOLARD BOURG (Ain)

VÉLOMOTEURS

"RADIOR-NEVOR" BLOC-MOTEUR, débrayage, 2 vitesses
 "RADIOR-NEVOR", moyen starter
 "RADIOR-NEVOR", moyen starter 2 vitesses "STARTER-SPORT" NICKEL CHROMÉ

CATALOGUE FRANCO

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



LE ROULEMENT A AIGUILLES

SE TROUVE AUJOURD'HUI EN SÉRIE SUR LES MOTEURS DES MEILLEURES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

CE SONT AUSSI LES AIGUILLES



QUI ÉTAIENT MONTÉES DANS LES MOTEURS VICTORIEUX DES DERNIERS RECORDS DU MONDE.

UN MONTAGE CORRECT DES AIGUILLES



COMPORTE DÈS LE DÉBUT UN JEU RADIAL DE 3 A 8 CENTIÈMES SUIVANT L'EMPLOI, JEU QUI N'AUGMENTE GUÈRE A L'USAGE, TOUTE USURE ÉTANT SUPPRIMÉE PAR L'UTILISATION DES AIGUILLES

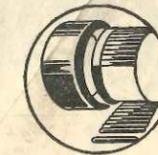
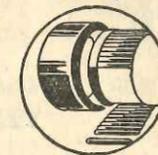


SÉCURITÉ DE FONCTIONNEMENT — ABSENCE D'USURE VOILA POURQUOI LES AIGUILLES



PRÉSENTENT UN TEL AVANTAGE QUE VOUS DEVEZ LES EXIGER POUR VOTRE NOUVELLE MACHINE.

DONC, TÊTE ET PIED DE BIELLE, PALIERS ET BOÎTE DE VITESSE SUR AIGUILLES.

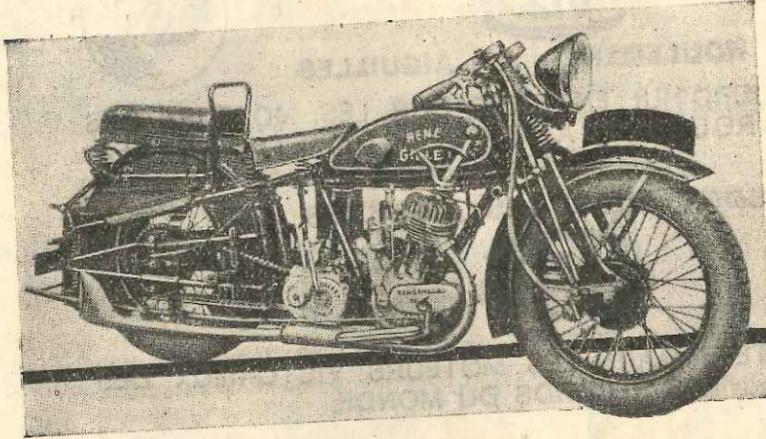


Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLISTES et surtout **MESDAMES** qui roulez en tan-sad
FAITES DU LONG TOURISME AVEC LA

RENÉ GILLET

à suspension arrière élastique, 3 ou 4 vitesses



350 cmc. 1 cylindre.
pour le solo avec tan-sad

500 cmc. 1 cylindre
pour le solo avec tan-sad
ou le sidecar

750 cmc. 2 cylindres.
pour le solo avec tan-sad
ou le sidecar

1000 cmc. 2 cylindres.
pour le sidecar

**AUCUNE FATIGUE,
MAIS LE MAXIMUM
DE CONFORT**

Demandez le catalogue général aux
126^{bis} et 128, Route d'Orléans
MONTRouGE (Seine)

Établ^{ts} RENÉ GILLET

AGENCES { à LYON : 1, Quai Claude-Bernard.
à ALGER : Villa Pauline, Rue de l'Oasis - KOUBA - ALGER.

Les Alternateurs *Magnéto-France* sont agréés par l'Armée Française

Magnéto-France

**ÉQUIPEMENTS D'ÉCLAIRAGE
POUR VÉLOMOTEURS ET VÉLOS**

Installation complète comprenant :

ALTERNATEUR et son dispositif d'embrayage.

PROJECTEUR avec commutateur émaillé noir
avec lampe réglable et logement
pour pile sèche d'éclairage à l'arrêt.

LANTERNE appièpe à lentille semi-sphérique
visible de côté.

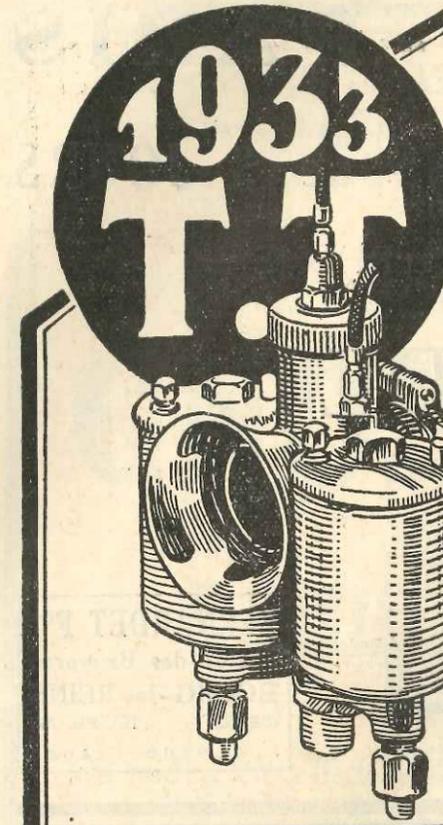
CANALISATION avec cosses.

PRIX : VÉLOMOTEUR **160** Fr.
VÉLO **125** Fr.

**Le plus puissant éclairage à prix égal
Emploie une lampe à deux filaments à coupelle (code)**

Aimant à 6 pôles en acier
à haute teneur de cobalt
(La seule pièce tournante)

Magasins de Vente: 40 rue Brunel - PARIS - Téléph. ETOILE 45.00 - Usines à LYON - 93 route d'Heyrieux



Dans ces magnifiques épreuves
D'ENDURANCE, D'ACCÉLÉRATION, DE VITESSE

TOUS LES VAINQUEURS 1^{er}, 2^{ème} ou 3^{ème}

Senior Junior ou Lightweight

131 km. de moy. 124 km. de moy. 115 km. de moy.

ne pouvaient adopter que les

CARBURATEURS AMAL

(84% des concurrents, 91% des arrivés)

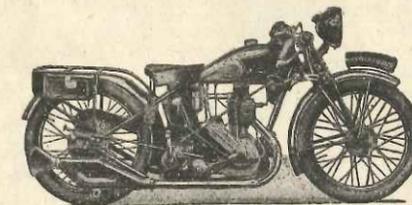
AMAC
Le Carburateur
des Records

Ste Ame AMAC, 40, Rue de Villiers - LEVALLOIS (Pèreire 06-02)
Dépôt à Paris: Éts R. MUNRO, 198, Bd Pèreire (Wagram 10-14)

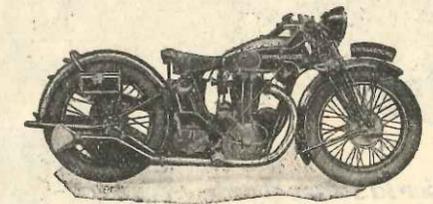
MOTOSACOCHÉ LA PERFECTION
EN MOTOCYCLETTES

En Tourisme comme en Vitesse confirme ses exceptionnelles qualités de Robustesse.

CIRCUIT DE L'AIN: 1^{ER} Gaussorgues en catégorie 500 cm³
type 510



Type 209 : 250 cm³ - 3 CV Tourisme
Moteur MAG - Boîte Burman 3 vitesses
Cadre semi-berceau



Type 510 : 500 cm³ Supersport 5 CV
Moteur MAG - Boîte 4 vitesses
Cadre double-berceau

AGENTS, demandez nos conditions

Catalogues et Renseignements
sur demande

Motocyclettes MOTOSACOCHÉ, Nouvelle Organisation Française
1, Rue Jean-Bart - LYON

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

IX

PARIS - ROME - PARIS

EN SIDECAR

3.000 KILOMÈTRES en MOINS de 3 JOURS

BERNARD sur C.V. 2 GNOME-et-RHONE
avait adopté le

SIDE-
CAR BERNARDET



LE RAID DE
BERNARD a été
effectué sous le
contrôle officiel de
l'U. M. F.

BERNARDET Fr^{es}
5, Rue des Bruyères
BOURG-la-REINE
(SEINE) TÉLÉPH. 250
Catalogue Franco

Le Tourisme, plaisir infini avec

Castrol

Publ. GIROU & VALENTIN

Pour la saison chaude
et les parcours pénibles
deux huiles merveilleuses

Castrol XL et Castrol XXL

Société des Huiles CASTROL
5, Rue des Bruyères
BOURG-la-REINE
SEINE-et-OISE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Après PARIS - MADRID - PARIS
Après PARIS - MAROC - PARIS
Après le Circuit des CAPITALES

BERNARD
sur Sidecar 500 cmc type CV2

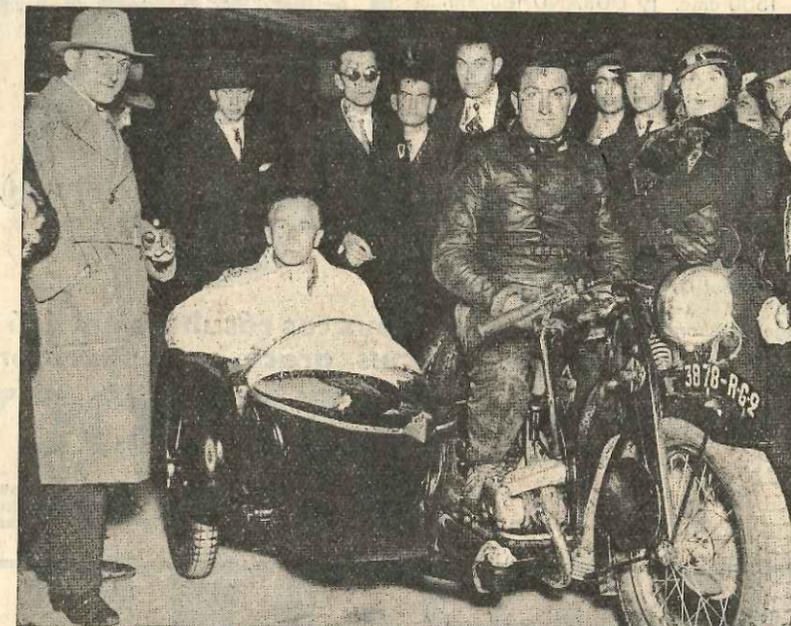
GNOME-RHONE

réalise

PARIS - ROME - PARIS

en moins de 3 jours

Ce raid a été officiellement contrôlé par M. PRINTAMP, commissaire de
l'U. M. F., passager du sidecar.



La moto CV 2 500 cmc., bloc moteur, 2 cylindres opposés, cadre en tôle emboutie, transmission par cardan
Sidecar Bernardet - Huile Toneline compound

Société des Moteurs GNOME-RHONE - 34, rue de Lisbonne - PARIS
MAGASIN DE VENTE : 49, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS
Succursales : LILLE — MARSEILLE — LYON — TOULOUSE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES VICTOIRES DE KERVOLINE

Saison sportive 1933



GRAND PRIX DE LYON

Catégorie 1500 cmc..... 1^{er} VEYRON (Bugatti)

CIRCUIT DE STRADELLA

Motos 250 cmc..... 1^{er} PANELLA (Guzzi)

COTE DE MONTAIGU

Motos 350 cmc..... 1^{er} ROSE (Terrot)

KILOMÈTRE de BEAUFORT-EN-VALLÉE

Motos 250 cmc..... 1^{er} FRANÇOIS (Peugeot)

24 HEURES DU MANS

Cat. 2 litres. 1^{er} ROUSSEAU-PACO (Alfa-Roméo)

COTE D'ARS

Voitures sport 750 cmc. 1^{er} R. JACOB (Rosengart)
 — 1500 cmc.. 1^{er} LASCAUT (Oméga)
 Voitures courses 750 cmc. 1^{er} DESBOIS (Rosengart)
 — 2 litres.. 1^{er} M. JACOB (Bugatti)

COTE DE MAZAMET

Motos 100 cmc..... 1^{er} CAPDEFONT (X...)
 Voiture sport 3 litres..... 1^{er} DOUREL (Bugatti)
 Voitures courses 1100 cmc. 1^{er} DOUREL (Amilcar)
 — 1500 cmc. 1^{er} DURAND (Bugatti)
 — 3 litres.... 1^{er} TREBUH (Bugatti)

Record battu. Meilleur temps des voitures.

CIRCUIT DE L'AIN

Motos 250 cmc. 1^{ers} ex-aequo, médaille d'or
 FRANCIQUE (Terrot) SOURDOT (Monet-Goyon)
 CRETIN (Monet-Goyon)
 Motos 350 cmc. 1^{ers} ex-aequo, médaille d'or
 MAISONNEUVE (Magnat-Debon) CHARBET (Sarolea)
 Motos 500 cmc, 1^{ers} ex-aequo, médaille d'or
 GAUTHIER (Magnat-Debon) GAUDINO (Royal-Enfield)
 Side-Cars 600 cmc..... 1^{er} HARWETT (Sarolea)

KILOMÈTRE DE LUNÉVILLE

Motos 250 cmc..... 1^{er} MULLER (Monet-Goyon)



Tous ces résultats ont été obtenus grâce au Superlubrifiant

KERVOCYL
 et à la NOUVELLE

F. 33-114

KERVOLINE

course

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTO REVUE

revue hebdomadaire paraissant le samedi

Fondée en 1913

Abonnements	UN AN 12 numéros	6 mois 6 numéros	3 mois 3 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, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Directeur-Fondateur : Camille LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION
 PUBLICITÉ : 12, r. de Cléry, Paris (2^e).

TELEPHONE : CENTRAL 03-81
 CENTRAL 09-24
 C. P. POSTAL 29.737

CE QUE DEVRAIT ÊTRE UNE ÉPREUVE POUR VÉLOMOTEURS

LES épreuves sportives ont un double résultat : le progrès technique des machines, et la démonstration publique de leurs possibilités. Ce que la motocyclette doit à la compétition est prodigieux. Où en serions-nous sans cela ? Nous croyons donc que le vélomoteur peut bénéficier d'épreuves qui lui soient réservées.

La limite de vitesse imposée par la loi à ces petites machines interdit, bien entendu, d'organiser des courses à leur intention. Mais comme il existe des catégories de 75 et 100 cmc. parmi les motocyclettes, il n'y a pas grand mal. Nous avons à bien des reprises signalé les précautions à prendre pour qu'il n'y ait pas de confusion possible entre le vélomoteur et la motocyclette ultra-légère. Mais il est certain que les améliorations apportées aux moteurs des motos ultra-légères peuvent trouver leur application au vélomoteur et que ce qui tient dans une course, ne fût-elle que de 100 kilomètres, résistera indéfiniment sur un moteur de vélomoteur, dont on a volontairement réduit la puissance pour ne pas dépasser le 30 à l'heure. C'est pourquoi d'ailleurs nous sommes partisans de maintenir ces petites cylindrées dans les épreuves de vitesses et surtout dans les épreuves de longue durée comme le Bol d'Or. Indirectement le vélomoteur en bénéficiera.

Les épreuves de régularité actuelles ne sont pas à la portée du vélomoteur. La vitesse moyenne qu'on pourrait imposer n'excéderait pas 25 à l'heure et les étapes actuelles sont beaucoup trop longues pour une machine relativement lente. Le confort du vélomoteur très supérieur à celui d'une bicyclette est inférieur, par contre, à celui d'une motocyclette et des étapes de 4 ou 500 kilomètres exigeraient du conducteur un effort vraiment trop considérable. Il faut donc chercher pour le vélomoteur une formule spéciale.

Que demande le vélomotoriste ? Certes pas la vitesse, d'autant que la loi le lui interdit. Le premier point qui l'intéresse c'est la puissance en côte. Le vélomoteur doit être capable de grimper toutes les côtes, sans aucune assistance. Une preuve nous en est fournie par le succès du changement de vitesses, celui-ci ne sert pas à améliorer la vitesse en permettant d'utiliser une moins grande démultiplication, mais permet de monter toutes les côtes, même dans les conditions les plus défavorables, de repartir en côte sans aide musculaire, bref d'élargir sensiblement encore le champ d'action du vélomoteur. Aucune côte ne peut aujourd'hui arrêter un vélomoteur. C'est là une qualité de première

importance, et peut-être la qualité essentielle de cette petite machine. Rappelons en effet combien autrefois la tenue lamentable des motocycles en côte a freiné leur succès. Dès le temps du tricycle à pétrole on s'ingénia à trouver des changements de vitesse qui pussent épargner un effort pénible dans les côtes et on avait bien l'impression que pédaler en côte ou au départ était un sport plutôt violent auquel le public ne voulait pas se livrer. L'histoire s'est répétée plus tard avec les moteurs auxiliaires, qui ne méritaient que trop bien leur nom. Le vélomoteur pour des raisons que nous avons déjà indiquées n'est pas dans le même cas. Même monovitesse, il est un bon grimpeur. C'est justement une

SOMMAIRE

N° 538
 du 1^{er} Juillet 1933

Cette semaine, à la Maison de la Moto	470
Informations	471
Notre enquête : Le Camping... ..	472
Les Carters qui avalent les cylindres, par RAVISSE	473
De Berlin à Tunis, par R. SEXÉ ..	475
Le B. M. A. Verlor à suspension arrière, par Max END	477
Mon petit doigt m'a dit	478
Constructeurs et Fabricants ..	479
Comment j'ai fait Paris-Rome-Paris, par BERNARD	481
Clubs	482
Sport	483
Nos Concours	484

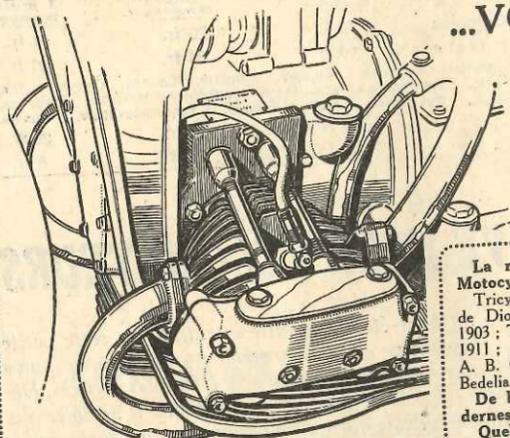
des qualités auxquelles le public est le plus sensible, une de celles qui peuvent le mieux contribuer à faire vendre des moteurs, une de celles qu'il faut développer au plus haut degré. C'est dire qu'à notre avis, si paradoxal que cela puisse paraître, une épreuve de vélomoteurs doit être avant tout une épreuve de côtes. Vous n'impressionnez nullement le public en lui montrant qu'en pays aisé un vélomoteur permet de réaliser du 25 à l'heure. Il le sait déjà. Et sans un système de contrôles compliqués comment éviter que certains vélomoteurs truqués ne dépassent la vitesse réglementaire. On aboutit à de simples démonstrations qui passent à peu près inaperçues.

Au degré de perfection auquel est parvenu le vélomoteur nous croyons qu'il peut affronter une épreuve sévère sur un parcours de montagne. Nous verrions fort bien organiser à son intention une épreuve pyrénéenne ou alpestre, en deux ou trois étapes de cent kilomètres, avec une moyenne de 15 à 18 à l'heure, avec deux catégories, l'une pour les monovitesses, l'autre pour les vélomoteurs à changement de vitesses. Ce serait l'occasion de reprendre l'idée des machines commerciales prises dans le stock. Pour permettre le rodage il faudrait faire précéder les étapes de montagnes d'une étape de plaine d'environ deux cents kilomètres. D'après l'expérience gagnée au cours de la première épreuve, on pourrait apporter par la suite des retouches au règlement primitif, imposer un poids minimum pour le conducteur, organiser des épreuves annexes prouvant la commodité du vélomoteur, sa facilité d'entretien, etc... On peut objecter que de telles organisations seraient assez coûteuses. Mais nous croyons que le succès actuel du vélomoteur est suffisant pour justifier une épreuve d'assez grande envergure et que cette dernière attirerait une clientèle nouvelle beaucoup plus étendue.

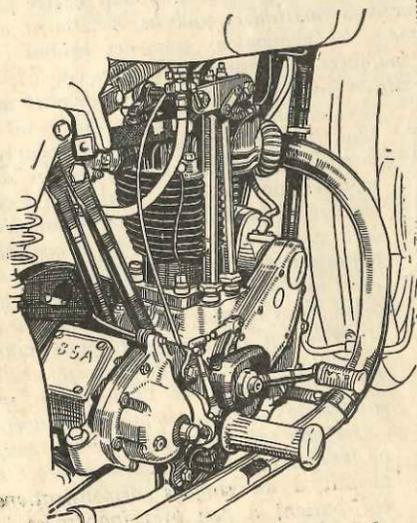
CETTE SEMAINE A LA MAISON DE LA MOTO

...VOUS POURREZ VOIR...

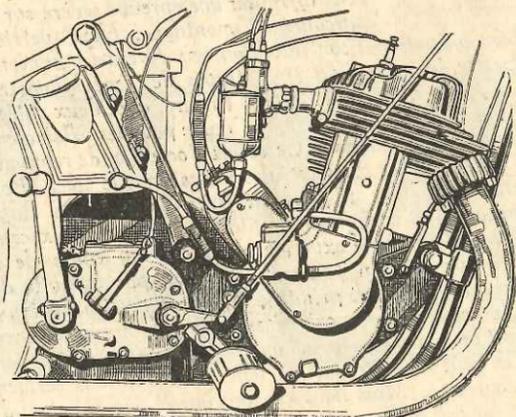
La Puch 500 cmc. 4 cylindres 2 temps.



Le Sidecar Gnome-Rhône-Bernardet du raid Paris-Rome-Paris.



La 500 cmc. B. S. A. Spécial



La 350 cmc. New-Map type M.-40.

La rétrospective du Musée de la Motocyclette : Tricycle de Dion 1896 ; Motocyclettes de Dion 1901 ; La Française Diamant 1903 ; Terrot 1903 ; Saroléa 1905 ; Terrot 1911 ; Terrot 1913 ; Triumph 1914 ; A. B. C. Gnome-Rhône 1921 ; Cyclecar Bedelia 1912.

De belles coupes de moteurs modernes.

Quelques superbes modèles actuels de l'industrie Motocycliste :

Le side-car C. V. 2 Gnome-Rhône-Bernardet avec lequel Bernard vient de faire Paris-Rome-Paris.

La 500 cmc. B. S. A. Etoile Bleue, type W. 33.8.

La 350 New-Map soupapes latérales, type M. 40, boîte 4 vitesses.

La 500 cmc. Puch, 4 cyl. à débrayage, moyeu arrière.

Le vélomoteur Verlor moteur Verlor et le vélomoteur Verlor moteur Train 4 temps.

La 125 Verlor ultra-légère, moteur Train 4 temps.

La 500 cmc. Zündapp, bloc-moteur 4 vitesses.

La 500 cmc. Brooklyn, gagnante du Tour de France.

La 400 cmc. B. M. W. à culbuteurs.

Une A. B. C. Gnome-Rhône, modernisée par M. Barthélémy, avec démarrage électrique.

La 600 cmc. Gillet-Herstal, supersport à culbuteurs.

La 350 cmc. Gillet-Herstal, supersport à culbuteurs.

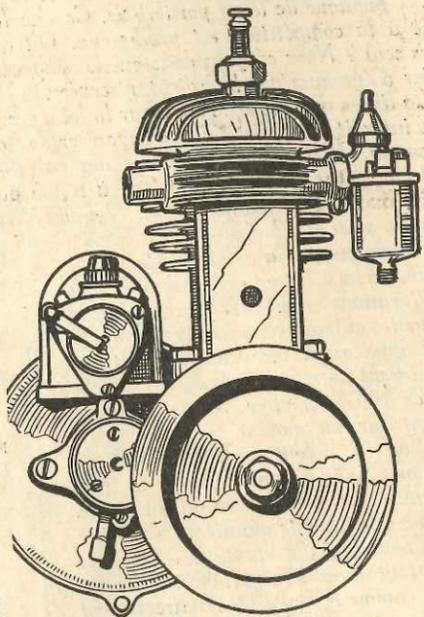
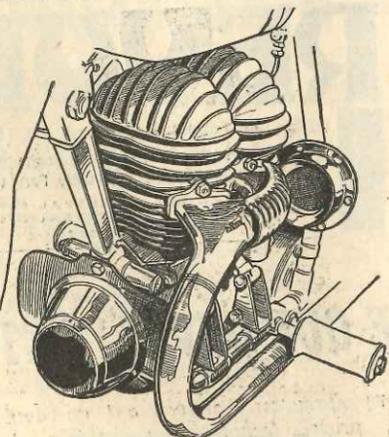
Un ensemble 500 cmc. F.-N., latérales, sidecar grand routier Bernardet.

Quelques belles machines de course :

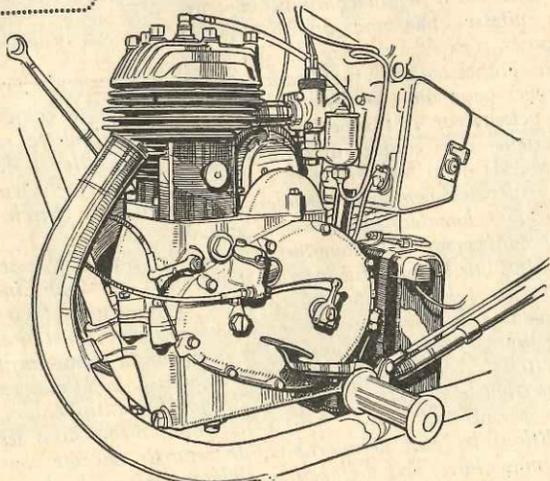
Le cyclecar Colin du Bol d'Or.

Le Sandford, 1.000 cmc. des records.

La 100 cmc. Prester Aubier et Dunne qui, pilotée par Rapeau, a battu le record du monde des 24 heures au Bol d'Or.



Le vélomoteur Verlor, moteur Train à soupapes latérales.



L'ensemble 500 cmc. F.N. Bernardet

Notre abonné M. Nettekter, de Gagny nous communique cette belle photographie de la Tour de César, à Provins.



Mission Paris Lac-Tchad

Le Touring-Club de France, dont on connaît l'action touristique dans notre domaine colonial, recevait, mardi matin, à son Siège social, les Membres de la Mission Paris-Lac-Tchad, en présence de nombreuses personnalités coloniales et des représentants des organisateurs de cette Mission.

M. Edmond Chaix, Président du Touring-Club, félicita les Membres de la Mission des résultats obtenus au prix d'efforts considérables (on sait que M. Mathieu, journaliste du *Matin* et chef de la Mission, est décédé au retour), et fit ressortir tout l'intérêt que présente l'étude des liaisons à établir entre nos colonies et la Métropole.

M. Mouchon, de la Compagnie Lilloise des Moteurs, qui avait secondé M. Mathieu au cours de la mission, retraça les dures étapes du voyage, puis M. Robert Peugeot remercia tant le *Matin* qui avait pris l'initiative du voyage que les constructeurs Lafly et Société Lilloise des Moteurs qui l'avaient réalisé, et remit aux membres de la mission une plaquette destinée à rappeler cette belle épopée.

Une heureuse initiative

La Chambre Syndicale Patronale des Fabricants d'Accessoires et de Pièces détachées vient d'éditionner une brochure intitulée : *Le Nouveau Code de la Route et la vente des Accessoires* qui, remarquablement conçue et exécutée, doit connaître le même succès que *Voulez-vous gagner de l'argent ?* dont la parution, l'an dernier, fut unanimement applaudie.

Toutes nos félicitations à la Chambre Syndicale et à son actif président, M. Goudard, dont les heureuses initiatives et les réalisations réussies ne se comptent plus.

Injustice flagrante

Voici le communiqué officiel que notre abonné, M. Teste, de Reims, nous transmet avec indignation et que nous

reproduisons ici, espérant que le Ministère des Travaux publics et la Préfecture de la Marne voudront bien calmer le zèle intempestif que déploie la Commission consultative des permis de conduire de la Marne :

INFORMATIONS

XVII^e FOIRE DE BORDEAUX

L'inauguration

La XVII^e Foire de Bordeaux a été inaugurée le dimanche 18 juin par M. Serre, ministre du Commerce, accompagné de M. Brevier, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, délégué par M. le ministre des Colonies en présence des autorités civiles et militaires, du corps consulaire et des principales notabilités bordelaises et girondines.

Une foule énorme, bravant quelques averses, a parcouru toute la journée les pavillons, les galeries, les allées où toutes les branches de l'activité humaine sont présentées dans un cadre réellement exceptionnel.

Cet empressement du public fait bien augurer du succès de la XVII^e Foire coloniale et internationale de Bordeaux qui restera ouverte jusqu'au lundi 3 juillet à 19 heures.

FOIRE DE LEIPZIG

Calendrier de la Foire

La Foire de Leipzig Automne 1933, L'ouvrira ses portes le Dimanche 27 août et durera jusqu'au jeudi 31 août inclus. La Foire Textile ne sera ouverte que jusqu'au mercredi 30 août inclus. En même temps, du 27 au 31 août inclus, aura lieu, sur le terrain de la Grande Foire Technique, l'Exposition du bâtiment.

Moto volée

NOTRE lecteur M. Maurice Schmitt, 72, boulevard Saint-Marcel, Paris (5^e) vient de se faire voler sa motocyclette, lundi soir, devant le Bazar de l'Hôtel de Ville.

Voici le signalement de cette machine que nous donnons ici à toutes fins utiles :

Peugeot P. 105, simple échappement, neuve. Réservoir bleu et rouge. Cadre noir. Eclairage Marchal par accus. Compteur. Matricule 4231 R F 2. Numéro du moteur 66579. Numéro de la moto 66543, 2 grosses saches sur garde-boue arrière. Tansad Royal. Porte-bidon à l'avant.

Bonne récompense à qui ramènera cette moto à son propriétaire.



Nos Services d'ASSURANCES ABONNEMENTS, PRIMES sont ouverts tous les jours (Dimanche excepté) de midi à quatorze heures.

Ce n'est pas gentil...

NOTRE confrère *L'Argus de l'Automobile*, généralement mieux inspiré, vient de publier dans son numéro du 22 juin l'article suivant qui est pour le moins injuste.

Il y aura bientôt un an, fut organisé à Paris, par le T. C. F., un concours de silencieux pour motos.

Vingt-huit constructeurs y présentèrent 42 appareils!

Depuis, les motos sont toujours aussi bruyantes.

Qui donc trouvera un moyen efficace de nous délivrer du trouble causé par le bruit insupportable de ces petits engins?

Et puis, quand dressera-t-on contravention à ces « bruiteurs » ?

Nous ferons simplement remarquer à *L'Argus* que les motos bruyantes deviennent de plus en plus rares grâce aux campagnes que nous avons menées de front avec les Pouvoirs publics et que, peut-être, conviendrait-il mieux de s'occuper de certains poids lourds munis de Diesel dont le bruit très « maritime » s'entend... de loin.



M. E. Scholler, jeune étudiant tchécoslovaque, accompli une randonnée à travers l'Europe avec sa 500 cmc. N.S.U. soupapes latérales et est venu rendre la traditionnelle visite à la Maison de la Moto.

NOTRE ENQUÊTE...

Se Camping



CAMPING EN SIDECAR

LE TANT un fervent du Camping j'ai voulu consacrer mes quinze jours de vacances à ce sport favori mêlé à celui non moins goûté du sidecar.

Je m'assure donc l'adhésion de mon partenaire habituel avec qui notre palmarès de camping est déjà très fourni.

Le départ est donc fixé : nous partons lundi dans le début de l'après-midi.

Au jour dit mon « Golden-Bird », ainsi est dénommé mon ensemble Terrot 500 R. L. avec sidecar Bernardet grand sport, est arrêté devant ma porte, non sans attirer quelque peu les regards envieux.

A une heure de l'après-midi, grâce à la collaboration de mon camarade, tout le matériel est rassemblé sur le trottoir, non sans nous laisser un peu rêveur quant à rentrer dans mon sidecar. Force nous est donc de le réduire un peu, ce qui forme encore un amas assez important. La valise contenant nos vêtements et notre linge de rechange est solidement fixée à l'arrière de la Terrot, la tente soigneusement roulée, dans le sidecar, sera à l'avant, de façon à être accessible rapidement.

A quinze heures, tout est prêt, nous allons partir, mais le nombre des curieux s'est sensiblement accru, tous soucieux de savoir le but de notre randonnée, mais aucun ne le sachant.

Il est exactement 15 h. 30 quand, après un vigoureux coup de kick le moteur ronfle de façon sympathique ; quelques poignées de mains aux amis venus nous dire au revoir, je lâche l'embrayage et mon Golden Bird s'élance joyeusement, entraînant avec lui 80 kgs de charge plus le passager.

Nous gagnons l'Étoile et l'avenue de la Grande-Armée où l'arrêt brutal d'un taxi provoque un léger choc à l'aile du side : seul un peu de peinture s'en est allée...

Nous passons la porte Maillot comptant prendre un peu de vitesse, quand après quelques ratés mon moteur s'arrête : panne sèche. Mon mécano a oublié cette chose essentielle. Nous pestons après lui, mais la silhouette d'une pompe à essence se dessine à 20 mètres et nous fait tout oublier.

Il est exactement 17 h. 40 quand nous quittons définitivement Paris pour Evreux, notre première étape prévue, par un temps incertain.

Nous traversons Neuilly, Courbevoie, Saint-Germain, quand à la sortie de cette ville, un superbe clou se plante dans le pneu du side.



Nous nous garons sur le bord de la route, sur une voie de chemin de fer local semblant inutilisée, pour pouvoir réparer à notre aise, mais nous avons juste le temps d'effectuer cette réparation, quand le chemin de fer de Saint-Germain se dessine au loin. C'est à peine si nous avons le temps de dégager notre sidecar pour laisser passer cette masse imposante.

Nous ramassons nos outils laissés sur la voie et réparons ; la pluie commence à tomber... sérieusement ; un regard avec mon passager me dit être de mon avis : qu'un motocycliste se s'arrête pas pour si peu. Plus loin une odeur de brûlé nous fait stopper : Serait-ce à bord ? Après inspection il n'en est rien, ce n'est qu'un camion à mazout que nous venons de croiser qui laisse cette odeur derrière lui.

Nous faisons encore une fois le plein d'essence (ces routes de Normandie sont véritablement trop bombées).

A notre arrivée, il nous faut comme toujours nous mettre immédiatement en quête d'un « terrain ». Notre flair de campeurs nous arrête après l'ascension d'un sentier boueux, sur une hauteur, à proximité d'une ferme abandonnée, ce qui nous permettra d'abriter mon Golden Bird d'une façon très efficace pour la nuit.

L'endroit est charmant : une vue splendide sur la ville, de plus nous sommes entourés d'un côté d'une superbe forêt et de l'autre d'un champ de pommiers. Malheureusement la saison n'est pas assez avancée...

L'installation du camp et la toilette terminée une visite en ville s'impose ne fût-ce que pour nous ravitailler.

A 8 heures, dîner chaud grâce au Radius (soupe aux Quakers Oats, pâtes et fromage du pays) suivi d'un peu de footing dans la campagne en échangeant nos impressions de la journée.

Le lendemain, réveil tardif, car nous sommes en vacances. Visite de la ville, très amusante par ses vieux quartiers. Retour au camp où l'heure du déjeuner nous rappelle, après quoi nous nous dirigeons sur notre troisième étape Deauville en passant par Pont-l'Évêque où un arrêt est absolument nécessaire pour changer de bougie.

Nous atteignons Deauville à 15 h. 30 après une bonne partie du parcours effectuée derrière un autocar, que l'étroussure de la route nous empêchait de doubler, ce qui eut pour effet de nous faire arriver dans cette plage avec des masques de poussière sur la figure.

Nous nous mettons immédiatement en quête du traditionnel « Terrain ». Le Syndicat d'Initiative ne fit guère honneur à son titre, car il ne put nous offrir que la plage, laquelle manque de stabilité pour le camping.

Nous nous mettons donc en devoir d'en trouver un nous-mêmes et planifions glorieusement notre fanion sur un terrain en bordure de la mer, où nous passerons des jours heureux, vu son admirable adaptation pour le camping : abrité du vent, des regards des curieux et son facile accès pour la moto. La tente fut montée rapidement, le temps étant sérieusement menaçant. Nous comptons rester quelques jours afin de bien profiter de nos vacances et de nous reposer un peu. Le point d'eau est malheureusement un peu éloigné : une borne-fontaine en ville... le ravitaillement se fera donc en moto et il faudra se contenter d'une fraction de seau à l'arrivée. Heureusement que les routes sont de véritables billards...

Le matin, le premier sur la côte nous apparaît avec un soleil torride qui nous permet de nous exposer à ses rayons, ce qui nous laissera des traces jusqu'à Paris. L'après-midi, employée à visiter Trouville, Villerville et Honfleur, nous ramène au camp pour une averse qui ne nous laisse que juste le temps de couvrir la moto et de nous engouffrer sous la tente. Celle-ci et de nous prolonger un peu, nous avons eu le temps de nous offrir une tasse de thé avec de généreuses tartines de beurre. Comme quoi on n'est jamais pris au dépourvu au camping. Nous entendons cependant au dehors les cris, précurseurs du beau temps dit-on...

(A suivre)

PIERRE MALETTE
Vice-Président du Mohican's Club

Campingmen !

Devant le succès remporté par notre enquête sur le camping, les nombreuses demandes de renseignements et les précieux encouragements que nous avons reçus, nous sommes en train de réorganiser le

Moto-Camping-Club de France.

Organisme indépendant, cherchant à grouper tous les campingmen français, sans pour cela empiéter sur les droits acquis des clubs constitués.

Les règlements sont à l'étude et seront publiés très prochainement. Envoyez vos suggestions d'urgence à « Moto Revue », Service Camping.

sence et reparons sur Evreux que nous atteignons à 20 heures. L'approvisionnement à cette heure ne se fait pas sans difficultés et l'emplacement du camp est encore à trouver ; nous nous hâtons donc, et à 21 h. 30 la tente est montée et nous dévorons notre dîner de grand appétit à la lueur des phares.

Après le dîner nous couvrons la moto et nous nous mettons en devoir de passer une bonne nuit en nous enroulant chaudement dans nos couvertures.

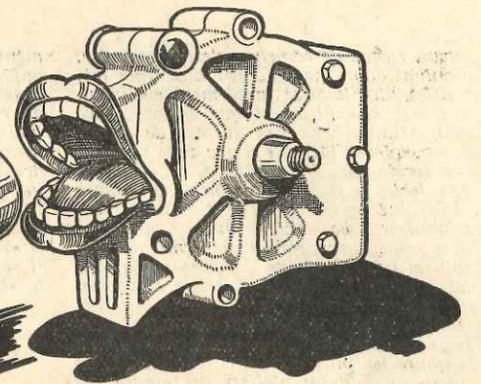
Nous nous réveillons assez tard le lendemain, par un soleil radieux, grâce auquel nous pouvons visiter la ville en détail. A 11 heures, je rassemble le matériel de campement tandis que mon camarade s'occupe du déjeuner, ce dont il se tire toujours avec une certaine adresse.

Le départ pour Lisieux a lieu à 14 heures, et le trajet s'effectue sans encombre en 1 h. 25, si ce n'est un arrêt un peu acrobatique à une pompe à

Le camp d'Evreux.

La tente est toute montée. Le Golden-Bird Terrot-Bernardet et son propriétaire prennent un repos bien mérité.

Les carters qui avalent les cylindres



LY a parmi les machines qui se sont alignées dans le T. T. deux modèles particulièrement intéressants : l'O.K. et l'Excelsior. Ce qui frappe dans ces deux machines, c'est la faible partie du cylindre qui émerge du carter. Nous croyons pour notre part à l'avenir de cette solution qui peu à peu nous amène au bloc carter cylindre en alliage léger avec chemisage en fonte ou en acier. D'autre part, la culasse en alliage léger a fait de nouveaux adeptes et sera peut-être avant peu largement utilisée sur les moteurs de série à quatre temps. Elle est déjà en effet employée par la majorité des constructeurs de deux temps. Nous arriverons ainsi peu à peu à un moteur qui sera extérieurement un bloc d'aluminium. Très probablement aussi on évitera les bosses et les angles, on logera dans la carcasse d'aluminium toute la distribution, les tiges des culbuteurs ou l'arbre vertical, et jusqu'aux soupapes et on aboutira à faire du moteur un bloc d'aluminium d'une forme absolument nette d'où émergeront seulement la magnéto ou la dynamo et son distributeur, le carburateur et les tubulures d'échappement. La netteté d'aspect ne sera pas la seule qualité d'un tel bloc, mais le nettoyage sera beaucoup plus facile. On peut intérieurement envisager l'emploi de bielles en métal léger, certaines voitures de série ont des bielles en alliage léger portant directement sans aucune garniture, sur un vilebrequin nituré.

Quels sont les avantages mécaniques de ces solutions ?

Tout d'abord, on supprimera les erreurs de montage. Actuellement si les écrous de l'embase ne sont pas également serrés, le cylindre peut n'être pas parfaitement d'aplomb. De plus, on peut remarquer que l'embase est aujourd'hui de plus en plus épaisse ; il semble donc à beaucoup de constructeurs que ce système de fixation du cylindre sur le carter n'est pas assez solide. Dans ce bloc d'aluminium, l'aplomb et l'alignement des divers organes sera absolument parfait et définitif. La rigidité de l'ensemble sera également précieuse et éliminera beaucoup de vibrations, et par conséquent augmentera le rendement et réduira les chances de ruptures.

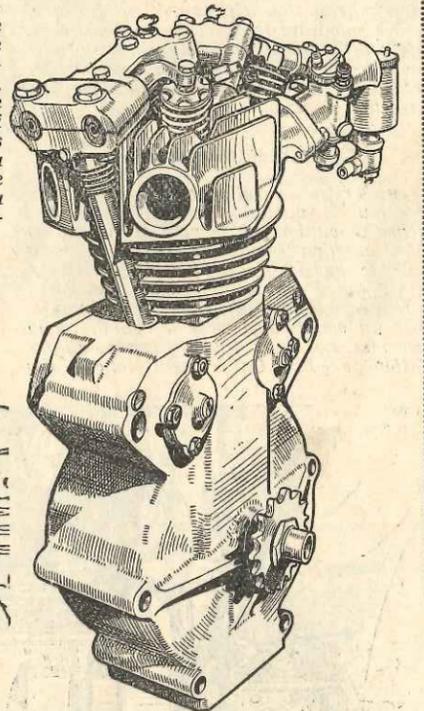
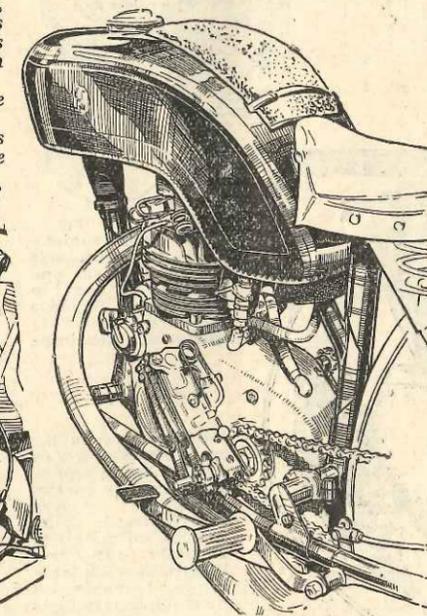
Au cylindre de fonte, on substituera des chemises d'acier trempé ou même nituré, l'usure de l'acier nituré étant environ cinq fois moins rapide que celle des cylindres en fonte. Même en admettant que le prix de revient soit sensiblement plus élevé, la réduction des frais d'entretien se traduira par une grosse économie. Le moteur conservera beaucoup plus longtemps son rendement initial. Après usure, on remplacera la chemise sans aucune difficulté, et on ignorera les difficultés qui peuvent résulter d'un réalésage par suite des variations des cotes. Et le piston n'aura pas besoin d'être changé. Au point de vue du constructeur lui-même, il en résultera une économie et une simplification sé-

rieuses. Il n'aura plus à prévoir dans les stocks de pièces de rechange, des pistons dits de réparation, d'un diamètre un peu plus gros que les pistons normaux.

Sur ces moteurs, on pourra aisément disposer très haut le pignon ou les pignons portant les came de distribution et donner à ces organes des dimensions généreuses. Les tiges de culbuteurs seront très courtes, très légères et très rigides. Il faut se représenter que sur un certain nombre de moteurs actuels les tiges sont assez lourdes, ce qui augmente l'inertie de la distribution et entraîne l'emploi de ressorts de soupapes ou de rappel très puissants qui ont l'inconvénient de fatiguer et d'user les organes de distribution. Il arrive également que les tiges trop longues fléchissent, ce qui modifie le réglage de la distribution. Ici,

l'embase ne sont pas également serrés, le cylindre peut n'être pas parfaitement d'aplomb. De plus, on peut remarquer que l'embase est aujourd'hui de plus en plus épaisse ; il semble donc à beaucoup de constructeurs que ce système de fixation du cylindre sur le carter n'est pas assez solide. Dans ce bloc d'aluminium, l'aplomb et l'alignement des divers organes sera absolument parfait et définitif. La rigidité de l'ensemble sera également précieuse et éliminera beaucoup de vibrations, et par conséquent augmentera le rendement et réduira les chances de ruptures.

Au cylindre de fonte, on substituera des chemises d'acier trempé ou même nituré, l'usure de l'acier nituré étant environ cinq fois moins rapide que celle des cylindres en fonte. Même en admettant que le prix de revient soit sensiblement plus élevé, la réduction des frais d'entretien se traduira par une grosse économie. Le moteur conservera beaucoup plus longtemps son rendement initial. Après usure, on remplacera la chemise sans aucune difficulté, et on ignorera les difficultés qui peuvent résulter d'un réalésage par suite des variations des cotes. Et le piston n'aura pas besoin d'être changé. Au point de vue du constructeur lui-même, il en résultera une économie et une simplification sé-



De gauche à droite :

La 250 cmc. O K Supreme a. c. t. qui a participé dans maintes épreuves anglaises et au Tourist Trophy.

La F. N. dessinée par Marchand, et la toute dernière création anglaise : le moteur 250 cmc. Excelsior à 4 soupapes qui vient de gagner le T. T. Lightweight.

aucun risque de ce genre n'est à craindre, d'autant qu'on peut donner aux tiges très courtes un diamètre amplement suffisant.

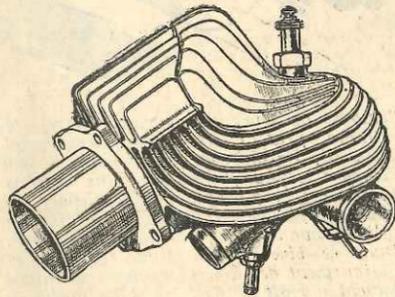
Il est évident aussi que ce gros bloc d'aluminium offre une surface de refroidissement considérable et que dans ce métal bon conducteur de la chaleur, les échanges de calories se font très aisément. On assure ainsi une température de fonctionnement relativement basse et, ce qui est beaucoup plus important encore, l'isothermie du bloc évite les dilatations inégales et la distorsion. En particulier l'arrière et l'avant du cylindre seront sensiblement à la même température. Cet emploi des alliages légers bons conducteurs de la chaleur a donné toujours les plus excellents résultats. C'est ainsi qu'on a pu réaliser des quatre cylindres en ligne à refroidissement par air qui ne souffraient pas du défaut commun aux quatre cylindres en ligne à cylindres de fonte, c'est-à-dire l'échauffement anormal des cylindres médians. Cela a toujours été l'obstacle qui s'est opposé à la construction de quatre cylindres à très haut rendement capables de faire bonne figure en course. L'obstacle disparaît avec le bloc aluminium à chemisage de fonte ou d'acier. Cette solution a été également employée avec un plein succès sur des quatre cylindres en quinconce, et c'est d'elle que peut sortir le polycylindre à refroidissement par air si instamment réclamé par certains techniciens.

Pour les deux-temps, le bénéfice du bloc en alliage léger est encore plus avantageux. Dans le type classique à cylindre de fonte, il est très difficile, même avec des parois très épaisses d'assurer l'équilibre thermique entre les parties des cylindres voisins des orifices d'échappement et celles entourant le canal de transvasement. Cette difficulté est complètement supprimée avec le bloc en alliage léger, et on sait les résultats extraordinaires obtenus par des moteurs de ce type.

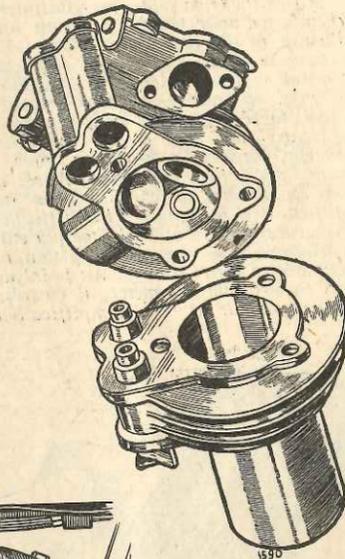
Les difficultés techniques

Les essais de cylindres en aluminium ont été d'abord effectués sur des moteurs d'aviation, où le prix de revient est une question secondaire. On se souvient que le moteur de l'avion de Lindbergh était ainsi équipé. Au début, on avait éprouvé quelques difficultés pour maintenir un bon contact entre le cylindre et la chemise, par suite des coefficients de dilatation inégaux. On recourut donc à des

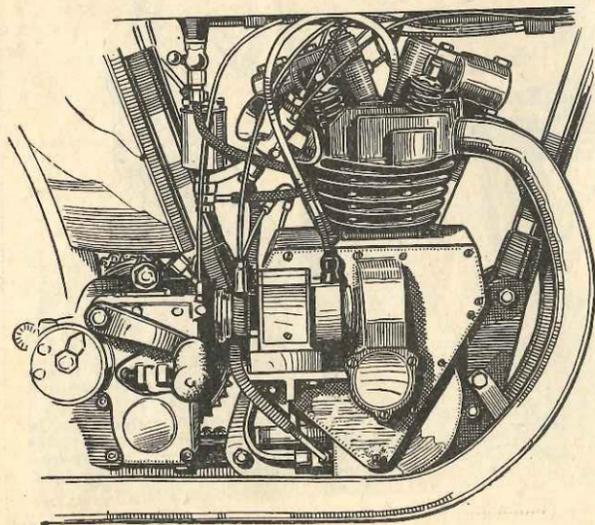
montages très onéreux, et difficilement applicables à des moteurs de motocyclette, comme les chemises vissées. Si on essayait de chauffer le cylindre d'aluminium et, grâce à la dilatation, pour y glisser la chemise froide, on risquait de voir le cylindre aluminium se fêler quand il se contractait ou bien la chemise se fausser. Avec les alliages au silicium dont l'alpa est le prototype, la dilatation est bien moindre, et la difficulté est moins grande. De plus, il se produit une compensation. En effet, la chemise en contact avec les gaz chauds



Le bizarre cylindre d'un moteur projeté par Marchand. Une grande partie du cylindre pénètre dans le carter.



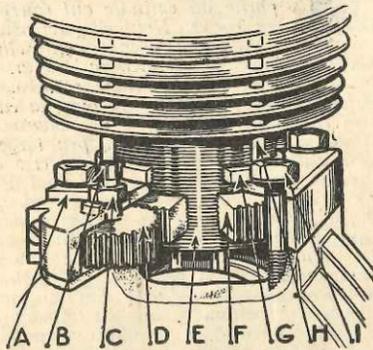
Autre type de moteur dont la culbute est entièrement enfermée et dont le cylindre ne dépasse le carter que de quelques centimètres.



Voici une vue du 250 cmc. Excelsior. Les deux arbres à cames sont dans le carter, devant et derrière le cylindre; la commande de magnéto rappelle certains bicylindres. La technique franchement nouvelle de ce moteur s'est révélée excellente sur le dur circuit de l'île de Man.

est à une température plus élevée que le cylindre en aluminium refroidi par l'air extérieur. Grâce aux alliages légers à faible coefficient de dilatation et à ces phénomènes de compensation, le montage des chemises en contact intime et perpétuel avec le cylindre en alliage léger est devenu possible. Nous ne dirons pas toutefois qu'il soit facile et que du premier coup on soit assuré de résultats parfaits. La technique de ce procédé est, au contraire, assez délicate, et nécessite une longue période de mise au point, mais enfin on peut être assuré, par une expérimentation méthodique, d'arriver au but et c'est l'essentiel.

Une autre difficulté c'est la fonte d'un bloc de dessin assez compliqué, ce qui nécessite encore une étude très soignée. La fonte ne donne de très bons résultats qu'en coquille et cela nécessite un matériel très coûteux qui ne peut être amorti que pour de très grosses séries. Les alliages d'aluminium et surtout ceux de magnésium se moulent admirablement et donnent des pièces très homogènes et très nettes, mais



Un carter qui avale son cylindre à la commande. Le moteur à compression variable dont nous avons parlé dernièrement.

là encore au prix de nombreuses recherches. Il est d'ailleurs certain qu'un tel bloc est nettement plus coûteux, et avec la lutte actuelle des prix, c'est un obstacle dont il ne faut pas se dissimuler l'importance. Le cylindre et la culasse de fonte donnent en pratique de très bons résultats et il est probable que malgré les avantages du bloc en alliage léger, ils constitueront encore longtemps la solution classique.

On peut également redouter le manque d'accessibilité. Le démontage d'un actuel moteur de motocyclette ne présente pas de difficulté, si on dispose d'un petit outillage. Il n'en serait peut-être pas de même avec un bloc, mais toutefois l'ingéniosité de nos constructeurs, nous permet d'espérer que ce problème n'est pas insoluble. On peut avec un plateau inférieur démontable obtenir une très bonne accessibilité, ainsi que le prouvait une motocyclette exposée au dernier Salon. Il faut également remarquer que la grande durée et la robustesse des organes de nos moteurs rendent plus rarement nécessaire un démontage du moteur. Le décalaminage, qui est en pratique la seule opération d'entretien que pratique la majorité des amateurs, sera toujours aisée grâce à la culasse démontable.

Le bloc chemisé présente donc des avantages certains, mais il a contre lui un prix de revient plus élevé, une construction plus délicate, et peut-être une moindre accessibilité.

RAVISSE.



Le Columbus Haus à Berlin sur la Postdammer Platz.

de BERLIN à TUNIS...

TÉDEUR poussiéreuse du Salon d'automobile, lumières réfléchies sur le chrome et l'émail, tu les abandonnes, enfin. Dehors, dans la nuit, il neige. Au parking, attend une moto fantôme drapée d'un blanc linéol. Et l'avenue du Kaiserdamm est

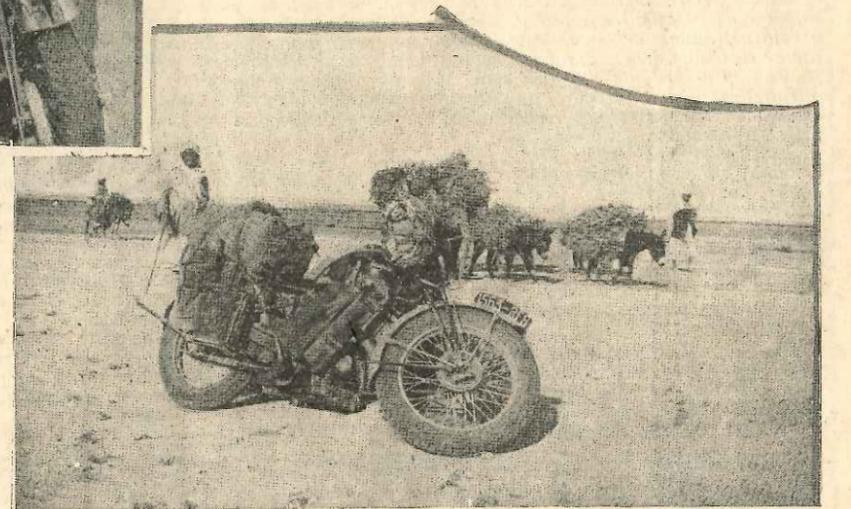
transformée en une piste molle où tu avances, creusant prudemment ton ornière, comme, il y a un mois dans le sable brûlant du Sénégal. Dernier soir à Berlin; où irions-nous bien? A ce café Vaterland où l'on emmène les cousins de province? Justement, j'aurais deux autres Français avec moi, pour quelques heures. Quel étage choisir? Quel décor, quel pays? Le premier? La terrasse sur le Rhin, et le vaste panorama du fleuve. Le second? où l'auberge tyrolienne aligne ses tables rustiques devant les glaciers et les pics. Bientôt, même, l'orage éclatera sur l'Alpe, les éclairs zèbreront la toile de fond, parmi les grondements du tonnerre (en zinc). Le troisième? Eh! oui! Installons-nous sous la tonnelle. Le vignoble de Cobenzl domine les toits de Vienne, au lointain, le Danube! Les « girls » du « Vaterland », pseudo-blanchisseuses, viennent, en dansant sur un air de Strauss, accrocher le linge entre les branches des vignes. Suspensue, une carafe au fond percé égoutte le vin blanc de l'année dans nos verres.

Ailleurs, en cette fin de février.... orange! les meetings monstres, les vagues de bras levés, les tempêtes d'acclamations et de chants préludent à l'avènement du troisième Reich. Mais ici, nous ne discutons que de motocyclette.....

Blocs, cardans, carters de chaîne dansent dans des cerveaux fatigués par six jours de Salon. Demain, Dieu merci! le voyage reprend vers le Sud! on va la grignoter, à nouveau, sa ration quotidienne de kilomètres... Que dire à mes compagnons, (des techniciens, eux.)? « Une fois parti, voyez-vous, je suis tout simplement le « client » qui ne veut pas être ennuyé. Ne me demandez pas d'effectuer des réglages fréquents. J'ignore si mon moteur a des soupapes!! Et vous, dessinateurs, mettez-lui,

s'il vous plaît, des culbutées ou des latérales, un, deux ou quatre cylindres, c'est votre affaire. Placez, dans le semi-bloc, ou dans le bloc tout court, rien que des pignons ou quelques chaînes, que m'importe! A une condition! Que je n'ai pas à y toucher!! Un décalaminage à 10.000 kilomètres, passe encore (si la culasse est détachable en deux minutes!).... De l'essence dans le réservoir, souvent! de l'huile dans le carter, quelquefois, c'est très bien. Mais, de grâce! n'allez pas, par exemple, m'obliger à remplir de graisse une boîte de vitesses (avec une palette de bois, sans doute! comme une oie au gavage!) ni de veiller à l'alimentation, séparée! de ma chaîne primaire... s'il y en a une!! Pourquoi diable tous ces organes exigeraient-ils un régime différent? La table d'hôte, vous dis-je: un graissage unique, à l'huile pour toute cette famille!

La roue détachable vous semble un luxe inutile? Quand viendra, charmante surprise, la crevaison fatale, faudra-t-il encore, en 1933! se battre avec une chaîne pleine de cambouis, procéder, en jurant! à l'ajustage délicat de l'attache baptisée rapide par un humoriste (si vous ne l'avez pas « semée » dans la boue ou le gazon!) Excellente épreuve technique! dites-vous. Votre sourire est cruel. Je n'oserai plus vous demander un peu de confort, de protection. Et tous autant que vous êtes, les techniciens, vous ne me livrez, en somme, qu'un châssis nu. Je n'ai plus qu'à le carrosser de pare-jambes, de tabliers de cuir, de protège-mains, pour m'abriter un peu. Une moto, c'est, pour moi, le train spécial, toujours sous pression! par n'importe quel temps. En voiture! Berlin, Moscou, Rome ou Madrid!! Une moto, c'est encore le taxi transport, emmenant la femme, les amis, les bagages, brouettant même des sacs de ciment, mais oui! et des



Sur la piste de Souara (Tripolitaine).

tuyaux d'égout, dans le Poitou natal! Ma moto, ce doit être aussi le tank des pistes mal frayées des sentes forestières. Mais comment trouvez-vous le petit blanc d'Autriche, le « heuriger ». On dirait du Pouilly, n'est-ce pas? Prosit!

La neige, manteau de légende, transforme ce banal parcours Berlin-Lyon en un itinéraire romantique et mystérieux; camouflée de blancheur, la plus prosaïque conduite intérieure évoque un traîneau de conte de fées. Les cols de Thuringe sont des batailles, les villes d'étapes, Erfurst, Eisenach, des conquêtes. Par endroits, le vent, chasseur de neige, a balayé la glace dépolie de la chaussée. Alors les monstrueux camions en panne bloquent la chaussée. Le soir tombe; et bientôt!.... moi aussi!! Chutes abondantes dans la neige, dirait un communicé météo.... Bah! des repose-pieds faussés sont le seul domage. Bénissons ces techniciens critiqués, qui, ceux-là, n'ont point voulu que leur support traversât le bloc, ou des carters d'aluminium toujours un peu fragiles... Peu à peu, le paysage noir et blanc devient Alsace, puis Franche-Comté. Enfin, derrière Bourg-en-Bresse, le sol sombre de la terre reparait, par endroit, et Lyon patauge dans la boue du dégel.

Maintenant, il va pleuvoir sur Marseille, il va pleuvoir sur Nice, sur la riviera de Gênes, sur tout ce long ruban de la via « Aurelia » et jusqu'à Rome! Quelle bénédiction céleste....

Côté pluie, l'œil droit est clos au vent d'Ouest, j'admire, de l'autre, non sans peine, la belle ordonnance architecturale, la maçonnerie soignée de cette voie vraiment romaine. Elle s'orne

même de massifs de fleurs dans les virages, de haies d'arbustes, de pelouses. C'est une grande coquette, qui veut plaire.

Sur la route, l'homme moderne ne passe-t-il pas une bonne partie de sa vie (la meilleure) ? Aux arbres, aux buissons, aux fleurs, pensez-vous donc que les touristes préfèrent, à droite, la fière rangée de pylônes en ciment, à gauche, le bel alignement de poteaux télégraphiques ? Avec, pour rompre un peu la monotonie administrative quelques panneaux-réclames....

Un soir, par la vaste place silencieuse et verte où se dresse le Baptistère, où s'incline la Tour Penchée, tu pénètres dans Pise. Le lendemain, tu traverses la région des Maremmes, assainies, défrichées, que ne désolé plus la malaria. Les landes monotones et désertes de la campagne romaine préparent mal au rythme enfiévré de la circulation romaine où tu plonges brusquement, une fois franchi la colonnade de Saint Pierre. Les autobus surbaissés, les taxis, les limousines se livrent à une course de côte éperdue, à sens unique, à travers Rome. Je remarque au passage une façade bizarre gardée par des miliciens l'arme croisée, où de colossaux tuyaux de poêle figurent les faisceaux symboliques.

Visions cette exposition de la Révolution fasciste, véritable chef-d'œuvre de propagande. Les jeux des lumières y créent une atmosphère de cauchemar. On se perd dans un labyrinthe de salles tapissées de vieux journaux, de statistiques, de photos-montages, sous les bas-reliefs futuristes. Les vitrines enferment des armes rouillées, des chemises tachées de sang. Tout cela baigne dans des lueurs rouges et jaunes. Silencieux, on marche, sur des tapis, à pas feutrés. Soudain, on débouche, sous une coupole. Dans la pénombre un milicien garde, l'arme au bras, ce sanctuaire des martyrs. Rien ne le décore que les milliers de lettres d'argent alignées, répétant ce mot : « Présent ! présent ! » à l'infini, comme des étoiles sur le fond noir de la nuit. Et, chanté en chœur, très lointain, un hymne monte, comme d'outre-tombe.... On sort impressionné, ému. Mais où ai-je donc vu, ailleurs, ces décors, ce cadre, une inspiration similaire ? et ce qu'évoque cette exposition révolutionnaire, quoiqu'anticommuniste ! n'est-ce pas... Moscou ?....

Profitez d'un dimanche bien pluvieux, quelle chance ! pour descendre sur Naples. Dans une ville, des drapeaux, des guirlandes, des banderoles proclamant qu'ici « on ne veut que croire, aimer, obéir » pendent tristement sur l'averse. Tu l'arrêtes frissonnant à Frosinone. Grand branle-bas des camions chargés de miliciens. Des « guzzis » peintes en vert, pétaradent. Des batallas défilent en chantant. Le secrétaire général du parti fasciste, Starace, visite la ville.

A déjeuner, on m'entretient du formidable rallye des Centaures qui concentrera, à Rome, 10.000 motocyclistes. Le « Duce » lui-même, suivi du secrétaire du parti, tous deux à motocyclette ! les passera en revue, après le défilé à travers la ville.

Le Motoclub d'Italie, inspiré, appuyé par l'Etat, suit, avec succès ! une ligne générale précise : Motoriser, donc « activer », la jeunesse italienne, par le motocyclisme qui constitue une pré-

Les légions romaines sont passées là... Près de Kefen Tunisie.



cieuse éducation physique, morale, technique, et créer une troupe d'élite, au service, militaire, et civil du pays. Ce soir, à Naples, il pleut encore, mais on l'oublie vite, dans cette trahison, avec le vin du Vésuve ; et les fruits de mer, les poulpes frites. Le lendemain, le soleil sourit au golfe bleu que l'on contemple, ravi, de Torre Annunziata ; il dore les pans de mur, les colonnades de Pompéi, engloutie il y a deux mille ans dans une pâte de cendres et d'eau, tout exprès, semble-t-il, pour que les hôtels du nouveau Pompéi s'enrichissent avec les couples de jeunes mariés. Que de « sole mio », de « barcarolles », de guilartistes langoureux !

Après Pæstum et son temple fameux, plus bas que Salerne, commence cette Italie du Sud peu fréquentée des touristes. Une route de montagne, incroyablement tourmentée, se tortille péniblement vers le Sud, à travers tous les plissements des Apennins. On trouve même de la neige, au col, avant Castrovillari. Les voituriers calabrais s'abritent sous d'énormes parapluies verts, les passants se drapent dans des capes. Et les femmes portent sur leur tête de lourdes coiffures comme des tapis.

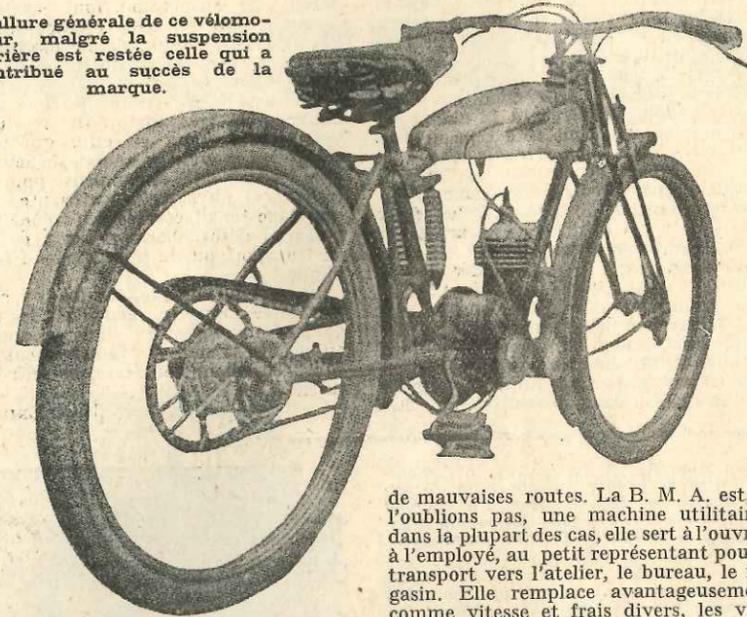
(A suivre.)

R. SEXÉ.



Marché africain : bazars à prix strictement variables !...

L'allure générale de ce vélomoteur, malgré la suspension arrière est restée celle qui a contribué au succès de la marque.



LA B.M.A. VERLOR

à suspension arrière

sible. Techniquement, d'autre part, cette suspension doit être un facteur de solidité : « Je plie, mais ne romps pas », disait le roseau et le rapprochement peut très bien se faire dans le cas présent.

Combien de temps le cadre d'un vélomoteur résisterait-il à la rupture, s'il n'y avait, à l'avant, une fourche élastique ? et, puisqu'on a reconnu la nécessité de cette demi-suspension, pourquoi ne pas admettre comme meilleure encore la suspension intégrale ? poser le problème, c'est le résoudre, comme disait un grand technicien...

Pour moi, je veux m'en tenir au fait acquis : j'ai essayé la dernière née de chez Verlor, j'ai fait un essai comparatif et l'expérience m'a prouvé... en trois coups de ressorts à boudins... que mon anatomie n'hésitait pas entre les deux formules. Nul besoin d'aller bien loin, ni de faire un long kilométrage. Il est aux environs immédiats des ateliers de MM. Thivolle quelques ruelles dont les pavés manifestent, à l'œil nu, leurs mau-

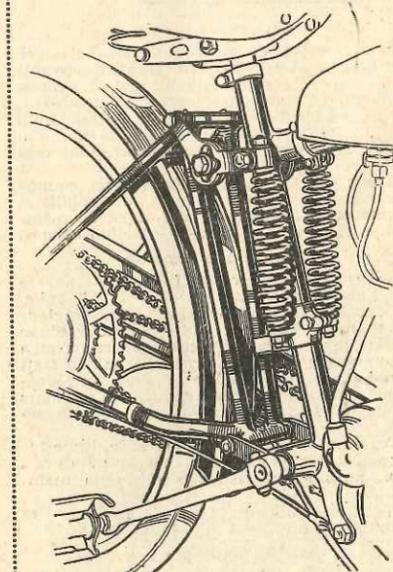
L n'y a pas si longtemps, je me souviens avoir fait une allusion humoristique aux futurs vélomoteurs dont certains pourraient être : des quatre cylindres à cardan. Je ne suis plus sûr aujourd'hui que cela soit de l'ironie et je penche à croire que ce serait presque une prophétie. A voir, en effet, avec quelle rapidité la formule initiale du vélomoteur évolue, on est en droit de se demander où les constructeurs s'arrêteront dans leur course vers le progrès.

Ces réflexions me sont suggérées par le dernier essai que je viens de faire : celui du vélomoteur Verlor à suspension arrière.

Nos lecteurs de plusieurs années se souviennent des polémiques engagées sur les motos à suspension arrière ; où en est-on aujourd'hui ? Les marques qui ont adopté ce dispositif, si souvent réclamé, se comptent, en France comme à l'étranger. Il faut reconnaître qu'en raison du poids et de la vitesse, le problème est plus complexe sur une moto que sur un vélomoteur, mais le mérite du constructeur qui a appliqué cette solution à ses B. M. A., n'en est pas moins grand et digne d'être tout spécialement souligné.

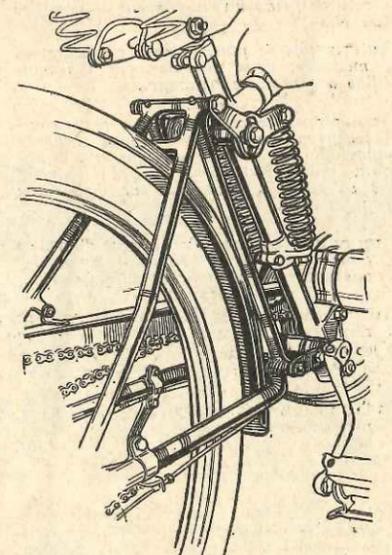
Il a déjà été donné à *Moto Revue* d'inscrire les constructeurs de Verlor au rang des meilleurs artisans de progrès. Est-il utile de rappeler tout ce qu'ils ont déjà fait ? Le réservoir en selle, le modèle deux vitesses, celui à débrayage dans le moyeu, le guidon spécial à poignées tournantes, le modèle à quatre temps, pour ne citer que les points les plus caractéristiques de leurs recherches. Notez que toutes ces innovations n'ont pas pour but unique le désir de se singulariser coûte que coûte et par n'importe quel procédé, mais que toutes, elles sont motivées puisqu'apportant avec elles plus de confort, plus d'élégance, plus de maniabilité.

L'intérêt du modèle à suspension arrière apparaît à tous ceux qui, quotidiennement, utilisent le vélomoteur sur



Autre vue de ce dispositif : remarquer le double jeu de biellettes l'un sous la selle, l'autre articulé au pédalier ; ils assurent le débattement de la fourche parallèlement au tube de selle et conservent, de ce fait, à la chaîne sa tension toujours normale.

La suspension arrière est largement calculée et le dispositif par parallélogramme déformable a été étudié dans tous ses détails, on y retrouve adaptées les formules d'articulation et de freinage qui ont été depuis longtemps éprouvées sur les fourches avant.



vaises intentions ; faites comme moi : prenez successivement les deux modèles, l'ordinaire d'abord, celui à suspension arrière ensuite ; au second passage, vous aurez l'impression qu'on a refait et bien refait la chaussée pendant votre courte absence.

J'offre ainsi à tous les sceptiques de contrôler mon essai personnel assuré d'une concordance absolue dans l'opinion de chacun.

Il me reste donc à indiquer de quelle façon mécanique a été réalisée cette intéressante et efficace amélioration : comme la fourche avant, la fourche arrière est basée sur le principe du parallélogramme déformable ; cette fourche, triangulée, assure le maintien de la roue arrière et sa liaison latéralement rigide avec le cadre ; elle lui est réunie par l'intermédiaire de biellettes de profil approprié, les biellettes supérieures, en forme de « renvoi de sonnette » s'attachant par leur autre

extrémité à deux ressorts biconiques, ceux-ci parallèles au tube de selle. La deuxième liaison avec le cadre se fait à hauteur du pédalier également par l'intermédiaire de biellettes ; grâce à ces dernières, la fourche arrière se déplace parallèlement au tube de selle, condition indispensable pour conserver à la chaîne de transmission une constante tension normale qui n'aurait pu être obtenue si la fourche arrière, au lieu de se déplacer parallèlement, pivotait simplement autour du boîtier de pédalier, les deux points de pivotement, fourche arrière et chaîne étant loin de coïncider.

La machine qui m'a été confiée était le prototype d'essai, déjà vieux de six mois d'expérimentations ; la suspension y a été réalisée manuellement, soudure autogène, lime, etc... Le modèle définitif commercialisé bénéficie de tous les avantages d'une fabrication impeccable grâce aux matrices, machines-outils, etc. Les

illustrations, outre qu'elles montrent les détails de suspension, font également ressortir, sur la vue d'ensemble que l'esthétique générale de la machine ne souffre pas, en regard surtout des avantages apportés.

La suspension arrière doit amener de nouvelles et très nombreuses recrues au vélomoteur ; ceux en effet qui redoutaient les mauvaises routes de leur secteur, ceux qui craignaient pour une résistance physique insuffisante, ceux que l'âge tenait écartés des trépidations, pourront désormais se rallier à ce mode de transport ou de promenade si économique.

Et si MM. Thivolle, comme il y a tout lieu de le supposer, recueillent les fruits de leur nouvel effort dans le domaine auquel ils se sont si exclusivement et si courageusement consacrés, ce sera toute justice.

MAX END.

*Mon petit-
doigt m'a dit...*

QUE nous avons été très touchés par les amis aux reproches adressés par notre correspondant belge, M. de Hee, aux motocyclistes français absents du Rallye des Centaures, alors qu'ils avaient été invités...

QUE Kamotsu est allé aux renseignements et en ramène certains qui n'ont rien de particulièrement glorieux pour nos grandes organisations nationales...

QUE devant l'invitation officielle envoyée par le Royal Moto Club d'Italie, réservant une place d'honneur aux motocyclistes français, la Sacro-Sainte Institution de la place de la Concorde avait été prise de terreur... Pensez donc : il fallait prendre une décision !...

QU'APRÈS de longs palabres et tenaillés par la peur d'envoyer des amateurs qui seraient professionnels ou des professionnels qui le seraient trop, on prit une grande décision...

QU'ON accusa réception au R.M.C.I., de son aimable invitation et on se refusa en courant de fleurs un enterrement de première classe et...

QU'UNE fois de plus, grâce à ces heureuses méthodes, nous passons pour des margoulines aux yeux de l'étranger...

QU'A propos de margoulines, les petits constructeurs seront probablement heureux d'apprendre que c'est le nom que leur donne certain « grand » club d'assurances se réjouissant dans sa revue officielle de leur disparition devant la crise...

QUE ce n'est pas tout d'avoir plus d'un tour dans son sac et qu'il vaut mieux apprendre à ne pas manier la gaffe avec une telle maestria...

QU'EN parlant de gaffe, Kamotsu ne peut résister au plaisir de dévoiler tout ce que son petit doigt lui a raconté à propos du Grrrand Rallye des vélomoteurs, qui vécut ce que vivent les roses...

QU'AU mois de janvier dernier, Moto Revue pressentait la grande organisation nationale et syndicale qui veille sur les destinées du motocyclisme français pour organiser une épreuve de régularité pour vélomoteurs...

QU'IL lui fut répondu, avec des tremblements dans l'épiglotte, que cette initiative était non seulement inutile, mais encore dangereuse, car le Fisc pourrait intervenir (à vos poches, messieurs !) si le 30 à l'heure fatidique était seulement effleuré...

QUE Moto Revue dut renoncer à l'organisation de pareille épreuve et fut un peu plus qu'étonnée lorsqu'on annonça le Grrrand Rallye-Tombola-Loterie des vélomoteurs organisé sous le patronage du club ennemi des... margoulines...

QUE cette manœuvre loyale et bien française, malgré le tam-tam, la publicité, les grands cadeaux des grandes marques et tout le saint frusquin, a croulé devant l'indifférence générale des sportifs pour une formule aussi funambulesque que celle de la loterie-promenade...

QUE le pavé de l'ours est une vieille fable que certains organisateurs feraient bien de méditer sans relâche... KAMOTSU.

PETITE CORRESPONDANCE

On nous signale

ETANT resté en panne dimanche dans l'après-midi (roulement cassé roue avant) je me suis adressé au garage Vigo, 37, avenue Gallieni, à Bondy où, le patron étant absent, on a mis à ma disposition tout le matériel qu'il me fallait, ainsi que la liberté de l'atelier. J'ai pu réparer, changer le roulement, tout cela pour très peu de frais.

Donc j'ai tenu à vous le signaler comme un bon garage pour mes amis automobilistes et motocyclistes, car le patron est en même temps un fervent sportif. — Gozzelino, abonné.

Une bonne maison

ETANT toujours votre fidèle abonné, je tiens donc à vous signaler, M. Thivolle, 105, avenue Parmentier, Paris, constructeur de la moto Verlor. Etant possesseur d'une Verlor, je suis passé chez ce constructeur qui a examiné ma machine. Trouvant qu'elle était bruyante, on a changé les pignons du réducteur, réglé l'embranchement, changé les embouts de poignées tournantes, fait une visite générale.

Au moment de passer à la caisse, il me fut répondu très gentiment, que je ne devais rien, absolument rien, pas même la main d'œuvre.

Je crois qu'il est bon d'encourager les bonnes volontés. — M. Bayer, abonné.

Motophobie

EXISTE-t-il, un code de la route spécial pour les motocyclistes ? Ce serait à le croire.

Arrivant dernièrement à Montmédy (Meuse) avec ma Terrot 350 cmc., je fus gratifié d'un procès-verbal pour excès de vitesse (et je ne suis pas le seul motocycliste dans ce cas), alors que je roulais à 25 à l'heure environ et en 2^e vitesse.

Il est à noter que la plupart des automobilistes roulent en ville à plus de 50. Alors ?... M. Manceaux, Grand-Verneuil.

On dit que...

CERTAINES maisons françaises spécialisées dans les boîtes de vitesses viennent de mettre au point dans le plus grand secret, à l'abri des côtesaux qui dominent la Seine, une nouvelle boîte à effet gyroscopique qui supprimerait à la fois débrayage et changement de vitesses...

CERTAINES grandes maisons françaises, sous l'égide de l'oiseau sacré, serait fort intéressée par cette invention révolutionnaire...

LA nouvelle flat-twin germanique, au bloc streamline, est une des non moins attractions de la Maison de la Moto...

BIENTOT sous licence serait fabriquée en France, à un prix français et en série, la terrible 350 cmc. qui s'illustra dans plusieurs Bols d'Or, pour ne citer que cette épreuve...

SERAIT bientôt présenté dans Moto Revue un nouveau vélomoteur à plusieurs vitesses obtenues par un dérailleur, formule qui a fait ses preuves sur le vélo...

UN constructeur nous a annoncé la prochaine sortie de son cyclecar équipé d'un moteur MAG, deux cylindres en V....

UN spécialiste des courses de côte serait en route vers l'Angleterre où il irait chercher un bolide super-rapide....

UN technicien du casque métallique aurait réalisé un nouveau modèle « reflex » dont la particularité, comme son nom l'indique, serait de renvoyer de nuit, dans l'œil des automobilistes, l'éclat éblouissant de leurs phares non mis au code à l'instant des croisements... œil pour œil....

COLIN ferait un prix spécial aux visiteurs durant la période d'exposition à la Maison de la Moto, du cyclecar vainqueur du Bol d'Or, mais que c'est à Colin lui-même, et non à Moto Revue, que les amateurs devront s'adresser pour ces conditions....

UNE grande marque nationale enrichirait prochainement la gamme déjà étendue de ses modèles par quelques types nouveaux dont un au moins dans une plus forte cylindrée....

O. DE SILAINDRE

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

Plaques lumineuses

EN vertu des nouvelles dispositions du Code de la Route exigeant la nuit les numéros d'arrière visibles à 25 mètres, de nombreux fabricants ont réalisé pour voitures des plaques lumineuses ; ce dispositif est en effet parmi les meilleurs pour assurer la visibilité des numéros. Moins nombreux sont ceux qui ont envisagé cette solution pour la moto. Parmi les plaques lumineuses de motos, il faut



signaler la plaque Erbel dont M. Froley, agent de New-Map, assure la distribution. Cette plaque de modèle déposé est à la fois très esthétique et très en règle. En forme de bouclier, emboutie à la presse elle est à la fois rigide et rigoureusement étanche, aucune perforation n'étant à prévoir pour la fixation. Les numéros en composition spéciale « novolith » incassable, sont immédiatement composables, si bien que le motocycliste peut se mettre en règle immédiatement.

L'ensemble est luxueusement chromé et d'excellente présentation.

Antidétonant et Super-lubrifiant

ON sait la lutte entreprise par les grandes Sociétés de Raffinage pour donner à nos moteurs modernes un carburant qui les empêche de cliqueter et évite le cognement dans les côtes par suite des taux actuels de compression, qui réduit aussi l'obligation de changer trop fréquemment de vitesse, et qui permet au moteur de tirer à plein régulier le plus longtemps possible en prise directe.

C'est pourquoi nous devons signaler les essais faits à la Station Nationale de Recherches et d'Expériences Techniques de Bellevue du Nerv-or que nous a soumis personnellement Jules Goux.

Le Nerv-or comporte de l'aniline, qui, même employée à très faible dose, a un pouvoir antidétonant dix fois supérieur à celui du benzol, et les spécialistes savent tous l'influence heureuse de l'addition à l'essence ordinaire de tourisme ou de poids lourds d'une quantité bien dosée de ce produit. Dans le Nerv-or, un produit dont nous ne pouvons révéler la composition permet la solubilité instantanée de l'aniline dans l'essence. Le Nerv-or contient également une certaine quantité d'huile spéciale pour assurer la lubrification parfaite des hauts de cylindres.

Les résultats des essais de la Station de Bellevue ont permis de relever les nombres d'octanes suivants :

A 0 % de Nerv-or dans l'essence : 66,5 octanes ; à 10 % de Nerv-or dans l'essence : 74 octanes. A 15 % de Nerv-or dans l'essence : 77,5 octanes. A 20 % de Nerv-or dans l'essence : 81 octanes.

On arrive à 100 octanes à 50 % de Nerv-or.

Des essais personnels nous ont permis de constater qu'avec une addition de 5 % de Nerv-or dans l'essence, le rendement de moteurs de série non exagérément comprimés, devenait absolument incomparable tant dans les côtes que pour les reprises en palier.

Pour des moteurs très comprimés, 7,5 ou 10 % suffisent à supprimer toute tendance au cliquetis et permettre d'en tirer le plein rendement ; d'ailleurs, aussi bien pour le moteur de série que pour le moteur très comprimé, il devient immédiatement plus ardent, plus gai de conduite, plus brillant en un mot.

En ce qui concerne des moteurs déjà malades, ayant tendance normale au cognement, l'influence du Nerv-or est telle que, sans guérir le moteur, le mélange de 5 à 10 % de Nerv-or supprime ou diminue beaucoup le cognement.

Le prix de l'essence additionnée de Nerv-or est moins élevé que celui des carburants spéciaux actuellement mis en vente ; s'il s'agit d'un mélange Nerv-or essence poids lourd, mélange très admissible et qui vous donne un carburant très supérieur à l'essence de tourisme habituelle. S'il s'agit de mélange Nerv-or essence tourisme, le prix est encore très sensiblement inférieur à celui des carburants spéciaux actuellement dans le commerce.

Bonne adresse

UNE ancienne Maison est généralement une bonne maison, car dans un milieu aussi averti que l'est le milieu motocycliste, un établissement peu sérieux ne peut faire long feu ; nous en avons eu maints exemples au cours de ces dernières années. Parmi les maisons depuis longtemps établies, il convient de signaler le Palais de la Moto ; il semble qu'on l'ait toujours vu dans ce quartier des Ternes. Très bien achalandé, son direc-

teur M. Villeminot a su créer un stock important de machines neuves et d'occasions, vendues avec garanties à des conditions de crédit remarquables. Le Palais de la Moto pratique toutes les transactions rationnelles de vente, de reprise, d'échange, même moto contre cyclecar et voiture. C'est une maison qu'il faut visiter avant de prendre une décision quelconque.

Vêtements de grand sport

POUR les courses de Dirt Track, pour les courses en terrains accidentés, pour la piste, rien ne vaut l'équipement matelassé dont les des-



matels ci-contre vous donnent une idée.

Voyez ce vêtement entièrement en cuir chromé de bonne qualité, question importante pour la sécurité et le bien-être, comprenant une culotte solidement matelassée de kapock aux genoux avec piqûres spéciales qui permettent de garder la forme et la souplesse du cuir et une veste à fermeture Eclair aux épaules et aux coudes.

Il y a dans ce vêtement de sport l'idée du vêtement motocycliste de l'avenir.

Un matelassage léger aux genoux sera à recommander. Peu visible il est d'une grande utilité en cas de chute. Pour la veste, si commode que soit le matelassage de protection ajouté aux vêtements, il est toujours un peu trop inélegant. Cependant l'idée est en marche d'un matelassage intérieur que The Motorist, le spécialiste bien connu est en train de mettre au point.



Le sympathique Latscha, dont le stand à la Maison de la Moto est des plus remarqué, a une installation hors de pair, à Asnières.

Les succès de Bufflier

Le coureur Harwett est arrivé premier *ex æquo* en sidecars 600 cmc. au Circuit de l'Ain, équipé comme d'habitude avec un Bufflier.

A la course de côte de Saint-Marcellin, le coureur Vergier, de Montélimar, est arrivé premier en 350 sidecars, équipé comme de juste avec un incomparable Bufflier.

A la course de côte des 7 chemins, Amort arrive premier en 600 et 1.000 sidecars, équipé comme toujours avec les célèbres Bufflier.

Le coureur Haas, de Strasbourg, fait le meilleur temps des sidecars toutes catégories à la course de côte de Felsberg (Sarre), équipé comme il se doit avec un sidecar Bufflier. Le sidecar Bufflier est le sidecar des sportifs, le sidecar des succès.

A propos des 24 heures du Mans
Il est intéressant de signaler, quoiqu'il n'y ait pas de catégories motos dans cette épreuve, la double victoire d'une maison bien connue des motocyclistes : Huitric dont les accus équipent la plupart de nos machines.

Déjà victorieux en 1932, Huitric aide puissamment à la victoire des deux premières du classement 1933, l'équipe Sommer-Nuvolari et l'équipe Chinetti-Varent.

Les succès de F. N.

Après son brillant succès au Tour de France où, comme nos lecteurs l'ont appris, F. N. emporte la coupe d'accélération et de freinage grâce à Gillot et à l'admirable machine à soupapes latérales de série qui court depuis 1931 et qui s'est classée première dans le Tour de France 1932 et 1933, le Circuit des Vosges 1931, Paris-Nice 1932 et 1933, le Circuit du Sud-Ouest 1932, Paris-les Pyrénées 1932, etc..., la grande marque belge vient de se couvrir de gloire au Grand Prix des Frontières dont voici le palmarès.

Catégorie 350 cmc. — Solo Expert 1^{er} Milhoux sur moto F. N. 350 cmc.

350 cmc. — Solo Sénior, 1^{er} Collette sur moto F. N., 350 cmc.

600 cmc. — Sidecar Sénior, 1^{er} Edison sur moto F. N. 600 cmc.

500 cmc. — Solo Expert, 2^e Demeuter sur moto F. N. 500 cmc.

500 cmc. — Solo Sénior, 2^e Tacheney sur moto F. N. 500 cmc.

Une référence

Après avoir lu dans un de vos numéros l'article traitant l'emploi du « Carbohyd » je me suis préoccupé des pastilles dont je continue l'usage avec

succès. Bien qu'il m'en coûte d'écrire je ne puis faire autrement que de vous signaler les résultats que j'ai obtenus afin que vous fussiez connaître aux hésitants l'avantage d'un produit qui ne coûte rien par l'économie réalisée sur l'essence et sur le super-lubrifiant qu'il remplace.

Je ne puis abuser de vos colonnes, mais je tiens à vous faire savoir l'essentiel de mes expériences. Ayant commencé avec une machine complètement calaminée (7.000 kil.) après 2.500 kil. j'ai dégroupé pour roder les soupapes et changer les segments et j'ai pu constater que le groupe, les soupapes et les pistons ne présentaient aucune trace de calamine et principalement sur les soupapes à admission une légère couche de gras, provenant de la riche composition en huile du produit.

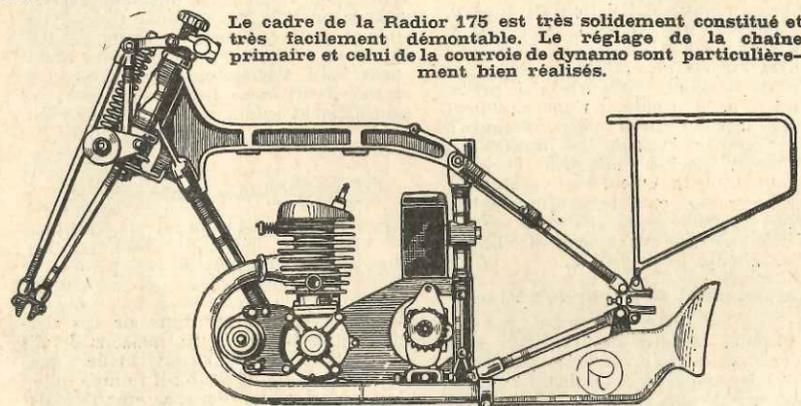
De plus et avant de dégroupier, tout en ayant un rendement supérieur, la consommation est tombée de 6 l. ou 6 l. 1/2 à 5 litres. (moto Dresch 500, 2 cyl. s. lat.)

Je me tiens à votre disposition ainsi qu'à celle de vos lecteurs qui voudraient plus de précisions, ayant fait sur des parcours qui me sont familiers des essais que j'ai contrôlés impartialement.

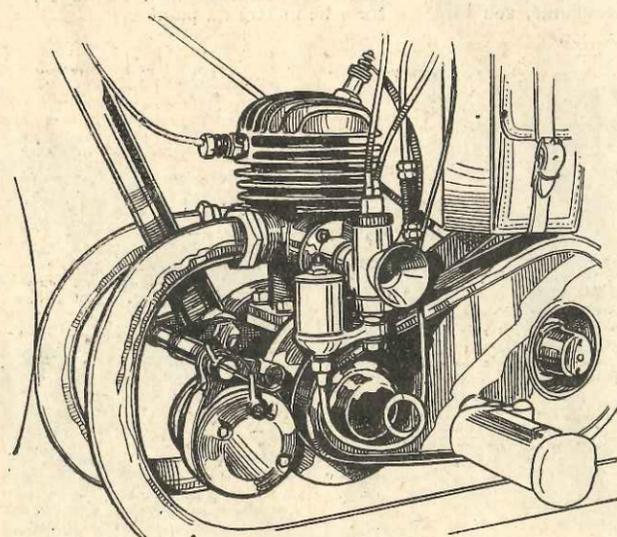
A signaler aussi l'amabilité du dépositaire.

R. GUENET, abonné.

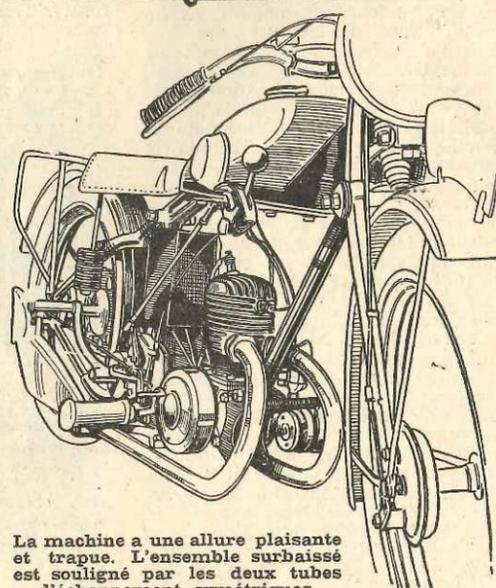
LA NOUVELLE 175 cmc 2 temps RADIOR



Le cadre de la Radior 175 est très solidement constitué et très facilement démontable. Le réglage de la chaîne primaire et celui de la courroie de dynamo sont particulièrement bien réalisés.



Le moteur est un JAP double échappement. Le carburateur AMAC placé sur le côté est en liaison souple avec le réservoir. Un vaste carter protège très efficacement la chaîne primaire.



La machine a une allure plaisante et trapue. L'ensemble surbaissé est souligné par les deux tubes d'échappement symétriques.

Comment j'ai fait PARIS-ROME-PARIS (3.000 kms) en moins de TROIS JOURS



Il y a longtemps que je rêvais à ce raid. Et lorsque la maison Gnome-Rhône me permit de l'accomplir en sidecar, je fus vraiment heureux.

La machine, vous la connaissez déjà, c'est la CV2 de Roubaix-Paris-Roubaix du circuit du Sud-Ouest, du Tour de France, du circuit de l'Ain. Un grand sport Bernardet et nous voilà prêts à satisfaire aux exigences du nouveau règlement qui oblige à annoncer d'avance le raid, à signaler tous les incidents mécaniques et à emmener un commissaire de l'U. M. F. comme passager.

Vendredi matin nous sommes à la porte d'Italie et partons à 0 heure précise. Jusqu'à Fontainebleau beau temps. La pluie commencera alors pour ne plus cesser jusqu'à Avenza. Des orages nous assaillent d'une façon ininterrompue. Jusqu'à Lans-lebourg tout marche sans encombre. Mais les difficultés de route n'allaient pas tarder.

Les douaniers français furent très aimables. Prévenus la veille par un télégramme, ils nous laissèrent passer très rapidement. Mais voici le Mont-Cenis et il va falloir monter plus de 2.000 mètres sur une route en lacets dont fort heureusement l'état est acceptable. La CV2 Gnome-Rhône Bernardet avala sans encombre, en vraie locomotive, le célèbre col qui permet la liaison la plus rapide entre la France et l'Italie.

A la frontière italienne, la douane avait été avertie grâce aux bons soins du R. A. C. Milan que je remercie avec gratitude pour toutes les gentilleses qu'ils ont eues pour moi. Le passage s'effectue sans encombre et nous voici vers midi descendant vers les plaines du Piémont.

Sur un admirable réseau routier, dont il convient de féliciter tout particulièrement le gouvernement italien et son grand chef Mussolini, nous pouvons contempler à loisir les riches cultures piémontaises, car la pluie, par bonheur vient de cesser un peu. Nous traversons Turin, belle ville tout en marbre, Asti au nom prédestiné, Alexandrie et nous voici de nouveau dans la montagne. Les virages se succèdent aux virages, agrémentés de multiples passages à niveau. Voilà Gènes dont la traversée n'est pas une petite affaire. Circulation intense. Encombrements. 45 minutes sont nécessaires pour en sortir.

Les difficultés de la route entre Gènes et La Spezia sont incroyables. Il faut plus de 3 heures pour parcourir 100 kilomètres en côte extrêmement sinueuse (une différence de niveau de 1.800 mètres est plusieurs fois répétée). Tout va bien à bord. Mécanique et passager se comportent admirablement.

Jusqu'ici nous ne nous étions pas arrêtés si ce n'est aux douanes et pour prendre de l'essence. Cependant il est 8 h. 30 du soir et nous arrivons à la Spezia. Un petit repas s'imposait...

Nous repartons pour Rome, mais à Avenza une pluie torrentielle vient nous décider à nous arrêter quelques heures pour prendre un repos bien mérité surtout pour nos pauvres yeux tout gonflés et irrités.

Nous quittons Avenza à 4 heures du matin, acclamés par des sportifs qui n'ont pas eu peur de se lever pour assister à notre départ.

Les lignes droites commencent et ne finiront plus jusqu'à Rome où nous arrivons sans encombre, après avoir pris quelques photographies à Pise, à 11 heures du matin.

Entourés immédiatement par une innombrable foule sportive prévenue de notre raid par la presse italienne, nous allons prendre un bon repas, prélude à une courte, mais aussi complète que possible, visite de la capitale des Césars.

L'heure du départ s'approche. Et à 15 heures nous repartons vers le Nord par beau temps. Nous repassons à Avenza où nous prenons 2 heures de repos avant d'attaquer la terrible étape La Spezia-Gènes. Et naturellement... sous la pluie qui augmente les difficultés de cette randonnée nocturne.

C'est là que notre raid faillit s'interrompre tragiquement. Une voiture, stationnant devant un passage à niveau m'empêcha, par l'éblouissement de ses phares, de me rendre compte à temps de la fermeture de la barrière. Je ne m'en aperçus qu'à moins de 20 mètres. Freinage progressif et, à la dernière minute, un tête-à-queue qui réussit fort heureusement... Un soupir de soulagement et nous repartons après avoir allumé une cigarette.

Notre retour s'accomplit sans histoires et nous fonçons sans jamais dépasser le 80 fatidique avec la certitude de la réussite. Voici Gènes, Turin, le Mont-Cenis que nous reprenons dans l'autre sens ce qui ne fait qu'accroître ses difficultés et... revoilà la France.

Il est 11 heures du matin et la pluie

continue ! Nous rencontrons des rescapés de Liège-Milan-Liège qui sont écœurés par cette avalanche d'eau. A Bourg : dix minutes d'arrêt pendant lesquels nous trouvons le temps de déguster un poulet à la crème (record soumis à l'homologation de la F. I. C. M.). Et voici la grande tourmente, nous traversons le fameux orage qui fit tant de dégâts sur Lyon. S'il en fit moins sur nous ce n'est pas de sa faute, car c'est une véritable trombe d'eau que nous avons franchie.

Puis la pluie se calme vers Saulieu et c'est le retour sans histoire à Paris où nous arrivons à 23 h. 30 à la Porte d'Italie.

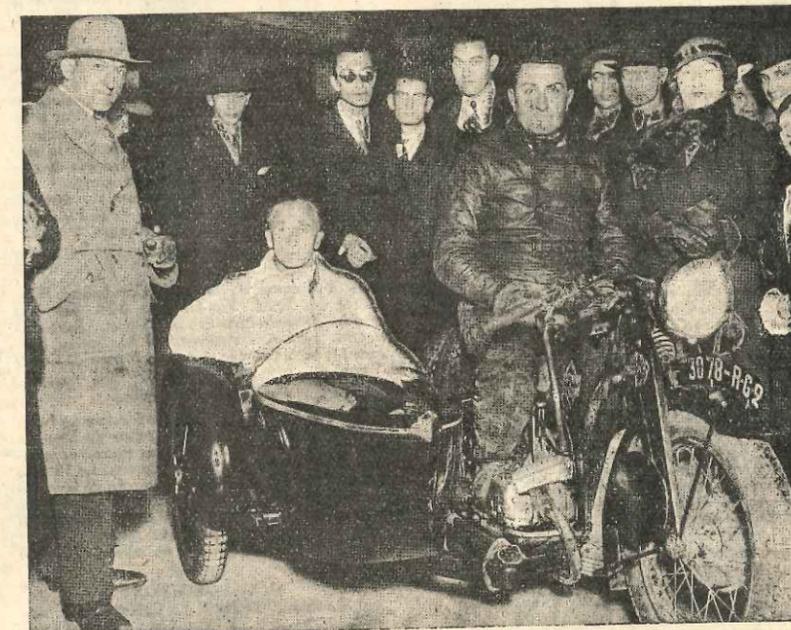
Des amis nous attendaient. Effusions. Coupe de Champagne et... repos bien mérité.

Que dire de la machine ? Comme les belles choses, elle n'a pas eu d'histoire. Je n'ai qu'à me féliciter une fois de plus d'avoir confié ma chance à Gnome-Rhône, à Bernardet et à la grande firme Toneline que je suis heureux de remercier ici chaleureusement.

Encouragé par cette performance qui démontre toutes les possibilités de ma CV2 Bernardet, je me prépare d'ores et déjà à accomplir au mois d'août la liaison Paris-Moscou dans les plus brefs délais. J'espère réussir et accomplir ainsi, à travers les routes d'Allemagne, de Pologne et d'U. R. S. S., un peu de bonne propagande pour le motocyclisme français.

Bernard

N.D.L.R. Le sidecar Gnome-Rhône-Bernardet de Bernard est exposé cette semaine à la Maison de la Moto.



Quelques instants avant le départ. Bernard et son passager ont pris place à bord du superbe ensemble Gnome-Rhône-Bernardet qui va leur permettre de mener à bien cette remarquable performance.

LA VIE DES CLUBS

U. M. F.
Comité du 21 juin 1933

Le Comité de l'U. M. F. s'est réuni le 21 juin 1933, à 16 heures, à l'Automobile Club de France, sous la présidence du docteur Castel, vice-président. Etaient présents : MM. Bastide, Diosi, Etevenard, de Fayolle, Guy, de Lirac, Mauve, Plus, Printamp, Sénéchal, Térouanne et Violet. Excusés : MM. Pérouse, président de l'U. M. F., Berthier, Darmont, Fleury, Sarthou et Weill. Le procès-verbal de la réunion du 26 avril est adopté.

Grand Prix des Motocyclistes Circuit de Dieppe — 16 juillet 1933

Sous réserve de la production des accords prévus au règlement, le Comité accepte les engagements reçus dont la liste est donnée en rubrique "Sport". D'un commun accord avec MM. Jullien, Hamiaux, Collen et Laurain, délégués du Comité d'Organisation du Circuit de Dieppe, le Comité adopte différentes mesures d'organisation concernant le Grand Prix des Motocyclistes. Il est décidé entre autres que les essais auront lieu les 13 et 14 juillet de 4 h. 30 à 7 h. 30 du matin.

Moto-Ball

Le Comité désigne MM. Etevenard, Mauve et Printamp pour former la Sous-Commission spéciale de Moto-Ball prévue au règlement déjà publié. Le Comité regrette de constater l'absence du délégué de l'Amicale Française de Moto-Ball qui avait été convoqué après avoir demandé à être entendu par le Comité.

Demande de changement de date

A la suite du refus déjà opposé à divers clubs pour des changements de date au calendrier, et pour maintenir l'application rigoureuse du principe admis de n'autoriser aucun changement de date en cours d'année, il est décidé de ne pas accepter la demande du Moto-Club de Marseille, relative au Trophée Motocycliste de Provence.

Performance contrôlée

Le Comité accepte la demande de la Société Gnome et Rhône, en vue du contrôle d'une performance sur route. M. Printamp est désigné comme commissaire pour contrôler cette performance.

Réaffiliation

Sur la proposition de l'Union Motocycliste de la région de l'Est, le Comité prononce la réaffiliation du Moto-Club de Mulhouse.

Après examen de diverses questions d'ordre intérieur le Comité fixe sa prochaine réunion au 23 août. La séance est levée à 18 heures.

M. C. SURESNES Banquet

SAMEDI soir, un grand banquet réunissait sous la présidence de M. Mathieusent, conseiller municipal de Suresnes, et de M. William, Président du M. C. S., tous les membres du Moto-Club Suresnois pour fêter la victoire de Robertson au Bol d'Or.

Après un excellent repas où la plus saine gaieté ne cessa de régner, quelques mots du président surlent féliciter Robertson de sa remarquable performance. Et tout le monde alla applaudir l'élection de la Muse de Suresnes dans un bal des plus réussis.

Rallye de nuit

A l'occasion de la semaine industrielle et commerciale, le Moto-Club Suresnois organise le samedi 1^{er} juillet 1933, une épreuve de régularité de nuit, sous le patronage du Comité des Fêtes de Suresnes.

Engagements et renseignements (5 francs remboursables aux partants) au Siège Social, 23, boulevard de Versailles. Tél. : Longchamp 11-45.

A. M. LUNEVILLE Epreuve de vitesse et de freinage

L'ÉPREUVE de vitesse organisée par l'A. M. de Lunéville, a malgré le mauvais temps, obtenu un vif succès auprès du public sportif de la région. Au cours de l'épreuve, la démonstration acrobatique du jeune Rémond fut très applaudie.

Résultats

100 cnc. am. : 1. Himatte (M. C. Remiremont) 1' 21", moy. 44 km. 440; 2. Julien (M. C. Remiremont) — 1' 17", moy. 44 km. 440; 3. Giraud (A. M. Gérardmer) 50" 3/5, moy. 71 km. 140. — 250 cnc. prof. : 1. Muller, 45", moy. 80 km. — 250 cnc. am. : 1. Giraud (A. M. Gérardmer) 46" 4/5, moy. 76 km. 920; 2. Hiltz (G. M. A. C. L.); 3. Monti (G. M. A. C. L.). — 350 cnc. prof. : 1. Grandmange, 51" 3/5, moy. 69 km. 760. — 350 cnc. am. : 1. Monti (G. M. A. C. L.) 44" 2/5, moy. 81 km. 080;



Voici quelques membres du M. C. Suresnes photographiés après la course de côte du Mont Valérien. On reconnaît au centre Robertson et à l'extrême-droite le Président M. William.

2. Dubois (G. M. A. C. L.); 3. ex-æquo. Schwender (A. M. Ludéville), Hoffmann (G. M. A. C. L.); 5. Ginsburger (A. M. Lunéville). — 500 cnc. prof. : 1. Wagner, 39" 1/5, moy. 91 km. 830 (meilleur temps de la journée). — 500 cnc. am. : 1. Rudolph, 40", moy. 90 km. (meilleur temps amateur) (A. M. Gérardmer); 2. Baumaux (A. M. Gérardmer); 3. Grégoire (G. M. A. C. L.); 4. Claudel (A. M. Lunéville). — Cycl. 1.100 am. : 1. Dodol (A. M. Gérardmer) 54" 1/5, moy. : 66 km. 420

A. M. FÉCAMPOISE Grand Gymkhana

A l'occasion de l'épreuve de régularité Paris-Fécamp, mise sur pied par l'Hirondelle Moto Club, l'Association Motocycliste Fécampoise et Régionale avait organisé le 4 juin sur le terrain du Sporting Club un grand gymkhana qui obtint un succès des plus mérités. Plusieurs clubs de la région parisienne, le M. C. Hirondelle, le M. C. Saint-Denis, le M. C. Suresnes, le M. C. Corbeil-Essonnes étaient amplement représentés.

A l'arrivée un vin d'honneur fut offert par le Président de l'A. M. F., dont l'inlassable activité et la souriante amabilité méritent tous les éloges.

Et les clubs de la région parisienne repartirent en emportant le meilleur souvenir de cette journée bien remplie et en souhaitant encore d'autres.

F. M. EST Paris-Metz-Paris

La grande épreuve d'endurance mise sur pied par la Fédération Motocycliste de l'Est pour les 13 et 14 juillet est en pleine voie de parfaite réussite. Seuls les membres des 21 Clubs affiliés à la Fédération auront le privilège de se mesurer sur les 700 kilomètres du trajet.

De très beaux challenges sont mis en compétition et la lutte s'annonce comme devant être particulièrement ardente.

Les engagements sont ouverts dès à présent et seront clos le 1^{er} juillet, à 12 heures. Toutefois, les engagements pourront être reçus jusqu'au 10 juillet, à 12 heures, moyennant paiement du droit double. Le montant des engagements ne pourra être remboursé que dans le cas de suppression de l'épreuve, en cas de force majeure. Toute déclaration reconnue fautive entraînera la mise hors de course du concurrent, et une amende de cent francs. Le nombre des concurrents est illimité.

Tous engagements et renseignements sur demande adressée à M. Barthélemy, Président de la Fédération Motocycliste de l'Est, 4, place des Parais, à Metz.

A. M. DOUBS Comité

Président d'honneur M. Treille de Grandsaigne. Président actif M. Erard. Vice-présidents MM. Faivre et Dromard. Secrétaire-trésorier M. Oudet. Secrétaire-adjoint M. Jacquin. Trésorier-adjoint M. Auzias. Délégués sportifs MM. Chalmin et Auzias. Membre du Comité M. Pasquier.

Programme Sportif

AYANT déjà organisé nombre de sorties dans les beaux sites du Jura, l'Amicale Motocycliste du Doubs a organisé au Stade de Montrapon deux matches de moto-ball qui remportèrent le plus grand succès. Le 18 juin, l'équipe des « Lions de Sochaux » triompha de la courageuse équipe du M. C. Furan par 5 buts à 0. Pour le pont du 14 juillet, l'Amicale ira visiter à Pechelbronn les puits de pétrole et les raffineries Antar. Il est question de gymkhanas, de rallyes... Nous en reparlerons.

M. C. BORDEAUX Le kilomètre lancé de Castelnau

L'ÉPREUVE ouverte pour motocyclistes du 9 juillet de 14 à 17 heures sur le kilomètre 20 à 21 de la route de Soulac organisé par le Moto-Club de Bordeaux sera dotée de 3.190 francs de prix et d'une très belle coupe.

M. C. CORRÉZIEN

UNE Société d'Encouragement aux sports, au tourisme et de défense et d'entraide des motocyclistes a été formée à Tulle. Son siège social est fixé à la mairie.

Le bureau est ainsi constitué : Président : M. Mazauric; vice-présidents : MM. Lamothe, Roume; secrétaire : M. Chambon; trésorier : M. Guiraud; administrateurs : MM. Bréval, Lagarde, Gourmair et Maury.

Pour tous renseignements ou adhésion, s'adresser à l'un des membres du bureau.

Les correspondances doivent être adressées au président.

M. C. STYL'SON

C'EST le 3 juin 1933 qu'est né le Moto-Club Styl'son de Perpignan.

Sous l'active présidence de M. Rière, ce jeune Club auquel *Moto Revue* adresse tous ses vœux de prospérité groupe déjà 45 membres et se promet de faire de belles sorties.

La première aura lieu le 23 juillet à l'occasion du Grand Prix de Carcassonne. Renseignements au Siège, 14, route de Bompas, à Perpignan.

M.-C. NICE Nouveau Bureau

Président : M. Zola, chevalier de la Légion d'honneur; vice-présidents : MM. Tinetti et Groppo; secrétaire général : M. Dogmibène; secrétaire général archiviste : M. Bal-del; secrétaire adjoint : M. Delage; trésorier général : M. Rouys; trésorier adjoint : M. Calabro; membres : MM. Agnel, Boetsch, Braccini, R. Bermond, Boucly, Chenu, Bailet de Joncy, de Castello, Rolland, Jannot, Lafarge, Pelge, Fyot, Gerdesius, Paschiero.

M.-C. PARIS

Au M.-C. P. chaque dimanche une sortie SORTIE du 2 juillet : pique-nique à Varrède, baignade foot-ball. Environ 130 kilomètres.

Rendez-vous 8 heures Porte Dorée. Itinéraires à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

Le 9, sortie sur l'Aigle. Circuit Aiglon. Tous les touristes du M.-C. P. se feront un devoir de venir encourager les 2 équipes du Club engagées dans cette compétition. Visite du monastère de la Grande Trappe, à Soligny (messieurs seulement).

S. A. M. PRÉ SAINT-GERVAIS

A l'occasion de la fête du Pré Saint-Gervais, la Société automobiliste et motocycliste organise un rallye ballon. Celui-ci eut lieu le 25 juin et reçut un accueil bien mérité. Le temps nous assurant de sa clémence, nombreux furent les concurrents qui prirent le départ sous un soleil radieux afin de disputer la coupe offerte par notre président d'honneur, M. Pierre Vaysse.

A 19 heures, le ballon « Le Gervaisien » se posait à Bondy tandis que, de toutes parts, arrivaient motos et sidecars. La coupe revint à notre jeune sportsman Maurice Delaporte à qui nous adressons nos plus vives félicitations.

MOTO-BALL

Championnats de France

VOICI l'état des premiers matches joués pour le championnat de France de moto-ball.

Région Nord. — M. B. C. Paris, 6 points, 2 matches joués; M. B. C. Dionysien, 2 points, 2 matches joués; M. B. C. France, 0 point, 0 match joué.

Région Nord-Est. — U. M. Aube 3 points, 1 match joué; Moto-Ball Vitryat, 1 point, 1 match joué; U. M. Marne 0 point, 0 match joué.

Région Est. — M. C. Sochaux, 3 points, 1 match joué; M. C. Furan, 1 point, 1 match joué.

La section Moto-Ball de l'U. M. Aube désire conclure deux matches en septembre.

Adressez la correspondance à M. Ducassé, 2, rue du Marechal-Joffre, Sainte-Savine (Aube).

LE SPORT

GRAND PRIX DE L'U. M. F.

Circuit de Dieppe

(16 Juillet, 1933)

Liste des Engagés

Classe 175 cnc. — E. Fernihough (Excelsior); Ivan Goor (Benelli); Bergallo (Terrot); Cossin (Prester).

Classe 250 cnc. — R. Deveaux (M. G. de Dieppe); Davenport (X.); Walter Voigt (D. K. W.); Vivière (Rudge); Manders (Rudge); Andreino (Clément Jap); Bergougnot (M. C. de Paris); Becque (Terrot); Padovani (M. C. Marseille).

Classe 350 cnc. — F. N. I. (Milhous); F. N. II (Collette); Norton (X.); Norton (X.); Mathias (Durandal); Soulias (M. C. F.); Charon (M. C. F.); Blouquy (Motoconfort); Oerum (New Map Jap); Monneret (Monet-Goyon); Roland (Monet-Goyon); Skaba (Terrot); Loyer (Velocette).

Classe 500 cnc. — Dobson (Rudge); F. N. III (Demeuter); F. N. IV (Tacheny); Sarolea (Grégoire); Sarolea (Poncin); F. Renier (Sarolea); Norton (Percy Hunt); Norton (Stanley Woods); Franz Vaasen (Norton); Carité (Magnat-Debon); Montagnard (Sarolea); Tyrell Smith (Rudge); Perrin (Monet-Goyon); Capuciat (Stella).

suffisante pour couvrir les frais de route. Certes il faut toujours faire intervenir l'imprévu et partir avec une somme supérieure.

Mais ce qu'il est indispensable de souligner, c'est que Paris-les Pyrénées-Paris est une épreuve accessible aux amateurs les plus modestes leur permettant ainsi, à peu de frais, de tenter leur chance et de révéler toute leur valeur. C'est le but que nous avons toujours poursuivi.

CIRCUIT DE L'AIN

Les Coupes

VOICI l'attribution des coupes qui ont été mises en compétition dimanche dernier, dans le Circuit de l'Ain organisé par l'U. M. de l'Ain :

250 cnc. — Coupe de la Ville de Bourg : Terrot (Coulon-F. Fraichard).

350 cnc. — Coupe du Comité des Fêtes : Terrot (Martin-Tastet).

500 cnc. — Coupe des Ondes : Automoto (Orengasartorio).

Au-dessus de 500 cnc. — Coupe de la Ville de Nantua : Gillet-Herstal (Andrieux-Dumoulin).

Une coupe a été attribuée à Peugeot, marque qui avait dans l'épreuve le plus grand nombre de machines.

La Coupe du Syndicat d'Initiative, destinée à la machine la mieux équipée et la mieux présentée, a été attribuée à ja 500 cnc. Terrot, de Krebs.

Précisions

Le communiqué officiel de l'U. M. Ain donne parmi les premiers ex aequo du circuit de l'Ain en catégorie 350 cnc. : Cognard (A. M. U. M. A.). Il fallait lire Cognard (M. C. F.) dont, d'ailleurs le Témoin, faisait l'éloge quelques lignes plus bas, dans ses Aveux...

CIRCUIT D'ARTOIS

Le Classement

Groupe I (Motos 175 et 250 cnc.). — Leblanc (Peugeot); Boudry (Automoto); Mopy (M. C. Artois); Heughe (Monet-Goyon); Fraichard (Terrot); Guignard (Terrot); Poitte (Peugeot), 3 abandons.

Groupe II (Motos 350 cnc.). — Pétaïn (M. C. Lensois); Pacary (Calthorpe); Maisonnave (M. Debon); Becque (Terrot); Lachambe (Terrot); Delichère (M. C. du Douaisis); Cabaret (Stylson); 14 abandons.

Groupe III (Motos 500 cnc.). — Hessel (M. C. Artois); Demerval (M. C. Lensois); Duvois (M. C. N. F.); Krebs Maurice (Terrot); Skaba (Terrot); La Taupé (M. C. Artois); Naas (Gnome-Rhône); Steffe (Gnome-Rhône); Voreux (Soyer); Peillon (Gnome-Rhône); Passet (B. S. A.); 7 abandons.

Tous sans pénalité sauf Poitte (Peugeot), 23 points.

Aveux d'un Témoin

800 km. à faire en 16 heures, sur des routes variées menant d'Abbeville à Douai et de Calais à Amiens, routes parfois bonnes, parfois très mauvaises. Des moyennes élevées (jusqu'à 52 km.). Des contrôles rapprochés (deux fois 39 km.). Voilà ce que proposait le M. C. Artois. Réponse 51 partants. La difficulté ne fait jamais peur.

25 arrivants seulement. Le départ à minuit s'abrita plus que toute fatigue, et la plus petite défaillance d'éclairage ou de mécanique fut durement sanctionnée. Un fait à constater fut l'abondance des panes de lumière; machines en service depuis quelque temps, équipements à revoir. Résultats : des retards, totalisés jusqu'à la mise hors course, des chutes dans le noir; des abandons.

Dès le départ les 500 cnc. entamaient une première boucle dans le district minier Douai-Hénin-Liétard. (Bien mauvais passage sur les boulevards extérieurs de Douai.) Parcours effectué en trombe, à allure de circuit, dans la communauté des lumières, un bloc compact qui redégingole sur Arras à... 63 de moyenne vraie; (grâce aux régionaux, qui connaissent ces routes comme leurs poches.) Quand nous disons régionaux nous pensons en particulier à Naas, le « secoueur de meule » de la journée, toujours allant, toujours content.

Défilé vers Abbeville. Bonnes routes, repos; le train ne dépasse pas 90, et pourtant, il y aura 25 minutes d'avance au contrôle, où, tout en gobant les œufs des poules de Passet, on se chauffe le dos aux bornes lumineuses.

L'aube commence à poindre à 2 h. 30 à Montreuil, le jour, dans lequel disparaissent les leurs des phares côtiers. Voici Boulogne, avec la rude grimpette (combien? 12 pour cent?) de la porte Gajole, Calais, contrôle. Retour sur Arras par Saint-Omer, mauvais presque tout le temps.

360 km. sont faits, longueur d'une étape du Tour, et il en reste 440 à faire...

Repos d'une heure, plutôt néfaste. Mais un peu de pluie réveillera les énergies lassées par une nuit toute blanche. Filons sur l'Est et le Sud, Montdidier, Bray, près duquel une machine extraordinaire fit tiquer les curieux : devant un hangar en retrait, demi-bâchée, une moto apparemment de course, le bas caréné, un tuyau d'échappement passant dans la coque. Un quart de seconde pour voir. Mais qui était-ce?

Albert, usines Potez, Bapaume, Arras. Et puis deux circuits courts, donc rapides, par Lens le premier, par Douai (encore les trous) le second. Dernière descente sur Amiens, lacher général pour finir, corrida des locaux, sage retour des gens sérieux.

Le résultat est vite obtenu. Champagne au « Courrier du Pas-de-Calais ». L'ultra-dévoué président Huchez lit le palmarès, palmarès à la gloire des Terrot, gagnants des 3 catégories, il vous touche par un mot aimable envers un amateur mineur; 51 ans d'âge, 30 ans de fosse. Un témoignage de sympathie envers les malheureux Gauthier, torpillé presque à l'arrivée par un automobiliste polonais (sans quoi les Magnat partageaient avec Terrot et Gnome les honneurs de l'arrivée cent pour cent). Le Challenge amateurs au club d'Artois.

Et il ne reste plus qu'à refiler vers Paris, compléter la rude sauteur des 1.200 km. en un jour et deux nuits...

LE TÉMoin.

GRAND PRIX SUISSE

C'EST demain et après-demain que se disputera la grande épreuve nationale helvétique sur le splendide circuit de la forêt de Bremgarten.

93 engagés sont inscrits, parmi lesquels nous pouvons citer les grands favoris.

En 175 cnc. — Baschieri (Italie).

En 250 cnc. — Aranda (Espagne), Aldrighetti (Italie), Bianchi (Suisse), Davenport (Angleterre), Kolfinck (Allemagne), Manders (Angleterre), Mellors (Angleterre), Dodson (Angleterre), Moxo (Espagne), Pitarini (Italie), Sænius (Allemagne), Schörg (Autriche), Wenzel (Allemagne), Bæstch (France), Etmuller (Suisse), Omobono, Pigarini et Serafini (Italie).

En 350 cnc. — Binder (Hollande), Davenport (Angleterre), Dürr (Allemagne), Mellors (Angleterre), Dodson (Angleterre), Percy Hunt (Angleterre), Vidal (Espagne), Boetsch (France), Cordey (Suisse), Tyrell Smith (Angleterre), Stanley Woods (Irlande), Wal Handley (Angleterre).

En 500 cnc. — Aranda (Espagne), Manders (Angleterre), Percy Hunt (Angleterre), Moxo (Espagne), Patzold (Allemagne), Self (Italie), Sænius (Allemagne), Vidal (Espagne), Tyrell Smith (Angleterre), Stanley Woods (Irlande).

En sidecars. — Amort (France), Bruce (Australie), Dürr (Allemagne), Möriz (Allemagne), Ståarkle (Suisse), Weyres (Allemagne), Felber (Suisse), Meuwly (Suisse).

UN MAGNIFIQUE EXPLOIT SPORTIF

Les fameux raidman Bernard, héros de nombreuses performances, vient d'accomplir un exploit remarquable. Accompagné d'un commissaire officiel de l'U. M. F., il quitta Paris vendredi à zéro heure avec son sidecar Gnome-Rhône-Bernardet CV.2 pour entreprendre le raid Paris-Rome-Paris, soit près de 3.000 kilomètres en moins de 3 jours.

Ce raid, officiellement contrôlé par l'U. M. F. (vitesse maximum 80 km. à l'heure, vitesse moyenne maximum 60 km. à l'heure) a pleinement réussi malgré le mauvais temps que Bernard a rencontré sur presque tout son parcours.

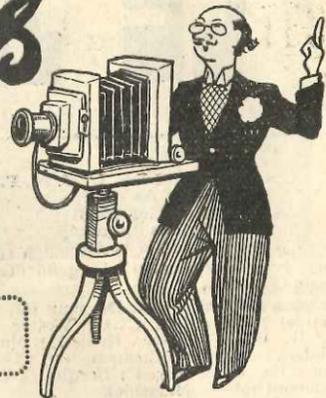
Après avoir quitté Paris vendredi 23 à 0 heure, il passa à Bourg, Chambéry, monta le Col du Mont-Cenis, traversa Turin et Gènes et s'arrêta à 22 heures à Avenza, en repartant à 4 h. 45, arrivait à Rome à 11 h. 10 et en repartait à 14 h. 40 pour regagner Paris qu'il atteignait dimanche soir à 23 h. 30, après avoir pris un court repos (21 h. 50 à 0 h. 15 à Avenza).

Voici, à l'actif de Bernard, l'homme du Pic du Midi une nouvelle performance qui prouve autant sa valeur et sa résistance que celle de sa machine.



Bernard à Rome avec la C.V. 2 Gnome-Rhône-Bernardet.

Grand Concours de Photos



OUVERT A TOUS LES ABONNÉS ET LECTEURS DE MOTO-REVUE

Le Concours de photographies ci-dessous est organisé par *Moto Revue* et les Etablissements Terrot, de Dijon. Il est ouvert du 1^{er} juillet au 30 septembre 1933. Les concurrents ne devront envoyer que des épreuves ayant un caractère touristique et sur lesquelles devra figurer *obligatoirement* et de façon distincte un vélomoteur ou une motocyclette Terrot. Un comité constitué par des personnalités très au courant de la question sera chargé de désigner les épreuves qui rempliront les buts ci-après :

- a) Vue artistique ;
 - b) Vue localisée avec site ou monument ;
 - c) Originalité dans le choix du sujet.
- Il est bien entendu que la préférence sera donnée aux documents qui permettront la reproduction la plus nette sur des couvertures de *Moto Revue*, par exemple, et où les variations de couleurs pourront comprendre la plus grande gamme de coloris : Ports de mer, châteaux, vestiges.
- N.-B. — Les paysages, en général, tels que : montagnes, gorges, donnent une très mauvaise reproduction.
- Les formats devront être compris entre : 6x9 et 18x24, soit directes ou agrandies. Les épreuves devront porter, au dos, à l'encre, quelques renseignements permettant leur identification : site, monument, département, commune, indication routière, pont, etc., permettant de faire une légende intéressant le tourisme.
- Aucune indication des noms ne devra être portée sur les épreuves ni sur les feuilles d'envoi de ces épreuves, ni sur l'enveloppe. Chacune de ces épreuves, au verso, en haut

et à droite, devra porter un groupe de lettres et de chiffres composé de la façon suivante : Initiale du prénom le plus usité ; Initiale du nom ; Initiale du lieu de naissance ; Date du jour de naissance ; Initiale du mois de naissance. Exemple : Auguste Durand, né à Toulouse, le 15 août 1902, donne : AD T 15 A. Ce groupe de lettres et de chiffres devra être adressé aux Etablissements Terrot à Dijon, avec les noms et adresses des expéditeurs. Tous les envois, classés ou non, resteront, avec droit de reproduction, la propriété de *Moto Revue* et des Etablissements Terrot, qui pourront les utiliser, notamment pour leur publicité.

Liste des Prix

- 1^{er} Prix : une motocyclette 175 cmc. Terrot, du prix de 1.995
- 2^e Prix : un vélomoteur V. M. du prix de 1.395
- 3^e Prix : un vélo homme « Terrot », du prix de 525
- 4^e, 5^e, 6^e Prix : une pendulette offerte par les Etablissements « Terrot » du prix de 35
- 7^e, 8^e, 9^e Prix : un couteau offert par les Etablissements « Terrot », du prix de 28
- Les 12 Prix suivants : douze pipes, offertes par les Etablissements « Terrot », du prix de 12
- Prix de Consolation : tout participant recevra un cendrier en métal chromé, d'une valeur de 12
- Prix spécial et cumulatif : Si un abonné à *Moto Revue* est classé dans les deux premiers : un éclairage pour vélomoteur.

Le Concours annexe du classement

Les épreuves photographiques seront exposées à la Maison de la Moto, avec des numéros, quelques jours avant la visite du jury. Les visiteurs pourront prendre part au Concours-annexe en indiquant sur des feuilles qui leur auront été remises à cet effet :

- 1^o Le numéro de l'épreuve qu'ils considèrent comme la meilleure ;
- 2^o Même indication pour l'épreuve qui, d'après eux, devra être classée deuxième ;
- 3^o Même indication pour l'épreuve qui, d'après eux, devra être classée troisième.

Celui des concurrents dont le classement aura été identique à celui du jury, sera vainqueur du Concours.

Pour éviter les ex æquos, les concurrents devront répondre sur le bulletin à une question subsidiaire : « Combien de classements conformes au classement-type des trois premières épreuves recevrons-nous ? »

- Liste des Prix du Concours-annexe**
- 1^{er} Prix : un vélo homme « Terrot », du prix de 525
 - 2^e et 3^e Prix : une pendulette, offerte par les Etablissements « Terrot », du prix de 35
 - 4^e et 5^e Prix : un couteau, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de 28
 - Du 6^e au 10^e Prix inclus : un porte-carte, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de 12
 - Au cas où le vainqueur serait un abonné de *Moto Revue*, il lui serait offert un vélo homme « Terrot », modèle luxe, du prix de... 670

petites nouvelles (plus ou moins vraies)



D'APRÈS des personnes bien informées, il paraît que les gendarmes, non seulement deviennent souriants et agréables vis-à-vis des usagers de la route mais sont maintenant aptes à rendre, avec empressement et conviction, de signalés services.

C'est ainsi que si, par exemple, la nuit, votre lanterne arrière cesse de fonctionner, le gendarme qui se trouve à proximité se précipite dans votre direction, non pas pour vous dresser contravention mais pour mettre en état de marche la susdite lanterne et ceci avec une louable célérité dans le but bien évident de ne pas vous faire perdre de temps.

Mais, ce n'est pas tout. Le gendarme a maintenant remplacé son traditionnel petit crayon par un tube de dissolution et sa petite euille de papier sur laquelle il notait, dans le

temps, les contraventions, par une petite feuille de gutta percha, ce qui fait que, dorénavant, quand il verra un motocycliste inconsidérément arrêté sur un clou au mépris de tous les règlements, au lieu de lui dresser procès-verbal, le gendarme, aimablement, proposera de réparer la crevaillon...

LES autobus parisiens ne possédant pas d'indicateur de direction, M. Mariage a mûrement étudié la question et a décidé que, dorénavant, il n'engagerait plus, pour piloter ses voitures, que des conducteurs ayant le bras long, de façon à ce que le dit bras puisse dépasser sans effort de l'un ou l'autre côté de la carrosserie du lourd véhicule afin que les signaux d'usage puissent être effectués...

UNE maison spécialisée dans l'huile pour moteurs lance également dans le commerce de l'huile pour salade, ce qui certainement finira par compliquer l'existence du garagiste consciencieux et organisé, qui se verra bientôt dans l'obligation d'afficher dans son établissement deux tableaux de graissage au lieu d'un. Le premier indiquera : huile type X pour moteur Z, huile type Z pour moteurs X, etc., le second conseillera huile type n° 1 pour mayonnaise, huile type n° 2 pour pommes frites, etc... à moins que les spécialistes n'arrivent à mettre au point un type d'huile de ricin standard qui convienne à la fois comme purge, pour le graissage des moteurs poussés et pour la marinade des harengs...

NOUS remarquons que, dans les comptes-rendus des accidents de la route du dimanche et des jours de fête l'habileté, le sang-froid et la perspicacité des conducteurs ne sont jamais mis en doute. Par contre il y a toujours à l'origine de chaque accident un pneu qui éclate, une direction qui casse, un écrou qui se dévisse ou un châssis qui se tirebouchonne.

Il en résulte, malgré les apparences parfois trompeuses et quelques coups de volant mal à propos, que le corps d'élite des conducteurs lamponeurs du dimanche et des jours de fête mérite sans réserve les plus chaudes félicitations.



ça, c'est une bougie..!

La moto est réputée pour mener la vie dure aux bougies. Trop froides, elles s'encrassent immédiatement ; trop chaudes, elles "auto-allument" à plaisir ! Montez des Gergovia sur les motos de vos clients, et vous les verrez satisfaits, car les différents types de bougies Gergovia sont étudiés pour répondre à tous les besoins des moteurs modernes, si poussés soient-ils. Et aux sportifs qui cherchent le "rendement", proposez la bougie électrode platine. Ils pulvériseront leurs records !

Quant aux automobilistes... Qui peut le plus, peut le moins... N'est-ce pas ?

Bougie à électrode normale Frs 18.
Bougie à électrode platine iridiée Frs 24.

Pour le type à adopter, consultez ou demandez le tableau d'allumage Gergovia aux

BOUGIES GERGOVIA

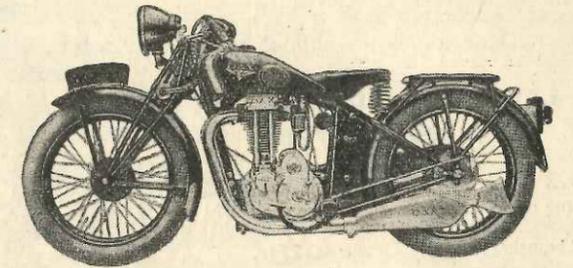
Rue de Châteaudun - CLERMONT-FERRAND
31, Rue Brunel - PARIS

MAXIMUM DE SOINS DANS UN SEUL MODÈLE

LA 350 cm³ CULBUTEURS

DAX

LA MEILLEURE GARANTIE



vitesse 110 km à l'heure équipement électrique BOSCH, 775 fr. Prix : 4750 fr.

BLOC MOTEUR 350 à culbuteurs - graissage par pompe à engrenages - carter réservoir d'huile capacité 2 litres - maximum d'accessibilité - Freins à tambour de 180 - accumulateurs protégés - carters polis - nickel chromé.

MOTOCYCLISTES ! FAITES L'ÉCHANGE DE VOTRE MOTO !

VOUS TROUVEREZ CHEZ DAX UNE MACHINE MODERNE ET DE GRANDS AVANTAGES - TENUE DE ROUTE IDÉALE

REPRISES AU PLUS HAUT COURS CHEZ NOS AGENTS OU A L'USINE

CRÉDIT AUX MEILLEURES CONDITIONS

AGENTS ! PROFITEZ DE NOS CONDITIONS UTILISEZ NOTRE SERVICE DE REPRISE

BON A DÉCOUPER

Motocyclettes DAX

6, Impasse des Cailloux CLICHY

Veillez m'envoyer gratuitement, votre catalogue, vos conditions de crédit et l'adresse de votre agent le plus proche.

Nom.....

Rue.....

à..... Dépt.....

NOTA. — Pour les reprises, écrire pour indiquer la marque, le type, l'état de votre machine et le prix demandé.



Mademoiselle PARIS 1933
REINE DE BEAUTÉ
ne pouvait porter que le
ROI DES CASQUES
Le Super-Casque

AMO

et voici ce qu'elle en dit :

« Pour mes voyages en avion, j'ai adopté le Super-Casque AMO et j'en suis enchantée. Il me va à ravir et je reçois plus de compliments quand je le porte que quand je suis coiffée par les plus grandes modistes ».

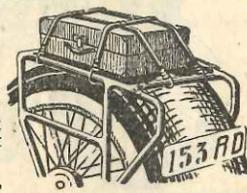
Dans toutes les bonnes maisons : 125 frs

LE BLOC-BAGAGES

AMO

Filet élastique pour fixation rapide et sûre de tous bagages quelle qu'en soit la dimension.

3 branches : 20 fr. - 4 branches : 27 fr.



Pour éviter la contravention !!!

LA PLAQUE AMO

La plus éclairante et la meilleure marché
Longue ou carrée : 30 fr.

Ét's AMO - 23, rue Descombes, PARIS-17^e

GOLD STARRY



Ses modèles noir ou couleur et imitation nacre, incassables et ininflammables.

DEPUIS
50 F.

le stylo qui marche

1328

Publicité Mollerich et Vitry

LA SOCIÉTÉ DES
OLEONAPHTES

30, Rue Le Peletier
A PARIS

vient d'acquérir
l'exclusivité
de vente de la

BOUGIE
"ÉLITE"

Fabriquée
en France
depuis 1905

17 contrôles
en cours de
fabrication.

Allumage parfait
jusqu'à 20 Kg.
de pression.

Notre brochure illustrée vous sera envoyée gratuitement sur demande

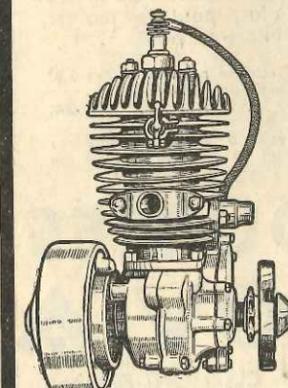
UNE MOTO LÉGÈRE - PRESTER
catégorie 100 cm³ - Pilotée par RAPEAU et RENAUD
EQUIPÉE D'UN

Moteur Aubier et Dunne

VIENT DE BATTRE

30 RECORDS DU MONDE

dont un certain nombre de la catégorie 125 cm³



Cette référence est la garantie réelle de la qualité des matériaux employés pour la fabrication de ces moteurs

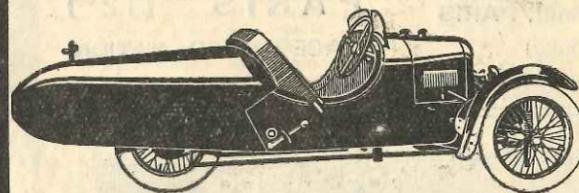
Dans votre intérêt,
exigez un **Moteur**
AUBIER - DUNNE

Le manuel d'entretien ainsi que la liste des Constructeurs qui montent nos moteurs vous seront adressés gratuitement sur demande

Moteurs Aubier et Dunne

St-AMAND-es
EAUX (Nor.)
Tél. : 123

*Pour le prix
d'une Moto!..*



NOUVEAU
MODÈLE 1933
TYPE Étoile de France

SÉCURITÉ et CONFORT
D'UNE VOITURE

IMPOTS : 1 fr. par jour
VITESSE : 120 km. à l'heure
6 CV. - 2 places

6.950 fr. VENTE A
CRÉDIT

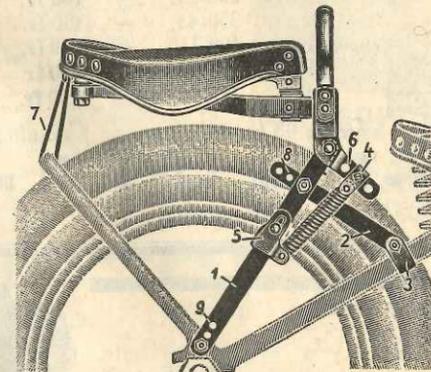
Darmont

7 fois champion de France (cyclecar)

USINES - BUREAUX - RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES :
39 bis, rue Jules-Ferry, COURBEVOIE (Seine) Tel. Déf. 05-25
EXPOSITION : 178, rue de Courcelles, PARIS - Ouvert Dimanches et fêtes de 9 h. à midi. Pub. C. SWEERTS

Nouveau tan sad
RECREO

pour machines sport, sans porte-bagage
Adaptable sur
B.S.A. - GILLET - F.N. - NORTON etc...



Frs : 290

Votre fournisseur habituel vous le procurera
Bastide - 56, Boul. de Clichy - PARIS

MOTOS

Sarolea

PIÈCES
détachées
pour

B.S.A.

et
TRIUMPH
(Type armée)

EXPÉDITIONS
en
PROVINCE

RÉPARA-
TIONS

TOUS LES MODÈLES EN MAGASIN
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

ATELIER SPÉCIAL
DE RÉPARATIONS

DELAUNAY
62, rue
Rochechouart
PARIS (IX^e)

SIDECAR
BELGIAN

LE PLUS LÉGER - LE PLUS CONFORTABLE

Pose sur toutes machines

VENTE
à crédit
sans
majoration
en 12 mois

REPRISE
de toutes
MOTOS
MODERNES

Demandez le
catalogue qui
vous
intéresse
Envoi
gratuit

Pour soigner votre
moteur
Pour éviter le
cliquetis
Pour la montée
rapide des côtes
Pour aller vite et
longtemps

AJOUTEZ
A

L'ESSENCE
TOURISME OU
POIDS LOURD

LE NERV-OR

LA SANTÉ DU MOTEUR

RENDEMENT
INCOMPARABLE

Antidétonant
Décalaminant
Superlubrifiant

UN ESSAI :
Vous serez convaincus

Pour tous renseignements :
Société de Distribution d'Antidétonants
74, Boul. Péreire, PARIS Téléphone : Étoile 39-42

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

XV

ÉCOLE DE MOTOS G. AUGOYAT

Agence des Grandes Marques

ATELIER DE RÉPARATIONS

37 bis, r. de Montreuil, PARIS

(Ouvert le Dimanche, fermé le mardi)

8, Avenue Dorian

PARIS (12^e)

(FACE MÉTRO NATION)

SAGA

ÉCHANGE
LES APPAREILS

D'ALLUMAGE & ÉCLAIRAGE DE TOUTES MARQUES

CONTRE SES

MAGNÉTOS

&

ÉCLAIRAGES

NEUFS

GARANTIS

DU DERNIER

— TYPE — DEMANDEZ TARIFS ÉCHANGES

Aux ÉTABLISSEMENTS-CONSTRUCTEURS

P. SOURIAU 13, r. G.-Gallieni, Billancourt (Auteuil 10-16) (Molitor 15-26)



TERROT

recommande exclusivement à sa clientèle
l'emploi des

HUILES *Cerrot*

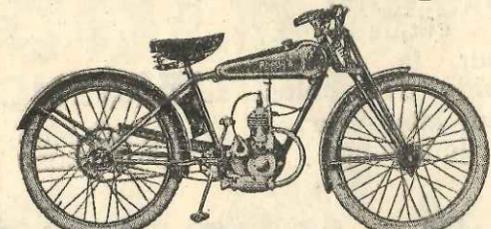
Ces huiles sont vendues dans des bidons portant la signature TERROT, munis de plombs ou plaque de garantie portant également la signature TERROT

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF

J. TACHARD, 7, rue Montrozier, Neuilly-s/-Seine

A défaut d'huile Terrot Tourisme, employez TRIPLE SHELL

FOX Rhony's



VÉLOMOTEUR moyen AYA-Starter
à Bloc-Moteur STAINLESS
2 VITESSES

V.M. monovitesse, moyen AYA-Starter, moteur STAINLESS

Envoi gratuit du Catalogue Motos

AGENTS DEMANDÉS - LYON, 60, Avenue Rockefeller

Quelques PRIX SPÉCIAUX pour Réalésage de Cylindres et fourniture de nos Pistons AZA complets, ajustés en métal extra léger et plus dur que la fonte.

Terrot	350-250 Stand.	150 fr.
Magnat-Debon	350-250	160 fr.
Monet-Goyon	175-2 t.	150 fr.
	250-2 t.	160 fr.
	350-4 t.	150 fr.
Peugeot P.	109-110	140 fr.
P.	108	150 fr.
P.	111-107-105	160 fr.

Détails 48 heures Consultez-nous

Etabl. LIPTON moteurs

DIJON (Côte-d'Or) - Tél. 18-96

BRIDIER & CHARON

7, Rue du Bac, 7 SURESNES (Seine) - Téléphone 50

BOITE pour BLOC à CARDAN

BOITE 500 cmc.

BOITE 250 cmc.

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.

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Roule
Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. Maillot 00-93 - Galvani 83-77

SOUDURE D'ALUMINIUM LASSAL

ATELIER DE PARIS
25 bis, RUE GARNIER
NEUILLY-sur-SEINE

MOTOS A VENDRE

Si vous désirez une moto neuve, vendue à crédit sans aucune majoration une moto d'occasion Révisée à nos ateliers, garantie sur facture et vendue à crédit

Une voiture neuve ou d'occasion avec crédit unique

Faire un échange aux meilleures conditions aucun versement comptant avec différence à crédit

Motos-Voitures-Accessoires, N'achetez rien avant d'être venu Voir notre stock et nos conditions imbattables

Fermé le Dimanche, Palais de la Motocyclette, 82, av. des Ternes, coin bd Pereire, Paris.

A.J.S. compet. culb. MR6 dry. sump. très vite parf. ét. 51, rue Brunel.

A.J.S. 350 compet. culb. cause départ. Prix int. 50, rue Brunel.

Vélocycleur mot. Aubier-Dunne, ét. nf. M. Marc Tricoquet, 26, r. Lapérouse, Paris 8^e

Brough-Superior Anglaise Jap 680 cul. ét. mec. nf. pneu Dunlop fort nf. écl. élec. Vis. chez Noël Ydrat, 244, r. Etienne-Marcel, Bagnolet, Seine. Tél. Avron 17-57.

Dollar Chaise, 4 CV écl. élec. 2.000 fr. tr. b. ét. Pressé, Codréau, 46, av. St-Ouen.

Occasions à crédit : 4 CV Gillet-Herstal écl. bon et. 2.300 fr. 4 CV Motobécane bloc écl. 2.000 fr. 4 CV Favor écl. 2.300 fr. 4 CV Terrot écl. luxe 3.300 fr. 2 CV Motoconfort écl. 1.000 fr. 5 CV B.S.A. sidecar ch.-ch. écl. 1.000 fr. 5 CV Terrot Jap, sidecar

PIÈCES POUR TRIUMPH - J. A. P. B. S. A. - DOUGLAS

Expéditions province, demandez tarif 1933

F. TOUTIN, 149, Boul. Jean-Jaurès, CLICHY (Seine). Tél. Pereire 10-41

ATELIER

Spécialisé avec Pièces détachées en stock

Gillet d'Herstal
F.N. - B.M.W. - B.S.A.
GNOME - Type C.V. 2
NORTON - Saroléa
TERROT - Motobécane

Toutes en magasin

CRÉDIT même prix qu'au comptant

COMPTANT Conditions spéciales

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bally, 16 - ANTIÈRES

(Seule adresse)

NE PAS CONFONDRE

à 150 mètres de la gare (Ouvert Dimanche et Fêtes jusqu'à midi) Tél: Grésillons 17-93

POUR LE TOURISME

les valises amovibles "FRAMO" sont indispensables

Pose facile Démontage instantané, complètement étanches. Peuvent être utilisées comme mallettes à main.

Modèle WEEK-END . . . Frs 125

Modèle GRAND TOURISME Frs 175

Votre fournisseur habituel pourra vous les procurer.

BASTIDE, 56, Bd de Clichy, PARIS

Pièces détachées pour Motos HARLEY-DAVIDSON Indian

Etabl^s H. FILLIAT

8, r. Victor-Hugo, Lav. Hols. Tél. Péreire 06-27

Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

6397 RFB

SOYEZ EN RÈGLE en adoptant La Plaque lumineuse LA SUPERVISIBLE

Prix : 60 frs

Livrable en 24 heures

Prix spéciaux aux lecteurs de Moto-Revue

Ets. VINCENT

12-14 r. Garibaldi, Montreuil (Seine)

2.000 fr. 7 CV Morgan éc. pn. ns. en parf. ét. marche, 2.800 fr. J. Léger, 4, Cr.-Rue à St-Maurice. Tél. Ent. 20-59. Tram Bastille n° 111 et 13 desc. Pont de Charenton.

N'oubliez pas que le Garage Renouvier, 4, r. Charles-Renouvier, Paris-20^e. Tél. Roq. 07-67, a toujours disponible en magasin la motocyclette ou le sidecar que vous cherchez. Echanges, reprise en compte

Ouvert le Dimanche.

Dollar 350 culb. équip. compl. prix 2.000, 6, r. de l'Abreuvoir, Courbevoie.

Motos et pièces dét. Dresch, 3, 4, 5 CV. Petit, 180, r. Pyrénées, 20^e Exp. Province.

B.S.A. 5 CV culb. incliné, commé nye, tr. bien équipée. Imbernotte, 1, rue des Acacias, Métro Obligado.

Dresch 350 culb. tr. b. ét. 1.700. S'adr. apr. 18 h., 3, r. St-Jules, Versailles (S.-et-O)

Dresch 500 cc. t.-sad. ét. nf. roul. 6.000 k. Pressé, 1.550. Maurin, 33, r. Daru, Paris-8^e.

Favor mot. Zurcher culb. 250 écl. élec. accus klax. dynamo 1.800 fr. Martinsaud, 177, boul. Voltaire, 11^e.

F.N.M. 50 écl. élec. t.-sad. b. ét. vend. ou éch. contre 500 ou 350 Norton Préf. Vigouroux, 4, r. Franklin, Orléans.

F.N. 600 cc. culb. pneu 715x115 écl. élec. accus. klax. Bosch, compt. vit. piston Borgo t.-sad sac. cav. Prix intérés. Tous les soirs à part. 6 h. Sollier, 78, r. Réaumur (Bar au Moka), Paris-2^e.

A vendre ou éch. moto 2 CV ctre Darmont ou Morgan sp. si b. occ. cpt en arg. b. ét. Kleinholtz, 12, pl. Charras, Courbevoie.

Griffon 175 bloc à 4 tps te équipé. 1.200 fr. Rémondier à Créchy (Allier).

le Siège "E.N." a fait ses preuves

MODELES SPECIAUX pour GNOME-RHONE F.N.B.S.A. TERROT MOTO-COMFORT ETC. ETC. POUR LE GROS E. DUPIEUX 51 rue de la Chapelle PARIS

DRESCH - MOTOS

PIÈCES DÉTACHÉES

Expédition par retour

Vente, Échange, Occasions Garanties

6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)

Ouvert de 8h. à 19h. 30 et dim. matin.

Montmartre-Garage-Motos J. PROCÈDES

28 bis, rue Calmels PARIS (18^e) - face N° 4 rue du Pôle-Nord - Téléph. MARC. 89-27

Agences: F.N., Gnome, Slde Bernardet, Pièces détach., ites rép., rectif. de cyl. Pistons spéciaux

SIDE-CARS SPEED

4, Rue Charles-Renouvier - PARIS (20^e)

Le plus beau side-car sport

Prix : 1.400

Notice sur demande

AVERTISSEUR ALTONAVOX UNIVERSAL

fonctionne par dépression

CONVIENT POUR TOUTE MOTO ET CYCLECAR 2 CYLINDRES

Prix prêt à poser : 250 fr.

commande au pied.

ALTONA 4, rue Traversière Défense 13-02 COURBEVOIE (Seine)

DAX, PEUGEOT, GNOME, F. N. DOLLAR, RHONY'X, SOYER, TERROT, ETC.
 MOTOS NEUVES ET D'OCCASION, GARANTIES 6 MOIS
CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS ET SANS 1^{er} VERSEMENT
 LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE - OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN - PERMIS GRATUIT
 ACHAT ET REPRISSE DE TOUTES MOTOS - Pièces HARLEY, INDIAN, B.S.A. soldées
LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) - Tél. GLACIÈRE 10-20

Les Casques GENO munis d'écouteurs sont adoptés par tous les As de la Course (Auto et Moto)

GENO-REFLEX, métal miroitant de nuit 120
 GENO-RECORD, à bourrelets protecteurs. 120
 GENO-METAL, (bruni et à visière) 120
 GENO-LUX, (métal recouvert) 125
 GENO-COMFORT, (toiles comprimées).... 85
 Casquette blindée 70
 Serre-tête Grand Sport 25




Et^{es} E. GUENEAU, 6, Fg St-Honoré, Paris (8^e)

SAINT-GERVAIS MOTOS
LOUIS BORDET
 SEUL CONCESSIONNAIRE des DOLLAR
 PIÈCES DÉTACHÉES - ATELIER Sp^l de RÉPARATIONS
 Tarif officiel avec garantie
 ECHANGE et REPRISSE de TOUTES MARQUES
 7, Rue du Pré-Saint-Gervais - PARIS-19^e
 Métro : Place des Fêtes - Tél. Nord 93.46 - Ouvert Dimanches et Fêtes

Être vite sans fatigue

SIÈGES PNEUMATIQUES BREVETÉS

Float-On-Air



CATALOGUE SUR DEMANDE
8, RUE DU CARDINAL MERCIER - PARIS - Tél. FIG. 89-46

LE POIDS C'est l'ENNEMI
 Le Sidecar V et W ne sera pas dur à votre moteur ni à votre cadre

IL EST LÉGER
 Sa carrosserie d'une ligne moderne, plaira à vos passagers par son confort et sa protection parfaite.

Side 1 place, 1 place 1/2 et Sport
 Catalogue sur demande
 Et^{es} V et W - 5, Rue Franklin
 Le Pré-Saint-Gervais (Seine)



"SPEEDOIL"
 n'a pas à faire l'éloge des qualités nombreuses et uniques de son **SUPER-LUBRIFIANT** tous ceux qui l'utilisent s'en chargent!

Service Technique de l'Aéronautique, Laboratoires "Bureau Veritas"
 Laboratoires du Conservatoire des Arts et Métiers, à Paris
 Laboratoires Aéropianes Voisin, Automobile Club de France
 Les techniciens les plus réputés le recommandent sans réserve.
 Un seul essai suffit pour convaincre le plus sceptique - Donne Souplesse, Puissance, prolonge vie du moteur

Seul concessionnaire pour la France et les Colonies :
S. POPOV, 21, rue Duret, PARIS - Téléphone : Passy 73-00



"ARHIS"
RÉFLECTEUR POUR PLAQUE DE POLICE

POSE FACILE
 ÉCLAIRAGE RÉGLEMENTAIRE
 FOURNIE AVEC PLAQUE VERNIE NOIRE.
 DIFFUSION PAR 1 LAMPE 3 BOUGIES.
 2 Modèles : Frs 29.50 et 67.-

Demandez-les à votre fournisseur habituel et à défaut au fabricant :

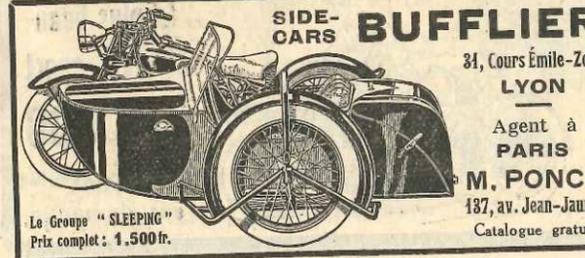
ARTHUIS
 (Dpt M. O.)
 18, Rue Denoyez
 Paris (20^e) - Tél. Ménil. 63-88

A PARTIR DE 29.50 Frs



SIDE-CARS BUFFLIER
 31, Cours Émile-Zola
LYON
 Agent à **PARIS**
M. PONCE
 187, av. Jean-Jaurès
 Catalogue gratuit

Le Groupe "SLEEPING"
 Prix complet : 1.500 fr.



DEPREZ MOTOS ET VÉLOMOTEURS
AGENCE DES GRANDES MARQUES
 PEUGEOT - TERROT - F.N. - GNOME-RHONE - MONET-GOYON - RENÉ GILLET
 MOTOCONFORT - NEW-MAP - MOTOBÉCANE, etc...
ATELIER de RÉPARATIONS

ACHAT - ÉCHANGE Toutes Motos
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT
CRÉDIT 1/4 à la commande

Dépannage - Réalésage - Stock de Pièces
 187 bis, r. Armand-Silvestre, Courbevoie
 près gare d'Asnières. Tél. Défense 07-02
 A Paris, 7, r. Meslay (Place République)
 Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée
 F. N. visible à Paris

OCCASIONS REVISÉES
 Garanties 6 mois
 App. à crud. de sond. et donne instr. méca. GRATUIT
 Perm's de conduire assuré (Garage gratuit)

Gillet-Herstal 350 cc. super-sp. écl. Bosch comme neuve 3.850
 San Sou Pap 250 cc. b. ét. équip. 1.000
 Lavergne, 5, av. Félix-Faure, Vincennes.
 Gillet-Herstal 500 culb. com. nve. équip. compl. p. grand tourisme, mach. p. 4.200, à déb. Weiss, 92, r. Compans, 19^e.
 Gillet-Herstal supersp. 350 et nf. 7.000 km. comp. eq. 3.800 fr. Ecr. Richard, 6, Armand-Moisant, 15^e.
 Jonghi 350 lat. ét. culb. nf et occ. Rémy, 21, r. Tiemcen, Paris-20^e. Superbe occ. en 350 Motococche 2 t. écl. Bosch 4.500. Velocette 350 eq. 3.500. Saroléa 350 culb. eq. 2.500. Terrot 350 2 t. écl. 2.500. Peugeot P. 107 equip. 1.950 fr. Dollar 250 bloc Chaise, ecl. 1.500 fr., etc...
 Harley Davidson mod. armée 9 CV ét. neuf, exc. occas. 600 fr. Meynial, 5, r. des Tournelles, 4^e.
 Occasion 250 Monet-Goyon, course alcool, vitesse 120 km. K. H. Bourdijon, 11, pl. du 14-Juillet, Commeny (Allier).
 Monet-Goyon 2 tps b. ét. px à déb. S'adr. Glover, 64, r. Ch.-Midi, Littré 77-35.
 Vente, ach. ou éch. V. Auto Parc, 1 à 5, av. pte Italie, gr. choix, ess. rts, px imb.
 Moto Sport Monet-Goyon 2 CV b. ét. de march. 1.800. Voir, 18, r. Poncelet.
 Monet-Goyon 2 CV 2 v., ch., cour. parf. et. 650 fr. Viron, 3, pl. de la Porte de Montreuil. Dim. matin et le soir à 20 heures.
 Motobécane 250 cc. tr. b. ét. pns nfs à vendre 1.200 fr. Martin, 21, r. Saint-Nicolas, Maisons-Lafitte.
 Motococche Suisse 350 culb. ecl. Tenor Cica, et. nf. Batailler ESSM. Hôpital Michel-Lévy, Marseille.
 Motococche 350 semi culb. c. nve parf. et. march. cas mal. 2.300. Lenglet, 11 bis, r. Quinault, 15^e à part. 17 h. Métro Commerce
 Peugeot 175 4 tps excel. et. compt. 1.400 Bregand, 34, av. Verdier, Gd-Montrouge.
 Peugeot 350 4 tps culb. eq. compl. parf. et. de nf. Px 2.500. Sem. apr. 6 h. Dim. tte la journ., Rémy, 7, villa Antony, St-Maurice
 Peugeot 350 ecl. Marchal parf. et. 2.000 ou I.F.N. 350. Pochon, 3, r. Delacroix, Saint-Maurice.
 Peugeot 350 culb. eq. ecl. Marchal 1.800 Sageon, 123, av. de la Reine, Boulogne, (S.).
 Peugeot 4 HP.P. 107 et. nf. roues int. abr. ecl. el. acc. kl. t.-sad 2.500. Motoconfort 3 HP 2 t. b. et. ecl. el. 1.800. Repel, 333, rte de Dieppe, Deville-lès-Rouen (S.-Inf.), le soir après 5 h. et le dimanche.
 Motocyclistes pour vos rép., réalésage, pistons, soupapes, demander notre tarif répar. pour vos échanges, vos occas., repr. de toutes motos en compte, 25 machines

Sécurité... d'abord
 Après la baisse de prix effectuée sur les éclairages et les accessoires, nous nous attaquons au freinage.

MOYEUX avant et arrière neufs avec tambour frein de 150 et 200 %, depuis 90 fr.

60 MOTOS diverses en solde
 vendues après essais avec garantie

Le plus grand choix de moteurs, boîtes, cadres, carburateurs magnétos garde-boue, réservoirs en selle.
 Demandez tarifs A. M.

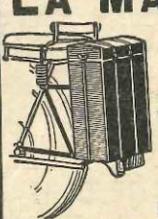
Side cars sport, neufs, complets : 995 fr.

Etabl. BEAUSOLEIL
 9, Rue Saint-Sabin, PARIS (Bastille)
 Maison fondée en 1909
 Achat comptant de toutes motos modernes
 OUVERT SAMEDI ET DIMANCHE

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

DOCKS DU PNEU
 Tous les pneus auto, moto, vélo
 Bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc
 Quelques Prix :
 27 x 4,00 2^{me} choix 67. »
 26 x 3,50 » » 63. »
 25 x 3,00 » » 52. »
 Bottes aux genoux depuis 84. »
 Sabots en caoutchouc, 28. »
 DEMANDEZ TARIFS
 VAYSSÉ - 387 rue de Vaugirard
 PARIS-XV^e - Tél. Vaugirard 41-42

LA MALLE G. FREMONT
 20, passage Petites-Écuries
 INDISPENSABLE POUR LE TOURISME ET LE CAMPING
 STABLE, HERMÉTIQUE, ROBUSTÉ, MONTAGE INSTANTANÉ sur le SUPPORT V.W.
 41 x 21 x 35 125 FR.
 41 x 21 x 45 150 FR.
 5^o aux Abonnés
 Dépôt : M. AUGOYAT, 8, avenue Dorian - PARIS-12^e



HUILE DE RICIN Pure Raffinée MOTORICIN
 7 fr. le litre (par 10 litres) Franco toutes gares Mandat ou virement compte postal : 113.33 Bordeaux
G. JUTARD, 21, Rue Foy. Bordeaux

d'occ. garanties 6 mois en F.N. Motoconfort, Monet-Goyon, Ecole-Moto, Belleville Motos, 85, r. Julien-Lacroix, Paris-20^e.
 500 culb. 2 éch. ecl. kl. siège arr. compt. montre, com. nve. Urgent, px à déb. La Maison de la Motocyclette, 42, r. Réaumur.
 2 Motos San-Sou-Pap 1 de 500 tte eq. ecl. elec. dern. mod. Px 4.300 et 1.350 sans ecl. Px 3.500 ent. nve p. roul. Ne pas se présenter. Ecr. Pichotin, 67, r. de Courbron, Vaujours (Seine-et-Oise).
 Saroléa 5 CV culb. parf. et. px mod. Clerc, 24, r. de Valdoie, Belfort (Terr.).
 Terrot 350 cc. lat. 1930 pn bal. Peu roulé 2.000. Perry, 87, r. Ranelagh, 16^e.
 Terrot 1929 350 ecl. elec. kl. sacoches t.-sad, p. jamb. et. nf. 1.800 fr. Malcuit, 84, faub. Temple, 11^e. Tél. Oberk. 13-61.
 Terrot sport 250 cc. 2 tps type F.S. tr. b. et. p. roulé. Ecr. Bellair, 13, r. Cels.
 Moto Terrot 350 cm. 4 CV luxe et. nf. ecl. Marchal, acc. dynamo, tous acces. Ess. volonté. Granger, 91, r. Félix, Colombes.
 Terrotistes ! pour ach., vend. ou faire rép. votre moto adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 25, boul. de Charonne.
 Vélocistes Verlor occasion revisés, vendus avec garantie. Prix intéressant, Agent exclusif : Richard, 69, r. de Vanves, Paris. Essais gratuits.
 Crédit bonnes motos 3 CV et Terrot 1.000 et 800 fr. Chaque premier paiem. 200 et 8 paiement 75 fr. Chri, 143, av. Emile-Zola.
 Alcyon 4 CV culb. dble échapt tte eq. ecl. t.-sad, tr. b. et. 2.500 fr. à débattre. Bailly, 4, rue Bailleul, 1^{er}.
 Gnome et Rhône D.3 roul. 12.000 km. 3.000 fr. Lebrun, 83, r. Sadi-Carnot, Vanves, Seine.
 Terrot 350 stand. 32 chrom. ecl. t.-sad, 2.600 fr. cause chom. 54, r. Rouget-de-l'Isle, Suresnes.
 Soyer 4 CV Jap dble brg ecl. elec. t.-sad parf. et. 1.850 fr. Amaudru, 20, r. Henri-Martin, Pré-St-Gervais.
 Peugeot 4 CV P.107 S.12 acc. et. nf. 4.000. Brénel, Inst. Audierne, Finistère. 2.600 francs

ESSENCE - ALCOOL
 ajoutez à ce mélange

Carbohyd

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

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

MERVEILLEUX POUR LES MOTOS les Tablettes CARBOHYD
 ne contiennent aucun produit nocif pour le moteur. Se dissolvent complètement dans l'essence.
 (Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984)
 Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule réalisée est supérieure au prix d'achat.
BON-PRIX N° 61. -- Envoyez 4 frs en timbres ou mandat (C.C.P. Paris 1662-40) à **CARBOHYD, 111, Bd Magenta, PARIS-10^e** vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

MOTO-HALL
 8, Av. des Ternes, PARIS
 Étoile 13-70
TERROT
 Gillet d'Herstal
 Saroléa - Magnat-Debon
 Motobécane - Motoconfort
BERNARDET V. W.
 Accus - G. A. arb. Longuemare
 Éclairage NOVI - Silencieux WILMANN
 Réparations - Dépannages
 Crédit, Échanges

Motoristes soyez modernes
 Vous pouvez obtenir sur vos motos la compression désirée en transformant vos motos en "Moteurs à compression variable"
 A. FILLIOL, 53, r. Hoche, Pantin - Nord 35-44

PONT de CHARENTON
 4 et 13, Gde-Rue - St-MAURICE
 Tél. Entrée 20-59
TERROT - MOTOCONFORT - etc.
 Pièces détachées - Accessoires
ATELIER DE RÉPARATIONS ECOLE-AUTO-MOTO
 Leçons gratuites à tout acheteur de moto

RÉALÉSAGES
 Révisions moteurs et boîtes de toutes marques
PERTUISOT, 23, Rue des Acacias - PARIS

CYCLES - MOTOS
Exposition des Nouveaux Modèles 1933
La Marque préférée des connaisseurs
FACILITÉ D'ÉCHANGE ET DE PAIEMENT
ATELIER DE RÉPARATIONS
A. IMBERTOTTE O. I.

B.S.A.

AUTOS
VOITURES NEUVES
GRAND CHOIX D'OCCASIONS RÉVISÉES
de Toutes Marques
Maison de confiance fondée en 1890
Tél. : Étoile 26-52 - Métro : Obligado

1, 4, 8 & 10, RUE DES ACACIAS, PARIS

SIDECARS

B.M.W. 750 lat. av. ou sans side. Prix excep., Boller, 5, boul. Ornano, 18°.
Side New Map der. mod., absolu nt pour 350 ou 500 cc. val. 1.500 à céder, 1.000 fr. Menerly, 9 ter, r. Paul-Féval, Paris, 18°.
Véritable occ. side seul mono et bi-pl., b. ét. prix intér. S'adr. à partir de 19 h. Rabotin, 12, r. de l'Avre, Paris-15°.
R. Gillet Bernardet gr. sport 9 CV susp. arr. écl. Marchal, parf. ét. 5.500 fr. Aubin, 99, av. Félix-Faure, Paris-15°.
Side Peugeot 4 CV écl. b. ét. 2.800 fr. Hourdeau, 18, r. Brillat-Savarin, 13°.
P. 104 4 CV side Richard nf écl. élec. eq. rd tour. 2.600. Geneste, 38, r. Bobillot, 13°.
Side Bernardet biplace cap. housse, 1.200 fr. Ecr. ou visiter après 6 h. Pacouil, 18, r. Philippe-Hecht, Paris, 19°.
Part. Gnome-Rhône 500 cc. D.4.32 av. side Bernardet spt. écl. Marchal roulé 5.000 km. ét. neuf, 5.000 fr. T. les soirs. Beyer, 5, imp. Gaudet, 11°.
Monet-Goyon 500 culb. réserv. selle parf. ét. vendue seule ou av. side torpille. Ferchaud 99, rue Duhesme, 18°.
Très pressé. Terrot 500 cmc., sup-sport av. sidecar Speed, équipé, compl. à peine rodée, sortie 20 avril 1933, a coûté 8.000 fr. Prix intér. G. Lariche, 29-31, r. de la Préfecture, Nevers (Nièvre).
Sidecar René Gillet 750 cmc., carros. L. V. biplace, roue susp., machine en parf. état de marche, 2.500 fr., reprendrai en compte petite moto. Ecrire Druck, 182, r. des Pyrénées, Paris-20°.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Roseng. tr. joli pet. cabr. 5 CV, ét. parf. B.S.A. 1, r. des Acacias, Métro Obligado.
Renault 6 CV 1929 C. I. luxe, tr. bon état garantie, roulé 16.000 km. Jacob, 85, rue Lafayette, Paris.
1.100 cmc. culbuteurs, freins AV., pn. base creuse, carrosserie bordino 3 places, véhicule neuf, vendu av. feuilles des mines au quart de sa valeur, reprendrai en compte moto ou cyclecar récents. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris-20°.
Sandford 1.100, et alum., mot. rev. Ruby, Juillet 32, bas prix. Henry, 27, rue Tronchet, Anj. 32-08.
Perreau, mot. Cime 7 CV b. ét., équip. 2.000 fr. Viaud, 48, r. Didot, Paris-14°.
210 Peugeot, coupé tr. b. ét. de marche. Imbertotte, 1, rue des Acacias, Paris.
Sandford 1.100, mot. Ruby tout al. dern. mod., peu roulé, et équip. Fouriez, 40, r. de Versailles, Ville-d'Avray (S.-et-O.). Vis. samedi, lundi, mercredi, jeudi à part. de 6 h., le dim. à part. de 2 h. Essai à vol.
Morgan 9 CV à air, ét. de nf, 2.000 fr. Jung, 34, r. Ch.-Infroit, Champigny, S.-M.
Sandford 6 CV, écl. él. p. ét., 6.900 fr. Sandford, 72, av. des Ternes, Étoile 43-19.
Amilcar 6 CV, cabr. revisé, b. ét. 4.000. Clerc, 24, r. de Valdoie, Belfort (Terr.).
Vente Cyclec. Villard, état de neuf, 3.000 fr. Harmonie, 22, r. Soufflot, Paris-5°.
Roadster Rosengart spécial surbaissé, carros. aluminium poli, moteur poussé, garanti 100 km. heure, 7.800 fr. Druck, 4, rue Charles-Renouvier, Paris-20°. Téléph. Roq. 07-67.
Sandford grd sport 1.100 cmc., grais. a. pression, dern. mod., 13.500 fr. Sandford, 72, av. des Ternes, Paris.
Darmont sup.-sport à eau 30, écl. élect., 3 pn nls, capote, pte-bag., b. équip., ess. té distance. Libéros, 151, r. Bagnole. Roq. 09-74.
Fiat 1933 6 CV Berlina, roulé 2.000 km., à profiter. reprendrais 3 roues en échange. Chenel, 30, rue Anatole-France, Levallois.
Darmont spécial très rap., 2 magn., écl., capote, 6.000 fr. Voir le sam. Bernard, 110, r. des Rosiers, St-Ouen ou écr. 66, rue Mont-Cenis, 18°.
Sandford 1.100, parf. état, 5.600 fr., reprendrais moto, 30, rue Anatole-France, Levallois.

GNOME-RHÔNE
PEUT LIVRER DES MOTOS DE TOUTES MARQUES
D'OCCASION
REPRISES A SES CLIENTS APRÈS AVOIR ÉTÉ SOIGNEUSEMENT EXAMINÉES ET TRIÉES.
GNOME-RHÔNE OFFICE DES OCCASIONS
51 Av. DE LA 6^È ARMÉE, PARIS

BMW
BELLES OCCASIONS GARANTIES
750 sport R 63 Fr. 7.500
750 tourisme R 11 . . . Fr. 8.500
750 sport R 10 Fr. 9.500
machines entièrement revisées, émaillées et chromées; complètes avec équipement Bosch garanties dans les mêmes conditions que les machines neuves.
BASTIDE, 56, Bl. de Cligny, PARIS

FAURNÉ
18, r. Bayard, Valence-sur-Rhône (Drôme)
Cherchant à satisfaire sa nombreuse clientèle FAURNÉ construit un nouveau side-car tourisme grand luxe transformable pouvant faire :
1 place avec coffre 100 litres
1 place avec grande malle 100 litres
1 place 1/2 en spider.
Voyez ses prix défiant toute concurrence.
Groupe sport complet, 4.190 s
Groupe tourisme comp. 4.400 s
Demander son catalogue, etc.

SIDECARS CARPIO
les mieux établis Modèles les plus vanes Sidecar complet depuis 1350 fr
52, r. de la Fraternité, ROMAINVILLE, Ancien 163

BORGO LES PISTONS DES RECORDS
RECTIFICATION DES CYLINDRES
Tous modèles 32 et 34, avenue du Roule, NEUILLY-SUR-SEINE

Quelques occasions parmi le stock de voituresses du Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris-20°. Tél. Roq. 07-67. Sandford 1.100 Ruby, carros. alum. poli, surbaissée. 8.500
Darmont spéc., équipé électr. 4.500
Amilcar C.G.S. surbaissée. 7.000
Derby, mot. Ruby DS., carrosser. Roadster surbaissé. 7.500
G.A.R. Grand sport surbaissé. 6.000
Echange, repr. en compte. Ouvert le Dim.
Camionnet. Citroën B2, p. 1.800. V. cse mal. Legay, 18, av. Garlande, Bagnoux.

ON DÉSIRE ACHETER

J'achète tes motos de 4 à 9 CV. La Moto Pour Tous, 3, r. Aumont, Paris-13°.
Suis acheteur mot. 4 cyl. refroidissem. par air, puissance effective 20 à 25 CV, pds complet en ét. de marche, 45 kg. Moteur d'occasion en bon état de marche. Faire offre à M. Bodé-Camus, 28, r. Carnot, Commercy (Meuse).
F. N. Suis acheteur de toute moto F. N. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris. Tél. Ménil. 49-43.

ÉCHANGES

Echange pour plus petit ou vend mon side grd tourisme Belgian, malle, etc., 4 attaches, pas sortie catalogue, 30, rue Anatole-France, Levallois.
Ech. Morgan val. 2.000 fr. ctre 350. Soir 19 h. Ranglaret, Cité Dépinay, Les Lilas, 210 Peugeot, P. Y. Mathis, 9 CV Citroën à vendre ou à échanger ctre motos moyen-petite différence. Briquet, 28, r. Henri-Poincaré, Paris-20°. Métro St-Fargeau.
Echange ou vend. Morgan ét. nf, carr. spéc., frein AV., écl. électr., accu, ctre belle moto culb. Laporte, 37, r. E.-Zola, Surresnes.

DIVERS

Ricin spécial, course le litre 9 fr., exp. franco toutes gaers province par 10 kg. ctre mandat de 100 fr. Pierre Brissonnet, 4, rue Charles-Renouvier, Paris-20°.
2 tubes échappem. V2, 99 fr. J.-L. Lamarche (Côte-d'Or).
Delcocyl superlubrifiant se mél. à l'essence augmente compression, le bidon 1/2 l. 16.50, 1 lit., 30 fr., envoi ctre rembours. A. Dormoy, Vatry (Marne).
Redressage de cadres, fourches, réserv. Province 48 heures. Travail garanti. Poinard, 3, rue Laroche, Paris-14°.
Accus motos 95 fr. Dynamos 95 fr., montre 45 fr. Compteurs 55 fr. Phares code 80 fr. Latrassé, 23, r. Cousin, Clichy.
A vendre 1 mot. 175 cmc. 2 T. Alcyon, complet état marche, 350 fr. Gimelle, 28, av. Gambetta, Le Blanc (Indre).
Accordéon chrom. Paola Soprani impeccable 450 fr., diat. 2 rangs, 150. Laligand, 2, rue Auteuil, 16°.
Carburateur Solex, voit. 5 CV, Ecr. Lequesne, 19, r. de Paris, Vanves (Seine)
A vendre 3 casques 2 Motorist et 1 Géno non métal., état nf, pointures 55, 58, 58, 35 fr., 35 fr., 60 fr. Lunettes triples, 35 fr. Brénéol, Institut. Audierne (Finistère).

DEMANDES D'EMPLOI

Jeune homme 20 ans 1/2 ayant permis moto, auto, poids lourd, cherche emploi conducteur pour Paris ou Province. Ecr. André Rougier, 44, r. de l'Hôt.-de-Ville, 4°.

DERNIÈRE HEURE

R. Gillet 750 av. Bernardet 2 pl. voa 15.700 frs cède 8.000 frs. r. Sadi Carnot Bagnole.
Jonghi 350 neuve 1933 montre c mpteur. écl. klax. bas prix. Girond, 54, r. de la Villette, Pré-St-Gervais.
Terrot 500 side 3.000 frs reprén. en cpte p. faib. Martin, 73, Qu. de Seine, 2, à p. 6 h.

Le Gérant: G. LACOME



Le Ténor CICCA N° 15
pour motocyclette

l'avertisseur de tous les grands champions et de tout motocycliste soucieux de sa SECURITE



TÉNOR CICCA N°15
INVENTION FRANÇAISE
Breveté S. G. D. G.

car avant la création du TENOR CICCA il n'existait vraiment pas d'avertisseur pour motos digne de ce nom

La plupart des motocyclistes réalisaient facilement une vitesse de 80 à 90 kilomètres à l'heure, n'ayant pour tout avertisseur qu'une simple trompette ne faisant même pas autant de bruit que la moto.

Le TENOR CICCA pour moto apporte la solution du problème.

Harmonieux Puissant et Clair

Il possède les qualités bien connues du célèbre TENOR électrique CICCA.

Fonctionnant par friction sur la roue avant, il se pose avec la plus grande facilité, et le moindre frottement commandé par une manette Bowden le met en action

Un dispositif spécial de graissage à dépression se charge de lubrifier automatiquement tous les organes de l'appareil. Il permet au motocycliste de faire 4 à 500 kilomètres sans s'occuper du graissage. Sa portée dépasse 1 kilomètre

Qui l'entend, l'achète

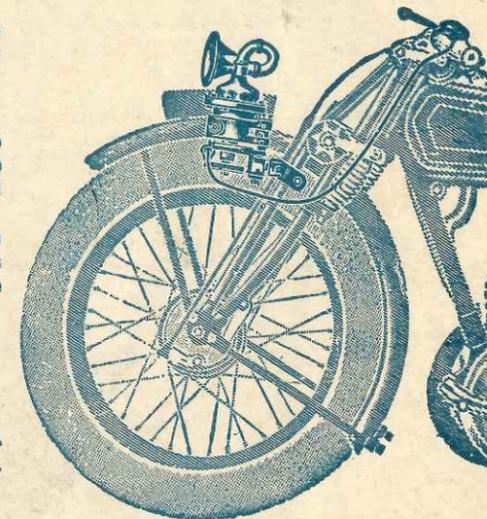
Le TENOR CICCA N° 15 pour motocyclette est livré complet avec attache universelle, commande Bowden et notice de montage.

Poids : 2 kg. 600 PRIX : 220 fr.
Supplément pour pavillon chromé : 25 fr.

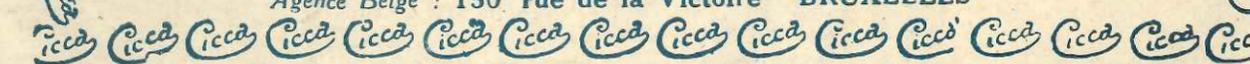
EN VENTE PARTOUT

CICCA - 114, Champs-Élysées, PARIS

Agence Belge : 150, rue de la Victoire - BRUXELLES



Position correcte de montage du Ténor CICCA pour moto.



lire sur rotative à l'imprimerie spéciale de *Mou-Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18°)
Adressez toute la correspondance, 12, rue de Orléans, PARIS.

PNEU MOTO BALLON

SOUPLÉSSE

SECURITÉ



DUNLOP