

21<sup>e</sup> ANNÉE — N° 564

30 DÉCEMBRE 1933

La Moto de 1934...

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup>-25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



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

MOTO-REVUE  
BUREAUX :  
12, Rue de Cléry, PARIS  
c/c Postal 29.737

Après une dernière randonnée en moto, comment mieux finir son année, et en commencer une autre, qu'entre amis groupés autour d'une bonne table ?



LES TRIOMPHES DE

**MONET GOYON**

L'U. M. de l'Aube enlève le  
Championnat de France  
de  
**MOTO BALL**

soulignant les qualités hors de pair des 175 et 250 Monet-Goyon équipées des incomparables 2 Temps Villiers. Cette victoire est la consécration de l'excellence d'une fabrication venue parmi les toutes

**PREMIÈRES SUR LE MARCHÉ**

Etudiées au cours de nombreux essais, conçues et exécutées en collaboration étroite avec les Clubs, les machines Monet Goyon, spéciales pour Moto Ball ont été adoptées par de nombreux joueurs isolés de clubs non pourvus d'un matériel homogène et par huit des principales équipes dont les

**SUCCÈS RÉPÉTÉS**

attestent la valeur des machines employées.

En choisissant une machine spéciale Moto Ball Monet Goyon vous bénéficiez d'une

**EXPÉRIENCE et d'une SUPÉRIORITÉ**

que seule peut offrir une fabrication ayant longuement

**FAIT SES PREUVES**

au cours des innombrables victoires dans des matches nationaux et internationaux, telles les victoires de l'U.M. de l'Aube contre les premières équipes Allemande, Anglaise, Belge, etc, couronnant sa saison sportive par le Championnat de France.

Renseignements sur demande à

**MONET & GOYON, 57, rue du Pavillon, MACON**

Succursale à PARIS, 112, Boulevard de Courcelles

**LE PLUS JOLI CADEAU** pour le Sportif

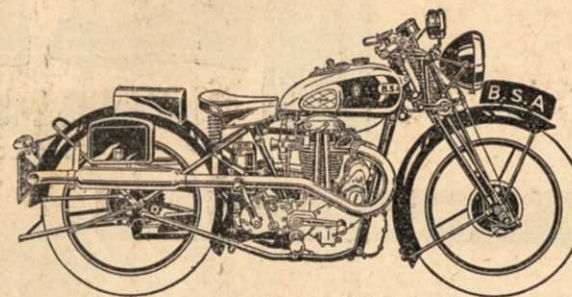
UNE MOTOCYCLETTE

**B. S. A.**

A CULBUTEURS "ÉTOILE BLEUE"

Les 4 et 5 CV "Étoile Bleue" comportent :

- Graissage par circulation d'huile,
- 4 Vitesses avec sélecteur au pied,
- Roue arrière à broche,
- Réservoir de 13 litres,
- Vitesses 4 CV : 125, 5 CV : 135,
- Fini chromé.
- Tuyaux en haut ou en bas au choix.



**PRIX** avec éclairage de luxe, avertisseur électrique et rétroviseur, soit **PRÊTES A PRENDRE LA ROUTE**

4 CV "R 34-5" : Frs 7.750 - 5 CV "W 34-9" : Frs 8.200

**VENTE A CRÉDIT 12 OU 18 MOIS**

**B.S.A. - 25, Rue Duret, PARIS (16<sup>e</sup>)**

Découpez et envoyez-nous ce bon **AUJOURD'HUI**  
Bon pour le catalogue des motos  
B. S. A. 1934  
M Rue Ville Dépt

**LES ÉTRENNES DES GALERIES DE L'EST**

Cuissards bonne qualité imperméables  
Gants fourrés



Serre-tête cuir doublé molleton

LE TOUT CONTRE 65 FRANCS  
TOUT L'ÉQUIPEMENT SPORTIF

**QUELQUES PRIX :**

- Vêtement cuir..... 180 fr.
- » » sur mesure 195 fr.
- Blouson cuir..... 149 fr.
- Culotte cuir (belle qualité) 180 fr.
- Casque protecteur..... 79 fr.
- Gilet canadien, fourré peau de mouton imperméable 129 fr.
- Para cuir façon soignée... 79 fr.
- Paraverse, homme et femme depuis.... 39 fr.
- Jaquette cuir pour dames 195 fr.
- Sacoches cuir double face 39 fr.
- Canadiens doublés fourrure, à partir de..... 120 fr.
- etc., etc.



— Prix exceptionnels —

Nous vous invitons à venir nous voir, ou demander notre catalogue adressé gratuitement.

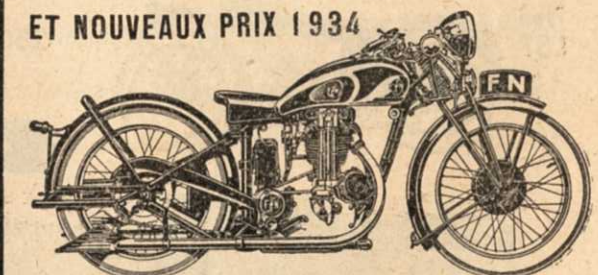
**GALERIES DE L'EST**

58, Bd de Strasbourg, PARIS - Tél. Botzaris 34-31  
Métro : Gare de l'Est et Château d'Eau

CADEAU - A tout acheteur se recommandant de Moto-Revue il sera offert un Chapeau Suroit Américain imperméable

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

**NOUVEAUX MODÈLES**  
ET NOUVEAUX PRIX 1934



La 500 cmc. - Supersport

- 200<sup>cc</sup>. 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.
- 350<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.
- 500<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5700 fr.
- 500<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.
- 500<sup>cc</sup>. 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure avec éclairage Bosch 7.750 fr.

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



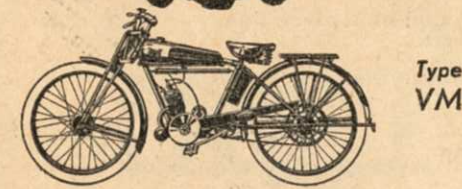


# TERROT

## CHAMPION DE FRANCE

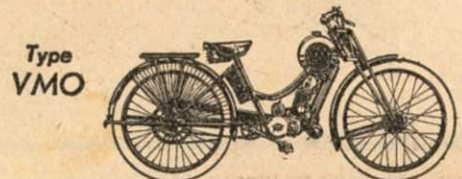
*Terrot vous présente  
 sa plus grande nouveauté  
 et vous souhaite, à vous et la famille  
 encore, la nuit bonne et douce.*

### VÉLOMOTEURS



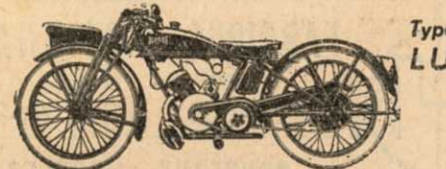
Type VM

100 cc 2 temps Monovitesse	Type V M	1.395 f.
100 cc 2 temps 2 vitesses	Type VM 2	1.595 f.
100 cc 2 temps Monovit. dame	Type VMO	1.425 f.
100 cc 2 temps 2 vitesses dame	Type VM02	1.625 f.



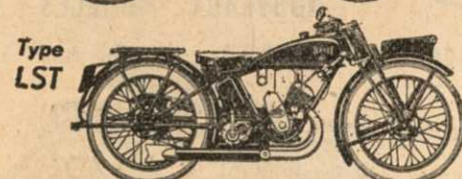
Type VMO

### 2 TEMPS LÉGÈRES



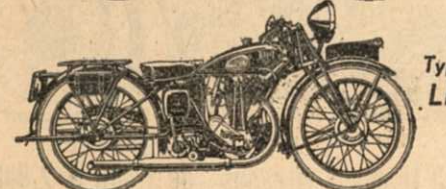
Type LU

175 cc 1 échappement 2 vitesses	Type L U	1.995 f.
175 cc 2 échappements 2 vitesses	Type LST	2.375 f.
175 cc cadre ouvert 3 vitesses	Type LDC	3.250 f.
250 cc 2 échappements 3 vitesses	Type FLG	2.975 f.



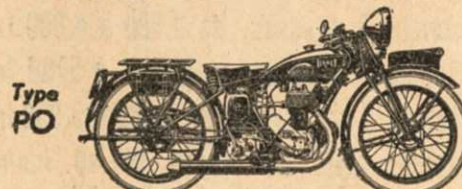
Type LST

### 4 TEMPS LÉGÈRES



Type LR

175 cc culbuteurs 3 vitesses	Type LR	3.500 f.
225 cc latérales 3 vitesses	Type PU	2.990 f.
250 cc latérales 3 vitesses	Type PO	3.150 f.

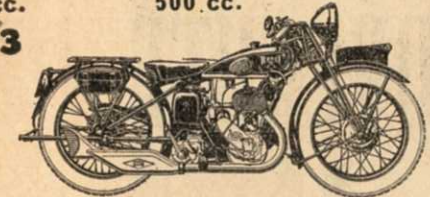


Type PO

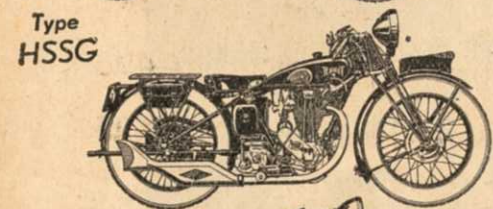
Supplément pour boîte 4 vitesses au pied sur 2 temps et 4 temps légères (en remplacement de boîte 3 vitesses) 175 f.

**ÉTABLISSEMENTS TERROT**  
 2, Rue André Colombar - DIJON

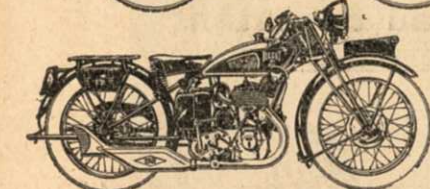
175 cc.  
 250 cc.  
 500 cc.



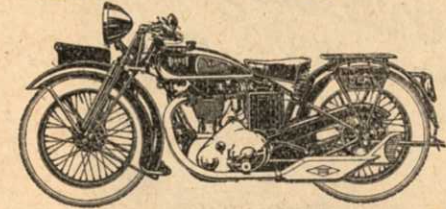
Type HLG



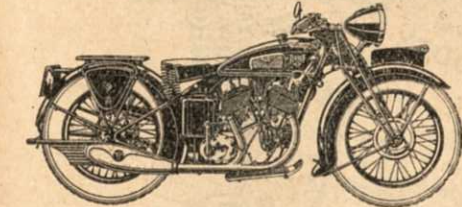
Type HSSG



Type HML



Type RSS



Type VA

Nos motocyclettes Type "Compétition" sont strictement semblables à celles utilisées par nos coureurs officiels.

### 4 TEMPS STANDARD

250 cc culbuteurs 2 échap. 3 vit.	Type OSSE	4.425 f.
350 cc latérales 3 vitesses	Type HLG	3.650 f.
350 cc culbuteurs 2 échap. 3 vit.	Type HSSG	4.475 f.

### MONOBLOCS LUXE

AVEC ÉCLAIRAGE ET AVERTISSEUR

350 cc latérales 3 vitesses	Type HML	4.700 f.
350 cc latérales 4 vitesses	Type HML4	4.950 f.
350 cc culbuteurs 2 échap. 4 vit.	Type HR	6.075 f.
500 cc latérales 4 vitesses	Type RL	5.650 f.
500 cc culbuteurs 2 échap. 4 vit.	Type RSS	6.375 f.
750 cc 2 cyl. latérales 4 vitesses	Type VA	7.500 f.

### COMPÉTITIONS

(Répliques de nos machines du Championnat de France)

175 - 250 - 350 - 500 cc.

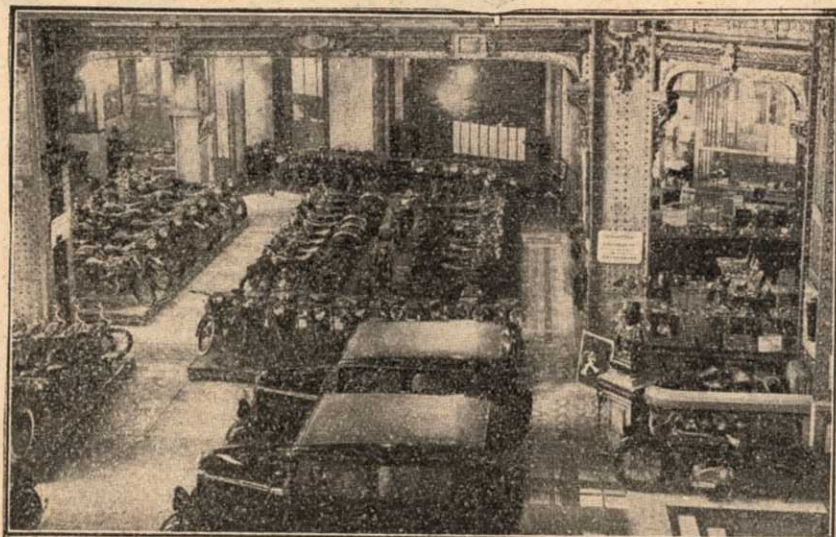
DEVIS SUR DEMANDE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10.500.000 FRANCS  
 Magasins de vente à Paris: 30, Av. de la Grande Armée

**TERROT - Case 3 - DIJON**  
 Veuillez m'adresser gratuitement votre catalogue et une notice détaillée de votre motocyclette Type \_\_\_\_\_  
 Nom \_\_\_\_\_ Rue \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_ Départ \_\_\_\_\_



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

## 3 clous de notre fabrication

La Clef à bougies  20<sup>F</sup>  
Nettoyeur vérificateur et  
démonte écrous en  
bronze nikelé

La Lanterne arrière  15<sup>F</sup>  
au néon se branchant  
sur la bougie

L'Examineur de voltage  20<sup>F</sup>

 indique: alternatif, continu, positif  
négatif, pertes à la terre, etc.  
avec mode d'emploi

Franco contre paiement à l'avance - à tout acheteur de 3 pièces  
nous en offrons une quatrième au choix gratuitement  
STYLAUTO 5 rue des Reculettes Paris 13<sup>e</sup> Bob 93-94 RC 531-793



Surveillez  
votre  
compression!

1<sup>o</sup> Pour obtenir un joint  
parfait employez  
L'HERMETIC

2<sup>o</sup> 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)

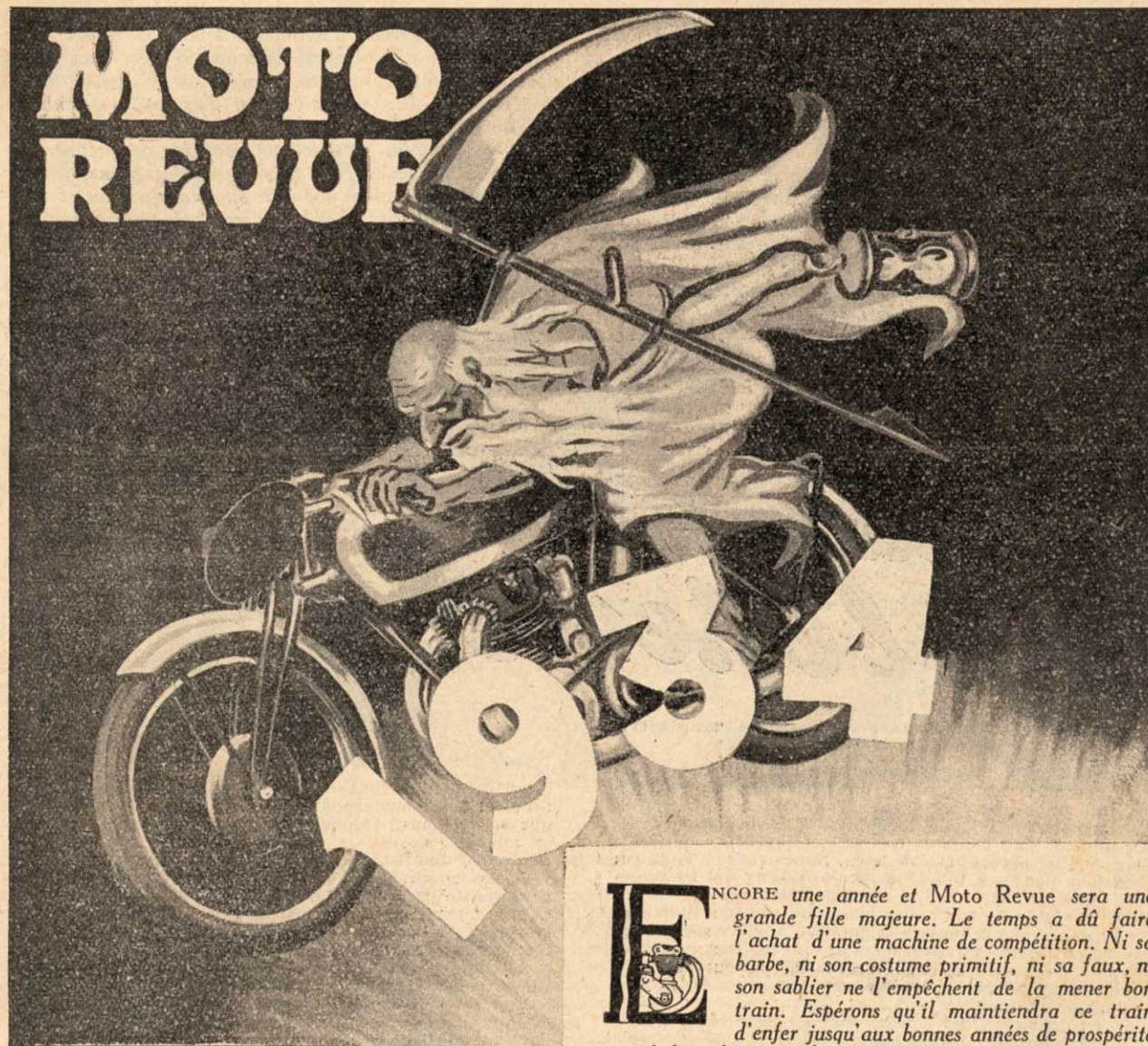
Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs  
inclus, votre nécessaire comprenant :

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

Nom :

Rue : Ville :

# MOTO REVUE



**E**NCORE une année et Moto Revue sera une grande fille majeure. Le temps a dû faire l'achat d'une machine de compétition. Ni sa barbe, ni son costume primitif, ni sa faux, ni son sablier ne l'empêchent de la mener bon train. Espérons qu'il maintiendra ce train d'enfer jusqu'aux bonnes années de prospérité et qu'alors il se transformera en touriste et nous permettra de goûter le paysage.

Ce n'a pas été une bonne année que 1933. Le monde, par un étrange paradoxe, meurt de faim parce qu'il a trop à manger. La folie des gouvernements rend la situation plus grave encore. Nous sommes déjà accablés mais on veut nous écraser davantage et on arrête la vie économique déjà ralentie. Tout le monde souffre et s'impatiente. On sent de lourdes menaces et on s'accroche désespérément à ce qu'on possède. Mais cela est dur pour nos industries qui, saignées à blanc par le vampire fiscal, ont de la peine à vivre et n'y parviennent qu'au prix d'une indomptable énergie et de véritables tours de force. Fort heureusement il se vend encore des machines. Il s'en vendrait encore davantage si les exportations étaient possibles et ne se réduisaient pas à nos colonies. Mais tous les pays ont fermé leurs frontières. Enfin au milieu des cataclysmes industriels auxquels nous assistons dans le monde entier, l'industrie motocycliste française tient bon et quand les difficultés économiques auront pris fin, elle sera la première à démarrer avec cette merveilleuse accélération qui est le propre de la motocyclette. Peut-être à ce moment-là ne regrettera-t-on pas d'avoir traversé une crise qui aura obligé à construire mieux et plus économique-

## SOMMAIRE

N° 564

30 Décembre 1933

De Dalmatie en Albanie, par Robert SEXÉ.....	1005
La Moto de 1934, par H. P. BORESTROKE ...	1009
Ce qu'il y a dans votre moto.	1014
Informations .....	1916
Moyennes, par M. KREBS.....	1017
En Belgique.....	1019
Grand concours de réservoirs.	1020
Constructeurs et Fabricants..	1021
Clubs-Sport .....	1022
Table des Matières pour 1933 .	1023



ment, pour vendre au plus bas prix possible des machines de haute qualité. En ces temps difficiles il est un type de machine qui a rendu à l'industrie et aux motocyclistes : c'est le vélomoteur. Il a permis à la première de vendre assez de machines pour maintenir l'activité de leurs usines. Aux autres il a offert le véhicule automobile qui est de loin le plus économique.

Sous d'autres rapports également l'année écoulée aurait pu être pire. De graves menaces ne se sont après tout pas réalisées, au moins pour le présent. Il en est même une qu'on peut considérer comme écartée et, c'était la plus grave de toutes, nous voulons parler du monopole des pétroles. La commission s'est prononcée à une forte majorité contre le monopole. C'est heureux, car le monopole c'était la fin de l'automobilisme sous toutes ses formes, un carburant infect vendu à prix d'or. L'Etat se proposait également de profiter du remplacement de la taxe de circulation par une super taxe sur l'essence pour extorquer de nouvelles centaines de

# La taxe sur l'essence

A dater du 1<sup>er</sup> février une taxe sur l'essence remplacera la taxe de circulation

Le sort en est donc jeté : dans un mois, la taxe de circulation aura vécu. A partir du 1<sup>er</sup> février, un droit de 50 francs par hectolitre d'essence sera appliqué en remplacement de la vieille taxe à la circulation.

Le principe sans doute en est juste et excellent : qui roule paiera, qui use la route la paie, etc... Nous avons entendu ces axiomes un peu dans toutes les bouches, ceux qui les proféraient ne sachant pas trop ce que cela signifiait.

Nous avons vu M. G. Faroux proclamer que tout était très bien ainsi, et que dix sous de majoration à payer sur chaque litre d'essence serait fort gentiment accepté par tous. M. G. Faroux n'est pas motocycliste : il n'est même pas automobiliste moyen. Ce que peuvent, ou ne peuvent pas payer ces catégories d'usager lui importe peu...

Car, en définitive, qui fera les frais de cette réforme ?

L'usager moyen, le conducteur de petite voiture qui roule beaucoup pour son travail, le motocycliste et sidecariste. Justement, ceux qu'il eut fallu particulièrement protéger et ménager en ces temps de crise et de temps difficiles, car le budget du motocycliste n'est pas extensible sans limites...

Si donc le principe de faire payer les impôts en proportion de la consommation d'essence (et donc du nombre de kilomètres parcourus) est juste, en revanche, le taux de la taxe prévue sur l'essence (0 fr. 50 par litre avec menace de le porter à 0 fr. 60) est exagéré, et le moment d'appliquer cette réforme est mal choisi. Mal choisi parce qu'il bouleverse le budget de l'usager motocycliste dans un moment où toute aggravation de frais pour ce dernier risque d'entraîner l'abandon de la motocyclette par celui-ci.

C'est pourquoi nous regrettons l'apathie de l'U. M. F., des Chambres syndicales, des Associations de Tourisme, en face des mesures prises, aucune protestation énergique n'ayant été élevée par ces organisateurs.

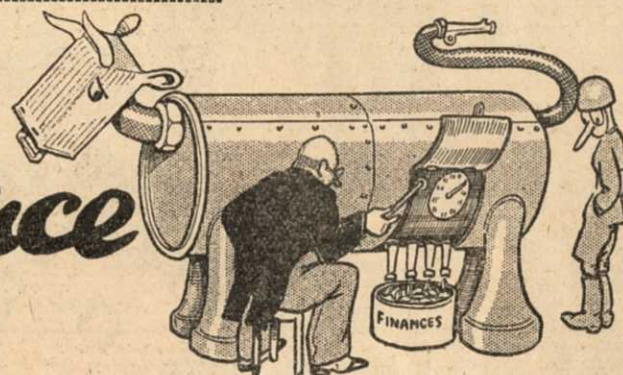
Ne soyons cependant pas trop pessimistes, espérons que « tout se tassera », que la suppression des formalités du permis de circulation et la faculté de ne payer ses impôts qu'au fur et à mesure qu'on roule, incitera les motocyclistes à rouler quand même, à rouler beaucoup, à utiliser plusieurs motos au lieu d'une seule, et qu'en définitive, tout se passera le mieux du monde, espérons...

## L'article 12 bis

Voici le texte définitivement voté par la Chambre dans sa séance de samedi dernier et ratifié par le Sénat. Nous passons sur les péripéties de son élaboration, l'article 12 bis,

millions à une industrie qui lui fournit 7 milliards, et non seulement lui permet d'entretenir toutes les routes et de réaliser encore près de 3 milliards de bénéfices. Nous avons depuis longtemps mis en garde nos lecteurs contre ce danger et démontré que tout impôt sur l'essence augmenterait les charges supportées par les motocyclistes et cela d'une manière bien plus sensible que pour les propriétaires de voitures automobiles. Fort heureusement les gouvernements sont tous tombés avant que cette supertaxe au chiffre vraiment trop élevé. Et il semble vraisemblable que les prochains gouvernements ou bien y renonceront, ou bien adopteront un chiffre plus raisonnable. Sans doute, les signes de fléchissement que donne l'industrie automobile ont-ils montré combien des charges nouvelles étaient dangereuses.

Mais nous quittons avec joie cette vache maigre qu'a été 1933, et nous nous engageons avec plus d'espoir dans 1934.



ayant été modifié huit fois de fond en comble, tour à tour au Sénat et à la Chambre, avant de prendre la forme définitive que voici : (nous ne donnons que les passages qui intéressent les motocyclistes) :

A partir du 1<sup>er</sup> février 1934, seront supprimés pour tous les véhicules automobiles, autres que ceux dont le fonctionnement ne nécessite pas l'emploi d'un combustible liquide, les droits de circulation prévus aux articles 3 et 6 du décret du 21 décembre 1926, portant codification des textes législatifs en matière de contributions indirectes.

A compter de la même date, sera perçu, sur tous les combustibles liquides employés à la traction routière, un droit de 50 francs par hectolitre, qui entrera en compte pour le calcul de la taxe unique instituée par les articles 1<sup>er</sup> à 10 de la loi du 7 avril 1932.

Sont exonérées de ce droit les huiles de schistes de provenance française.

Les décrets susvisés assureront la sauvegarde des droits des départements et des communes.

Seront repris par voie d'inventaire et passibles des nouvelles taxes prévues au présent article, les produits existants en la possession de commerçants ou de dépositaires lors de la mise en vigueur de la présente loi.

Ces stocks devront être déclarés dans le délai de trois jours : la même obligation est imposée dans le même délai à toutes personnes, individus ou sociétés, qui détiennent plus de 10 hectolitres de produits pour leurs propres besoins.

Les contraventions aux dispositions du présent article et à celle des décrets rendus pour son exécution seront punies des peines prévues au premier alinéa de l'article 8 de la loi du 16 mars 1928.

Si, dans un délai de six mois, il apparaissait que le droit fixé par le présent article ne donne pas la ressource escomptée, le taux de ce droit pourra être majoré, dans la limite du maximum de 10 francs par hectolitre, par décret rendu sur la proposition du ministre du budget.

A la promulgation de la présente loi, les préfets prendront dans leur département, des arrêtés fixant les prix limites pour la vente des carburants dans les conditions déterminées par la loi du 14 avril 1932.

Des permis de circulation valables du jour de la déclaration de mise en circulation au 31 janvier 1934, seront délivrés contre paiement d'un droit proportionnel au nombre de jours et déterminés d'après les tarifs de l'impôt annuel.

## DE DALMATIE EN ALBANIE

(Suite, voir N° 563)

### Un général de Napoléon

CETTE route de Spalato à Raguse, où nous promenons maintenant nos trois plaques F, un général français l'a faite construire. Car il n'y avait pas de routes, en Dalmatie, avant sa conquête par les troupes de Napoléon. La Sérénissime République de Venise qui occupa ce pays pendant des siècles, n'en ouvrit pas une seule. N'avait-elle pas l'Adriatique ! Marmont, lui, bloqué sur mer par les Anglais, dû créer, pour ses mouvements de troupes, des chemins stratégiques. Par eux les idées modernes pénétrèrent dans le pays. La Yougoslavie lui en est reconnaissante, où il n'y a guère de ville sans une rue Marmont. Du moins, c'est ce que l'on m'a raconté au club motocycliste, en nous prévenant de bien faire attention dans certaines descentes dangereuses...

Ils ont bien travaillé, pourtant, les régiments français aidés de paysans dalmates que gardaient les pandours. Bientôt la route de Marmont quitte le golfe, s'enfonce dans une vallée au long d'une rivière paresseuse et grimpe sur les plateaux rocheux. Il fait nuit, la lune s'est levée. Dans le ravin une centrale électrique met ses illuminations imprévues. Vient un désert de rocs blanchâtres : paysage lunaire... au clair de lune ! Nous marchons lentement, feux éteints. Bientôt, de très haut, nous dominons la mer obscure. Enfin, les lumières de Makarska, un hôtel, une baignade dans l'Adriatique, liède.

### En Herzégovine

POUR sortir de Makarska, il faut escalader un mur de 1.500 mètres qui se dresse à la verticale sur la mer. Derrière, il y a l'Herzégovine. Nos braves compatriotes les constructeurs de routes n'ont pu évaluer des « pourcentages » impressionnants, et je suis quelque peu inquiet sur le sort de l'un de nous et de sa « 500 cmc. » pas assez démultipliée. Malgré un sol plutôt caillouteux et dérapant, il doit monter en vitesse, ou caler ! Au sommet du col, on se groupe à nouveau pour redescendre prudemment dans une vaste vallée prospère. Les eaux du Karst la fertilisent. Mais elle se termine par de grands marais que nous traversons pendant 25 kilomètres. Au lieu des fermes, des exploitations agricoles, des colons bien nourris de tout à l'heure, il n'y a plus que quelques huttes et des pêcheurs jaunés par la malaria. Par des travaux d'irrigation il serait facile de rendre ces terrains fertiles. Le soleil tape dur. Nous atteignons la Narenta, grande rivière qui descend du pays musulman. Melkovitz, avec son petit port fluvial, sa station d'irrigation de fer bosniaque, est une sous-préfecture sans cachet. Mais je ne veux pas dire de mal du brave hôtel autrichien sous les platanes de la promenade. Pensez donc ! on vous sert des canards sauvages et des poules d'eau ! Et de calmes vieux gentlemen en pantalons à la turque, en vestes brodées viennent



Type de paysan monténégrin.

décorativement prendre le café à sa terrasse.

Un peu alourdis par la bonne chère, au sortir de table, nous trouvons deux pneus à plat. Réparations, excellents digestifs ! C'est dimanche : des processions groupent tous les enfants du pays sous leurs bannières. Un chemin-digue serpente au-dessus des cultures de maïs dans ce delta fiévreux. Et puis nous retrouvons la route rocailleuse où l'on dérape sans cesse dans un grand bruit de pierraille, et qui grimpe puis dégringole, comme un sentier, sur le fjord de Slano. La nuit est venue.

Dans ce village de pêcheurs une pension de famille se cache sous les pins maritimes. Fidèles à notre habitude du bain apéritif, nous déambulons vers le môle. En me penchant pour l'idler l'eau, mon appareil photographique tombe dans la mer. A... court chercher une moto dont le projecteur, détaché, fouillera le fond. Et comme un pêcheur au trident croise aux environs, phare à acétylène pendu à l'avant de son canot, on l'appelle.

L'Adriatique est merveilleusement transparente. Le pauvre « Kodak » repose, par cinq mètres sur une roche. C... plonge au long d'une perche.

On dirait un numéro de music-hall, ce plongeur dans l'eau verte illuminée... Il n'y manque, hélas ! que quelques ondines ! A la deuxième tentative, l'appareil est ramené à la surface !!

### Raguse est reine encore...

ON aimerait rester pêcher, se baigner, à Slano. Tout au long de cette côte, quel contraste entre les eaux bleues, l'étroite

lisière marine d'arbres, de jardins, de villas, et tout l'arrière plan de montagnes désertiques. Mais au matin, vient l'enchantement de suivre cette corniche vers Raguse, à l'ombre des cyprès, et où l'on respire par bouffées les odeurs amères des térébinthes et des eucalyptus. D'une paroi lisse un fleuve tout formé, l'Ombra, sort mystérieusement, et, dès sa source met en branle un moulin et porte des navires.

Gravosa, un port, des vapeurs bien blancs, des hôtels, des tramways et, rangés sous les palmiers, des taxis de luxe ! Ne se croit-on pas à Cannes ? Non c'est Raguse (ou Dubrovnik !) Mais voilà Carcassonne : ces hauts bastions, ces triples murs crénelés, toute une entrée compliquée de forteresse moyen-âge. Les caclis, les agaves poussent dans les anfractuosités des remparts. Tu franchis le pont-levis.

Harmonieuse simplicité de ces rues, de ces places, dallées et intimes comme des salles pour réunions de familles ! Les pigeons effrayés s'envolent, devant le palais des reclus aux arcades gothiques. On est tout gêné de circuler en moto dans ces ruelles-vestibules. Nous trouvons enfin notre vieil « hôtel de la ville » dont les fenêtres dominent l'animation du marché avec ses taches mouvantes, les calots rouges des vendeurs, les coiffes blanches des paysannes.

Vive Raguse, vieux bastion avancé du commerce, de la culture européenne, république prudente abritée sur ce promontoire, protégée soigneusement contre la terre, contre la mer. Elle n'entrebaillait que quelques heures par jour ses portes



d'où parlaient les caravanes vers la Turquie. Ses marchands vivaient là, dans la dignité et le luxe, à la vénitienne ; mais, au bout de chaque rue, se dressait le haut mur d'enceinte. Derrière, il y avait les montagnes grises, l'insécurité, l'Orient barbaresque. Quels prodiges de diplomatie astucieuse ne durent-ils pas déployer pour conserver indépendance, richesse et survie à ce bel organisme, leur cité !

Autour de la ville emmurée, un jardin des tropiques et l'Adria bleu...

Vive Raguse ! toujours aussi belle ! et opportuniste !! république devenue reine... du tourisme !!!

#### Former équipe !

MAIS nous ne sommes pas des touristes passivement transités par les transports en commun. Nos motos, déjà bien usagées et qui, depuis des mois, nous véhiculent sans trêve, exigent quelques soins. Il est, hors des murs, des garages en planches : les routes de Dalmatie leur fournissent une abondante clientèle de voitures endommagées...

Pauvres automobilistes moyens d'une Europe plus domestiquée, que d'épaves ils laissent sur cette côte escarpée ! où trop confiants en eux mêmes ils se sont fourvoyés imprudemment. Voici la conduite intérieure fracassée d'un professeur parisien à côté d'une limousine berlinoise au carter défoncé.

Sur les motos mises en batterie, nous nous mettons au travail, en commun. En route, l'allure du plus lent détermine celle du plus rapide... l'un de nous s'arrête-t-il ? les deux autres stoppent. Ainsi l'exige une discipline de marche réduite au strict minimum. Chacun a donc intérêt à ce que les machines de tous soient en bon état...

N'y a-t-il pas, dans les « expéditions » en groupe amical, cette satisfaction que l'on éprouve à former une entité plus complexe et plus efficace, et qui, tel un coin, pénètre plus facilement à travers les obstacles ? Les qualités, les aptitudes diverses, les défauts mêmes, les désirs, les

répugnances, toutes leurs réactions aboutissent bientôt à un état d'équilibre assez stable ! De leur masse il résulte un dynamisme plus grand. Et nous ne devions pas trop de la fameuse ligne générale arrêtée dès le départ...

Quoi qu'il en soit, cette relâche de deux jours a été mise à profit. Avec des motos fin prêtées, du linge bien frais dans les sacs tyroliens, et des semelles toutes neuves à nos bottes ! nous quittons Raguse.

#### Les Bouches de Cattaro

LA route de Marmont, le chemin de fer qui la suit dans cette vallée côtière ont amené la prospérité dans la région ; ils n'ont pas encore détruit tous costumes nationaux. Nous croisons d'élégantes cavalières, drapées de blanc immaculé. A ce virage, quelle apparition ! Une princesse de légende chevauche dans toute la gloire de ses seize ans, rose et blonde, une calotte rouge crânement posée sur le sommet des cheveux. Avec son gorgerin multicolore, sa longue robe blanche à plis, elle évoque l'héroïne d'un roman de chevalerie.

Voilà, bleu d'acier au pied des montagnes, les Bouches de Cattaro. Ercegnovi, à l'entrée, est villégiature d'hôtels avec jardins à palmiers, et port militaire à casernes. Matelots, officiers, hydravions, petits croiseurs gris, rien n'y manque, que les vrais bateaux de guerre. (La Yougoslavie reproche amèrement aux alliés de lui avoir escamoté toute la flotte autrichienne, à l'armistice...)

Derrière un « midship » pilotant sa « BMW » nous suivons la corniche au bord du fjord. Les monts se dressent à pic sur cette succession de baies unies par des détroits, véritable labyrinthe marin. Deux chapelles, couvrant des îles minuscules, ressemblent à des navires à l'ancre.

Ville de palais inhabités, aux balcons vétustes, Perast avec son campanile ressemble à un décor après la pièce. Que de visages ! on en perd le Nord ! Cette forteresse écrasée par les montagnes, ce nid collé au mur de la Tchernagora verticale de deux mille mètres de hauteur,

oui, c'est bien Cattaro. Sur le quai, devant les remparts qui l'enferment, nous arrivons en même temps que le blanc vapeur postal.

Les chauffeurs de taxis pour le Monténégro guettent la descente des voyageurs. Bah ! allons déjeuner. Un policier ex-autrichien à terribles moustaches nous défend grossièrement l'entrée de la ville, interdite à la circulation automobile, parait-il. Comment l'aurions-nous deviné ! Cet accueil choque un peu : décidés à nous venger, nous effectuons un mouvement, tournant, pour pénétrer en un autre point de l'enceinte par une passerelle de piétons. Puis, dissimulant nos motos dans une cour, nous dénichons enfin un excellent restaurant aux voûtes séculaires. Curieuse ville, vraiment ! avec son dédale de places minuscules, de ruelles dallées, sa ceinture étroite de bastions, ses églises aux clochers dominés par la jalaise verticale. Ayant repéré soigneusement un parcours qui n'aboutisse pas à quelque cul-de-sac, après le café, nous reprenons nos motos, et défilons solennellement, à travers toute la cité. Puis, donnant les gaz, nous sortons par la grande porte pour attaquer le col du Lovcen.

#### Au Monténégro

LES fameuses échelles du Lovcen, vrai sentier de chèbres grimant de Cattaro à Cetinje, tous les lecteurs de Pierre Loti les connaissent ; ils voient encore les jarouches Monténégrins bondissant de roc en roc, pistolets à la ceinture.

La chaussée du Lovcen est, je crois, la plus belle route de montagne d'Europe et peut être bien une des plus fréquentées ! Ses zig-zags numérotés vous font escalader sans effort ce mur de treize cents mètres à une honnête moyenne. Attention aux « Buicks » de louages et « aux autobus » pleins d'Américains ou d'Allemands qui « font » le Monténégro (car c'est compris dans le tarif des croisières Cook !)

Tu montes. Bientôt apparaît, à l'Ouest, au-dessus des montagnes, la superficie brillante de l'Adriatique. Entre les parois gris à pic, les bouches, d'un bleu métallique, semblent être une succession de lacs ; les



« Un beau guidon T T ! » ou les bœufs croates

vapeurs, en bas, sont des joujoux minuscules.

Tout au sommet du col, d'où l'on découvre le chaos de pierre de la Tchernagore, il y a une humble auberge.

Pendant que nous dégustons des cafés tures, deux Monténégrins entrent, des vrais ! Longues vestes vert pâle aux rangées de boutons d'or, culottes bleues, colots rayés brodés de noir, il ne leur manque rien : pas même les pistolets enfoncés dans la ceinture. Qu'ils sont beaux ! ces paysans-soldats. Photographes ! à vos pièces ! Nous trinquons, raki en main. Ils répliquent par une tournée générale d'hydromel. Je leur demande ce que peut coûter un costume semblable : « Près de 3.000 francs ! » Les costumes nationaux disparaissent, par ce qu'ils sont chers...

Cetinje se montre : vraie bourgade d'Auvergne, dans son entonnoir. Au Sud-Est, brille le lac de Scutari, l'horizon, derrière, est barrée par les Alpes albanaises.

Descente sur l'ex-capitale de l'ex-royaume. On distingue les deux rues parallèles de maisons basses. Des popes, des fonctionnaires, des officiers se promènent en discutant. Nous débouchons sur la place du palais, encombrée de terrasses de cafés. Deux jeunes gens qui furent étudiants à Paris se constituent nos guides, et nous trouvent un petit hôtel fort convenable, car le « Grand Hôtel » est un peu trop imposant pour notre goût...

#### Passerons-nous ?

APRÈS la guerre, le Monténégro, ce « refuge de la liberté slave », au temps des Turcs, a été englobé dans la

Youngo-Slavie. Jusqu'en 1922 subsista un mouvement pour l'indépendance qui arma des bandes de comitadjis...

Peu à peu, dans la Macédoine troublée depuis des siècles, sans cesse mise à feu et à sang par d'insolubles rivalités nationales, le gouvernement de Belgrade a fait régner la paix serbe. De grandes routes de pénétration « forte circulation automobile ! », parlant de Cetinje, traversent maintenant tous ces confins renommés pour leur complète insécurité. On peut, à présent, en toute tranquillité, avec sa moto ou même par l'autocar quotidien, rejoindre, d'ici, Uskub et Monastir, par Prizren, en contournant l'Albanie. Comme tout s'est transformé en quelques années !

Nous allons, du reste, être, fort probablement, obligé de suivre, vers Athènes, ce nouvel itinéraire... Car nous n'avons pas de visas pour l'Albanie, et il est peu probable qu'on nous y laisse entrer. Nous comptons en prendre à Spalato ou à Raguse ; mais il n'y a de consulat albanais qu'à Belgrade. On espérait trouver à Cetinje, si près de la frontière, quelque chargé d'affaire. Ce dernier espoir s'évanouit... Si nous nous présentons avec nos motos à un poste frontière perdu, nous serons rejoulés, sans aucun doute. Il reste une seule chance : s'embarquer à Rjeka, toute proche, sur le petit vapeur postal qui traverse tout le lac jusqu'à Scutari, la ville albanaise si importante, où nous risquons même de trouver pour nous sortir d'embaras un consul de France. En tous les cas, nous serons en territoire albanais, près d'autorités compétentes, on pourra télégraphier à la capitale : Tirana. Si ça

« ne colle pas » eh bien ! on en sera quitte pour retourner à Rjeka, par le bateau !

#### Cetinje

EN compagnie des étudiants, nous visitons Cetinje. On en a vite fait le tour ! L'ancien palais du roi Nicolas : une grosse maison bourgeoise dans un parc ! Mais le monastère byzantin est étonnant, adossé à la montagne, avec son pigeonnier où au retour des raids fructueux s'accrochaient les têtes des Turcs.

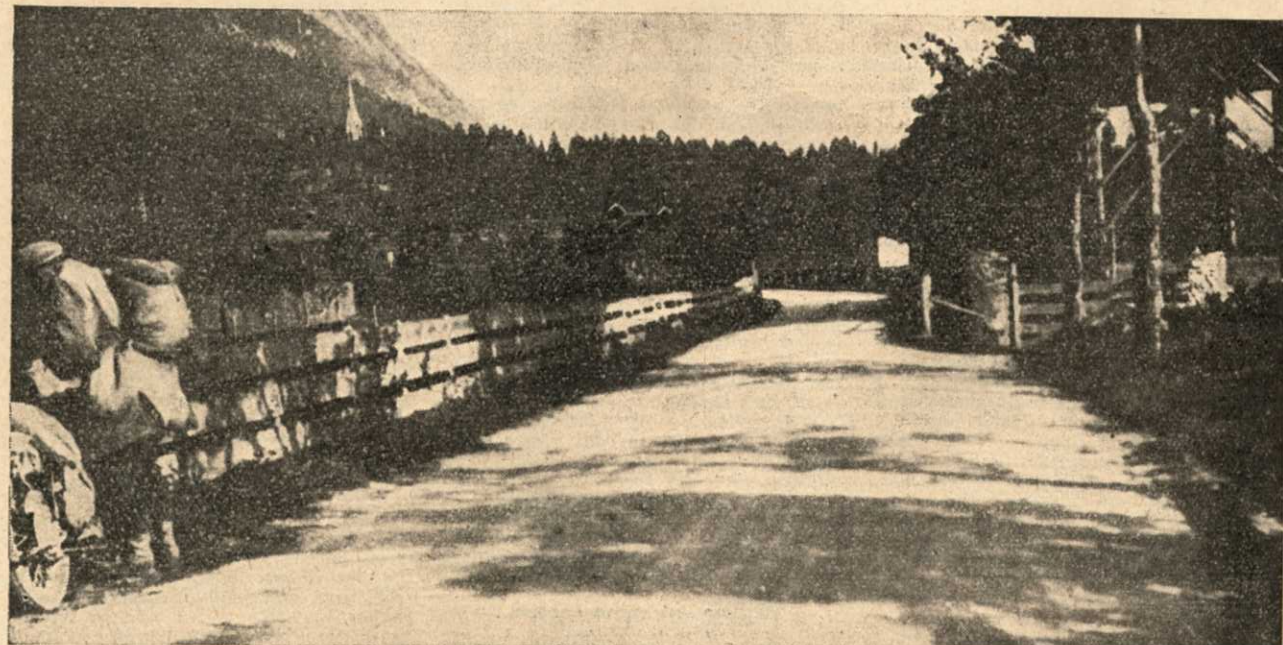
Chose curieuse, ce village devient ville depuis qu'il n'est plus capitale ! Des immeubles se construisent, pour loger les fonctionnaires, nous dit-on. Un théâtre est terminé. La banque de la Tchernagore est fière de son building germanique. Cetinje connaît une fièvre de croissance et sa population a doublé en dix ans.

La Youngo-Slavie fait de gros sacrifices financiers pour se concilier un pays pauvre habitué, depuis toujours, aux subventions politiques...

En élevant cette capitale minuscule au rang de préfecture, d'une grande province en plein essor, le gouvernement a résolu élégamment le problème monténégrin...

L'accueil a été charmant ; après avoir serré bien des mains tendues, nous quittons la ville. Une courbe montée pour sortir de cette cuvette où elle est bâtie : panorama de cimes nuageuses. On découvre toute l'étendue du lac de Scutari au creux des monts désolés. Un vautour surveille le précipice.

Des serpentes bien dessinées, mais terriblement caillouteuses, descendent sur Rijeka et ses maisons à balcon de bois au bord de la rivière.



La route est belle ! Quelquefois !! en Croatie !!!



## La traversée

Le petit vapeur ne part que demain matin ; comme nous cherchons un logement, voilà qu'arrive sur une moto « MAG », à culbuteurs, un jeune officier de marine et se présente en souriant : commandant de l'escadre du lac, c'est-à-dire des deux ou trois vedettes de guerre amarées un peu plus bas. Il parle admirablement le français ; nous passons la soirée en sa cordiale compagnie et ses mécaniciens réparent un de nos réservoirs qui fuit.

Deux jeunes vagabonds allemands viennent contempler nos motos. Hier, employés de banque à Mannheim, puis chômeurs, ils s'en vont par l'Europe, sans argent, mais, modernes trouvères, la guitare en bandoulière. Et à les voir ainsi s'en aller vers l'inconnu de la frontière albanaise, avec ces musettes si plates, ces vêtements de promeneur dominical qui serait tombé par terre dans la poussière, on a le cœur serré et un peu honte de soi, de sa moto chargée d'équipement, de son portefeuille à billets de banque et lettres de recommandations...

Le lendemain, l'embarquement s'effectue non sans peine, sur le fameux vapeur postal : un petit bateau à fond plat, et roue arrière, type Congo ! (du temps de Brazza !). Il suit d'abord un chenal tout à fait africain, dragué au milieu des herbes, puis s'en va faire escale à Virbazar. Le marché bat son plein. Nous achetons des raisins et un melon d'eau aux paysannes accroupies : elles portent des voiles blancs et de longues tuniques brunes, leurs visages sont jaunis par la malaria. Mais Virbazar a ses autobus et un drôle de petit chemin de fer qui le relie à l'Adriatique.

La sirène a hurlé ! Regagnons vite notre bord ! Autre escale en face, à Plavnitza, où descendent les derniers passagers. Tout un monotone après-midi, nous allons glisser sur le beau lac désert. Pas la moindre barque. Pas un village sur les échines pelées des collines. Depuis trop de siècles, sans répit, Turcs, Monténégrins, Albains se sont massacrés sur ces bords maudits, où rien en pousse plus. Au Sud, le sinistre Tarabosch, ce Verdun de la guerre des Balkans, allonge sa croupe encore couverte de barbelés... et de tombes. Maintenant le calme règne. Mais quelle méfiance empêche donc les relations d'un pays à l'autre ? Nous sommes seuls à bord avec des soldats yougo-slaves et des caisses de grenades qui débarquent à la frontière.

Scutari approche ; dans le crépuscule, on distingue enfin un village avec une villa, qu'Ahmed Zogou, le roi d'Albanie, vient de se faire construire ; tracé en pierres blanches sur tout le flanc de la colline, au-dessus, ses initiales A.-Z.

## Entrée en Albanie

Le bateau se range à un appontement, près d'un hangar loin de la ville invisible ; sur un mamelon se dresse une citadelle en ruine. Des gendarmes, des douaniers albanais en uniformes à l'italienne montent à bord, ainsi qu'un dragoman du consulat yougo-slave, heureusement. Nous confions à ce dernier nos passeports et notre embarras. En attendant, nous sommes consignés à bord ! Inutile d'essayer de descendre à la coupée, la sentinelle, baïonnette au canon nous le fait vivement comprendre ! Nous nous promenons sur le pont en chantant le répertoire des grands

jours. C..., d'une voix tragique, imite Damia et le refrain des « Marins qui meurent en mer » est repris en chœur avec des effets lugubres.

Comme nous perdons tout espoir de pénétrer en Albanie, et de dîner, une auto arrive en jerrillant sur le quai. Bientôt une voix française nous hèle : « Vous êtes les motocyclistes ? — Je suis le consul de France. Prenez patience, je vais chez le préfet, tout va s'arranger. A tout à l'heure ! »

Hurrah ! Même ici, nous ne nous sentons plus isolés. D'un cœur joyeux on entonne la rengaine : « Charmant trésor, vous possédez encor... »

Une heure après, le consul revient nous délivrer. Le préfet fera demain le nécessaire. Vivement les motos sont débarquées, mises en route. Dans une épaisse poussière on suit la voiture à travers des terrains vagues, des chantiers de construction, de larges avenues éclairées de lampes électriques. On est tout surpris d'entrer dans une ville, avec de grands cafés, des magasins à l'europpéenne, un jardin public. Le consul nous installe au bon vieux « Grand Hôtel » rempli de voyageurs de commerce italiens.

Scutari, la nuit nous allons finir la soirée dans une crèmerie où vendeur et clients portent le costume albanais, le fez blanc, le dolman brodé d'arabesques. Dans un café-concert, les chanteuses tziganes, aux robes à paillettes, modulent de lentes mélodies. Nous savourons le café turc et ces gâteaux syrupeux, baklava, kadaïfs. Enfin ! nous sommes en Orient.

(A suivre.)

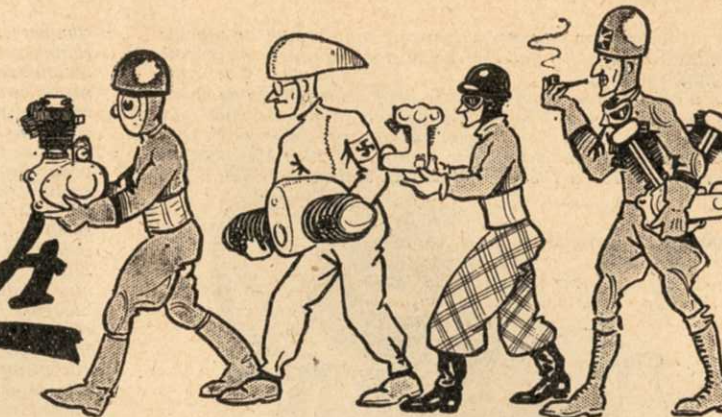
Robert SEXÉ.



Four à pain en Herzégovine.

N'OUBLIEZ JAMAIS CARTE GRISE, CARTE ROSE CARTE JAUNE OU VERTE

## La moto de 1934



Le Salon de Paris et celui de l'Olympia à Londres nous donnent toutes les indications nécessaires sur les motocyclettes 1934. Le Salon de Paris avait un caractère plus international puisqu'on pouvait y voir un nombre très important de machines anglaises et allemandes et que nous avons même eu la primeur de certaines nouveautés comme les bicylindres de B. S. A. et de Triumph. Les marques belges étaient là aussi, mais les liens si étroits qui nous attachent à la Belgique font que nous ne pouvons considérer son industrie comme une étrangère. Bref, nous sommes assez renseignés maintenant sur les nouveaux modèles pour étudier les tendances de la construction motocycliste actuelle.

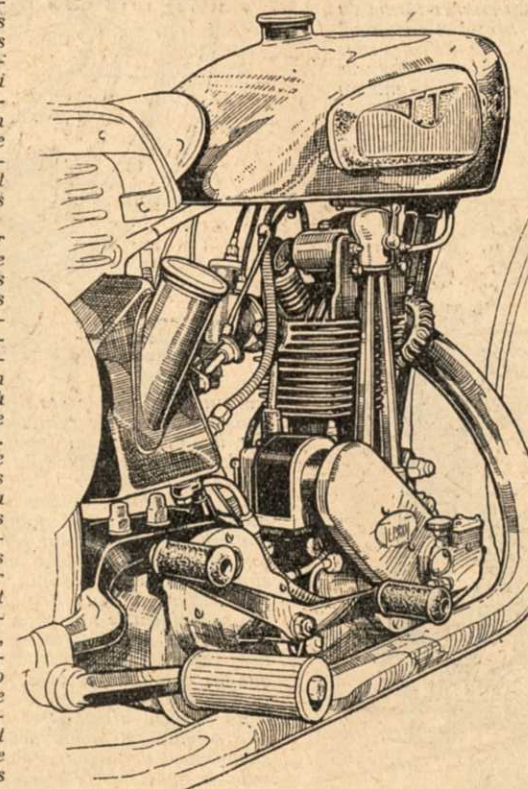
Il y a, croyons nous, une triple tendance : d'une part la machine à hautes performances (sport, supersport, compétition) a conquis sans aucun doute du terrain, ce qui démontre que nous avons conservé dans nos rangs beaucoup de sportifs. D'autre part, au fur et à mesure que l'on comprend tout l'intérêt de la motocyclette comme moyen de transport économique, on voit se multiplier la machine utilitaire, ne réclamant qu'un minimum de soins. C'est à cette catégorie que se rattache le vélomoteur. Bien que toute machine moderne, même de 250 cmc. puisse remorquer un sidecar il semble que l'on tende également à créer des machines spécialement destinées au sidecar, et nous trouvons dans de nombreux stands des « équipages » moto sidecar dont les motos, tout en présentant les caractéristiques générales des machines soit correspondantes, étaient adaptées à l'usage du sidecar. Il y a collaboration entre le constructeur de motos et le constructeur de sidecars. Ce développement d'équipages homogènes est donc une troisième tendance très intéressante.

Il ne faut pas faire trop fond sur une statistique de Salon, car c'est une statistique du nombre des modèles exposés, non du nombre des machines en circulation sur les routes. Cette dernière statistique serait malheureusement très difficile à dresser puisqu'elle porterait sur un demi-million de machines. On est donc amené à juger sur des impressions et on se trouve encore plus exposé à l'erreur. Si dans une région, il y a une usine importante il est probable qu'un gros pourcentage de motocyclistes emploiera des machines de cette marque. Si vous circulez autour d'un grand centre sportif vous rencontrerez surtout des machines rapides. Quant à s'arrêter sur le bord d'une route fréquentée et relever la marque et le type des machines qui passent, c'est un amusement, mais il ne faut pas attacher aux renseignements ainsi obtenus une trop grande importance. La hasard y joue un trop grand rôle. De plus il est difficile de savoir fin 1933 quelles seront les machines qui en 1934 seront le plus largement représentées sur les routes. Seuls les constructeurs pourraient nous donner quelques rensei-

gnements à ce sujet et cela n'est guère possible, car de tels renseignements ne peuvent être que confidentiels. Nous en sommes donc réduits à des impressions. Quelles sont elles ? C'est que le Salon témoignait du grand intérêt que les constructeurs portent à la machine de sport. On peut en conclure que la machine de sport est la plus réclamée par la clientèle. D'un prix en général très abordable, même sous la forme de machine de compétition, elle doit connaître un succès plus étendu encore que par le passé.

## La machine de sport

COMMENT s'expliquer le succès de la machine de sport ? Il y a bien peu de motocyclistes qui utilisent sa grande vitesse. On a trop coutume de représenter les motocyclistes comme des conducteurs imprudents assoiffés de vitesse, voulant tout « gratter » sur la route. C'est une erreur complète. Il y a bien dans leur nombre quelques fous et c'est après tout, inévitable dans une collectivité aussi considérable, mais, dans l'ensemble, les motocyclistes sont les plus sages des usagers de la route et ils sont beaucoup plus souvent victimes que cause d'accidents. Ils ont en général, le souci de bien conduire, avec prudence et précision, en observant le mieux qu'ils peuvent les règlements administratifs et les conseils de sagesse que Moto Revue n'a jamais cessé de leur donner. C'est dire qu'ils ne roulent jamais aux allures que leur permettent leurs machines. Qu'on songe qu'il y a de nombreuses machines dépassant le 120 et que la machine la plus rapide livrée actuellement à la clientèle peut faire du 180 en solo. Sans être timoré, de telles allures sont impossibles à atteindre sur des routes non gardées. Comme nous l'avons souvent répété, elles n'ont aucun intérêt pratique et n'influent que faiblement sur la moyenne, à moins que l'on n'accumule imprudence sur imprudence. Sur la route, rares sont les conducteurs qui dépassent le 80 (nous parlons du vrai 80 chronométré et non des chiffres trop complaisants donnés par les compteurs). A priori donc, il ne semble pas que la grande rapidité des machines de sport soit la raison essentielle de leur succès. Cependant il ne faut pas oublier qu'il y a un rapport entre l'allure de route et l'allure maxima. Si on roule à 80 à l'heure avec une machine dont le maximum est voisin de ce chiffre, cette machine est menée toujours à la limite de sa résistance et risquera de donner des ennuis. Au contraire, si on roule à 80 avec une machine capable d'atteindre le 110 ou le 120, elle fonctionnera avec une marge de sécurité très grande. La machine de sport dispose d'une grande réserve de puissance et cela contribue à l'agrément de sa conduite. Ses accélérations rapides, énergiques ont beaucoup plus d'importance pour les moyennes que sa grande vitesse maxima. En côte elle est très brillante et là encore c'est un facteur important pour les moyennes. Accélérations et performances en côte n'ont pas seulement une valeur pratique, mais procurent de véritables joies. C'est alors



La 175 cmc. compétition Terrot.

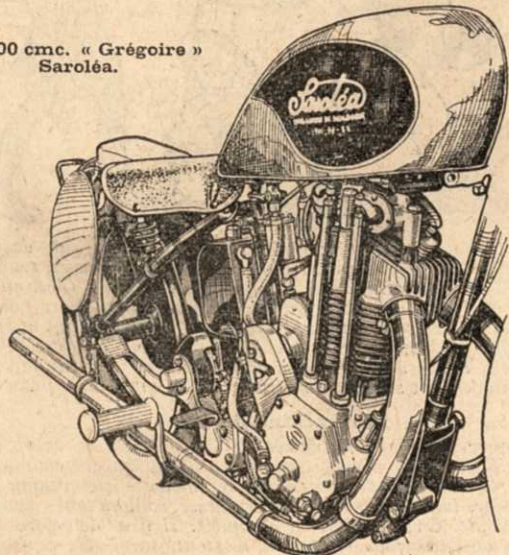
LES ADRESSES QUE VOUS CHERCHEZ SE TROUVENT DANS NOS PAGES D'ANNONCES



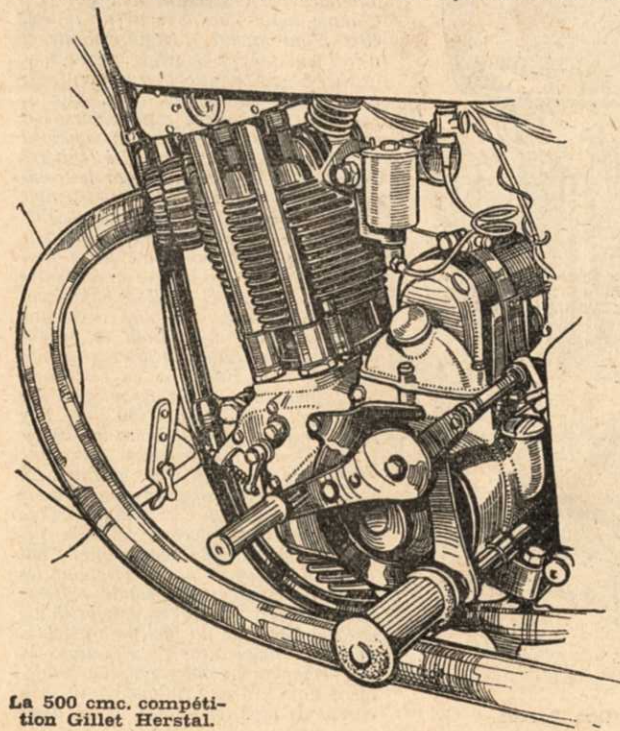
qu'on a l'impression de posséder un pur sang et non un placide ruminant. C'est là qu'il faut chercher surtout les causes du succès de la machine de sport.

Il y a trois degrés, si on peut dire dans les machines de sport. Nous avons tout d'abord des machines normales de sport. Le prix en est peu élevé si on tient compte des performances qu'elles peuvent réaliser et qui seront par exemple de 90 à 100 avec un moteur 250, de 105 à 115 ou 120 avec un 350 cmc., de 120 à 125

La 500 cmc. « Grégoire » Saroléa.



avec un 500 cmc. Ces machines marchent à la rigueur à l'essence tourisme, mais s'accommodent encore mieux des supercarburants qu'on trouve actuellement à peu près partout et pour un prix à peine supérieur à celui de l'essence ordinaire. Autre degré, la machine supersport, qui elle atteint des vitesses plus élevées allant de 110 avec une 250 cmc. à 135 avec une 500 cmc. Mais le taux de compression est plus élevé, l'essence est inutilisable, les supercarburants eux-mêmes n'ont plus un nombre d'octane suffisant, et il faut recourir au mélange 50-50 essence-benzol ou à des carburants ternaires à forte teneur en benzol et en alcool. On peut sur la plupart de ces machines introduire des cales sous l'embase du cylindre, on monte un piston abaissant le taux de compression et permettant de rouler avec des supercarburants du

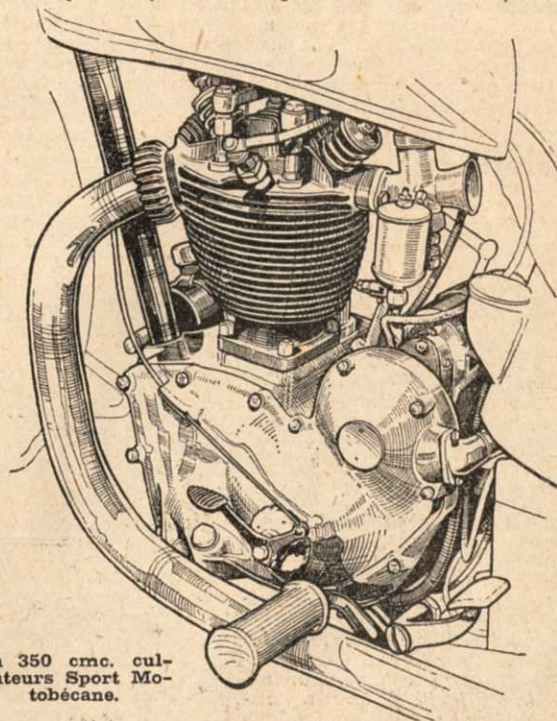


La 500 ccm. compétition Gillet Herstal.

commerce. Mais bien entendu les performances en subissent le contre-coup. Nous avons eu souvent l'occasion d'indiquer les inconvénients que présentait l'usage de cales sur le cylindre, le piston heurtant à la fin de sa course, le ressort produit dans le cylindre par l'usure. Il vaut mieux recourir à des pistons plus ou moins bombés avec des jupes de même hauteur ainsi qu'avec la même hauteur d'axe. Vient enfin la machine de compétition proprement dite qui fera du 140 en 250 cmc. du 145 ou du 150 en 350 cmc., du 160 en 500 cmc. Le mélange essence-benzol à 50 % ou les carburants spéciaux à l'alcool sont alors obligatoires, selon le taux de compression employé. De ces trois catégories de machines, la première est évidemment la plus largement représentée, car il y a là une heureuse combinaison de qualités pratiques et de hautes performances. De plus la construction moins onéreuse les met à la portée d'un plus grand nombre de motocyclistes. Ce sont des machines pratiques qui peuvent servir à tous les usages, et qui sont robustes et sûres. La machine de compétition elle-même est souvent livrée à des prix très modérés, mais cela, est une générosité des constructeurs qui entretiennent ainsi l'esprit sportif chez les amateurs et les permettent de s'outiller avec le moins de frais possible. En tous cas, l'utilisation de la machine de compétition est limitée et elle ne convient qu'à une minorité de motocyclistes.

#### La machine utilitaire

Le vélomoteur a remporté un immense succès et le conserve. Il constitue désormais un type classique. Il a d'ailleurs par bien des points rejoint la motocyclette. Par un tour de force il a



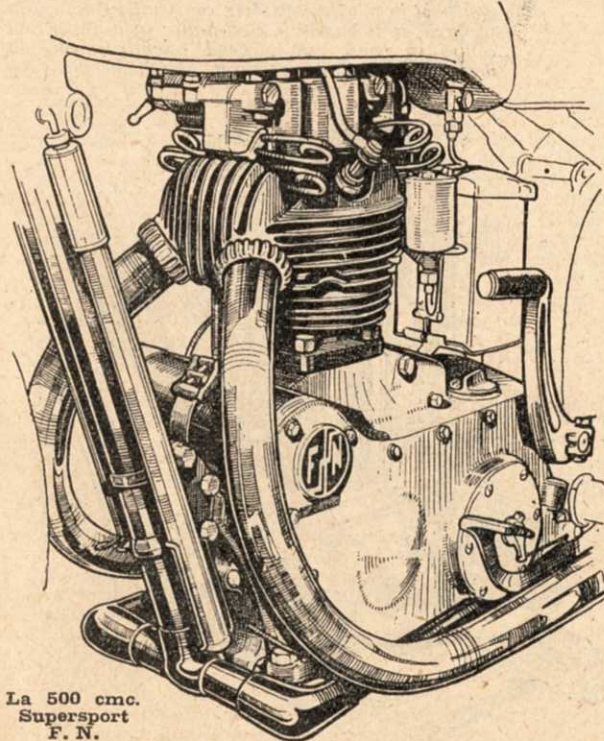
La 350 ccm. culbuteurs Sport Motobécane.

emprunté à la moto ses dispositifs mécaniques, tout en restant dans les limites de cylindrée et de poids qui lui sont imposés par la loi. Il est une véritable moto miniature. Le vélomoteur est la meilleure preuve du besoin qu'on a d'une machine utilitaire, pour laquelle la vitesse n'est qu'une considération tout à fait secondaire, à laquelle on demande seulement d'être maniable, sûre et économique. Il serait profondément injuste d'attribuer le succès du vélomoteur à son prix très bas. A ce compte-là le vélomoteur monovitesse, d'une présentation très simple dominerait de loin. Eh bien, interrogez n'importe quel constructeur, il vous dira que ce sont les modèles les plus chers qui se vendent le mieux. N'avons-nous pas des vélomoteurs qui coûtent plus de 1.700 francs. Il n'y a qu'un écart de 2 à 300 francs avec certaines motocyclettes populaires. Il ne semble donc pas que la question de prix, sans être pourtant négligeable, soit prépondérante. Cela est d'ailleurs heureux puisque les constructeurs peuvent ainsi livrer des vélomoteurs très perfectionnés et très soignés. Si nous avons sur nos vélomoteurs débrayage, changement de vitesses, fourche à parallélogramme, gros pneus, selle de moto, réservoir chromé, poignées tournantes et jusqu'à la suspension arrière et aux freins à segments internes, nous le devons à ce que, fidèles à leur politique de recherche de qualité

et non de bas prix, nos constructeurs ont pu ne pas renoncer à tous ces perfectionnements. Sinon nous aurions des vélomoteurs trop rudimentaires, et peut-être incapables de rendre les durs services qu'on leur demande. Le succès du vélomoteur tient tout d'abord à ses qualités propres. Il est léger et c'est une chose qui compte pour un débutant, il est d'une conduite très facile et le cycliste en quelques instants s'y trouve à l'aise, alors qu'il lui faut plus de temps pour s'accoutumer à une moto. La mise en marche ne demande qu'un effort physique vraiment insignifiant. Peu rapide il n'effraie pas un novice. C'est l'échelon intermédiaire entre la bicyclette et la moto, bien que le vélomoteur, par les solutions qu'il emploie, s'apparente bien plus à la moto qu'à la bicyclette. Il faut également attribuer une partie de sa popularité à l'exemption de permis de conduire, et au faible montant de la taxe de circulation.

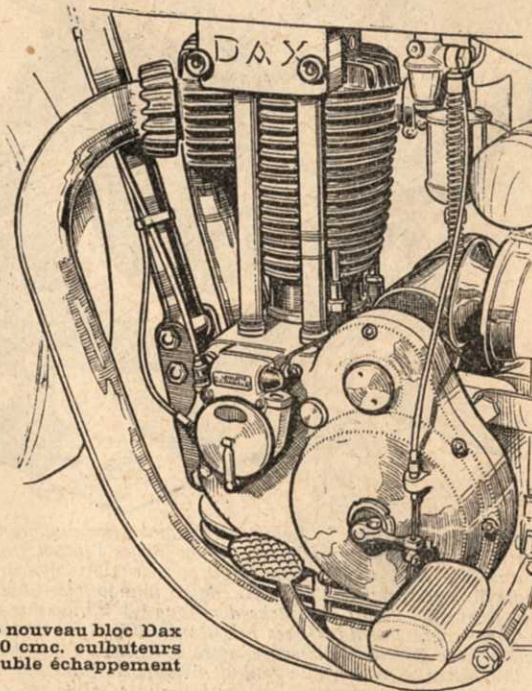
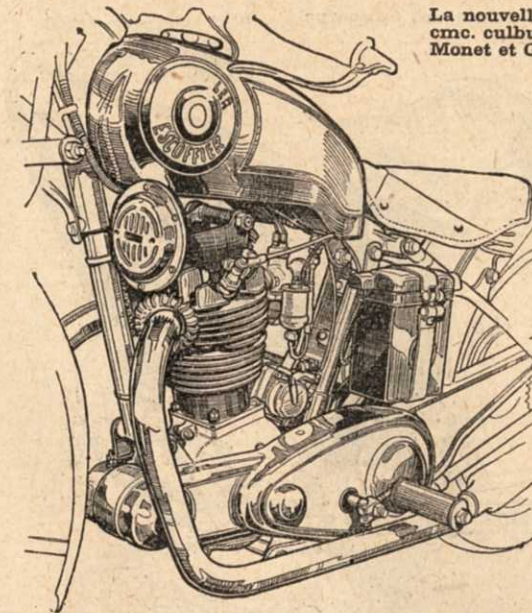
Nous avons l'impression que le vélomoteur, s'il a surtout recruté sa clientèle parmi les cyclistes, n'a pas été sans influencer un peu la popularité des motos de 150 ou 175 de cylindrée. La valeur de ces petites machines n'est d'ailleurs nullement discutable et elles peuvent réaliser des performances beaucoup plus élevées. Mais elles sont soumises à toutes les obligations des autres motos. Le novice lui préfère le vélomoteur qui lui semble plus simple et mieux adapté à son inexpérience, et qui par surcroît lui évite de subir l'examen du permis de conduire dont il a peur. De tous côtés il entend dire que le tiers et parfois la moitié des candidats sont refusés. Pour ce permis il faut constituer un dossier, faire des démarches, se faire photographier, aller à la mairie chercher un certificat de résidence, il faut remplir de formules sacro-saintes une feuille de papier timbré, il faut aller se déstester chez le percepteur, ce qu'on n'aime guère. Ce sont là des obstacles dont il ne faut pas sous estimer l'importance. Ajoutez à cela certains préjugés tenaces contre le deux-temps. Et pourtant le deux-temps est un merveilleux moteur surtout dans les petites cylindrées. Mais beaucoup de motocyclistes désirent des machines plus puissantes et plus rapides. C'est la perpétuelle histoire. Au début on est enthousiasmé par une machine qui fait du 60, mais on se blase bien vite et on veut aller plus vite.

On se rend compte de l'importance des dispositions législatives quand on voit ce qui se passe à l'étranger. En Italie, l'exemption d'impôt a fait de la 175 ccm. la machine la plus populaire. Et chose curieuse, non seulement cette mesure a développé des machines populaires, mais des machines de luxe et des motos grand sport, fantastiquement rapides pour leur cylindrée. Or de telles machines sont plutôt chères, aussi chères au moins que certaines 500. En Allemagne, toujours à cause de l'exemption d'impôt, c'est la 200 ccm. qui est le type le plus commun. En Angleterre, en accordant une réduction d'impôt



La 500 ccm. Supersport F. N.

La nouvelle 350 ccm. culbuteurs Monet et Goyon.

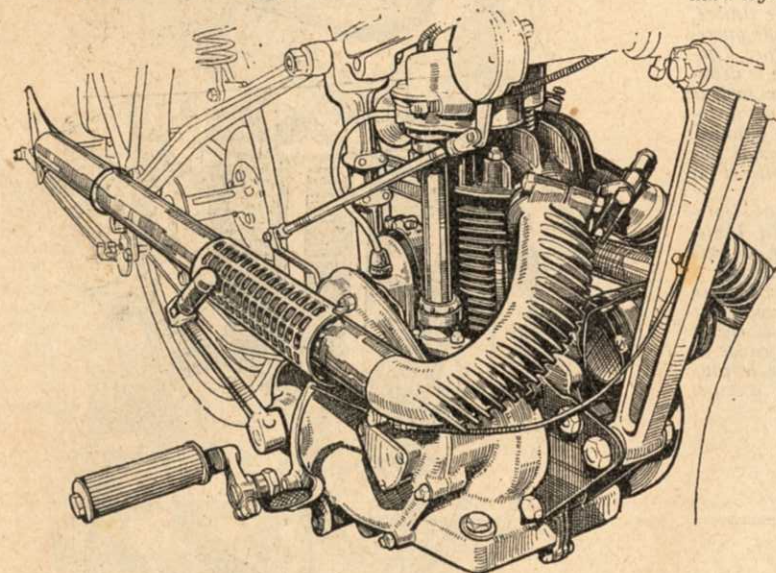
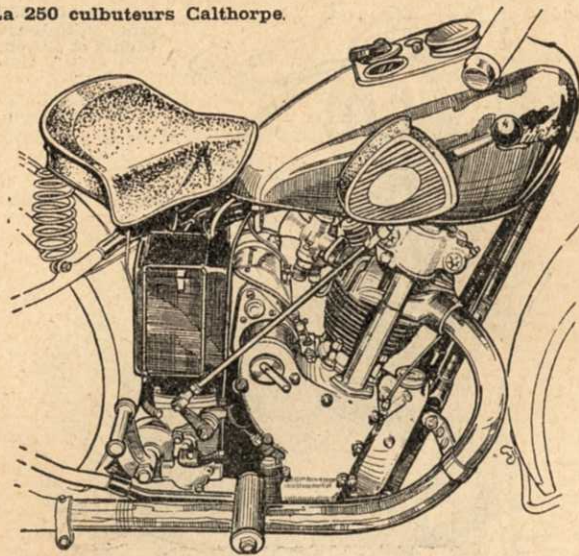


Le nouveau bloc Dax 350 ccm. culbuteurs double échappement

aux 150 ccm., Lord Snowden a assuré la popularité de ces petites machines. C'est à une modification du système fiscal également qu'est dû le développement récent des 250 ccm. Ce sont là des constatations qu'il convient de méditer. Voyez combien est ridicule l'attitude du gouvernement français. Il ne songe qu'à aggraver nos charges. En adoptant comme base d'imposition la cylindrée il nous a désavantagés. Auparavant, en effet, une 500 CV payait pour 3 1/2 CV. Elle paye maintenant pour 5. Et pour toucher cette taxe de circulation, il sacrifie tout ce qu'il pourrait gagner par ailleurs. En effet, une exemption de taxe de circulation aurait sans aucun doute (l'exemple de l'étranger le prouve) les effets suivants : 1° augmentation considérable du nombre des machines. Il est probable que nous arriverions rapidement au million. Les usines seraient prospères et comme l'Etat, sous forme d'impôts, est le plus gros actionnaire de toutes les usines, il y trouverait déjà son compte. Sur le prix d'une machine, l'Etat par les divers impôts qui frappent les matières premières, touche au moins un quart. En prenant comme prix moyen des machines 4.000 francs, on voit ce que l'Etat y gagnerait. La diminution du nombre des chômeurs



La 250 culbuteurs Calthorpe.

La 250 cmc.  
«ARCTIC» Dollar

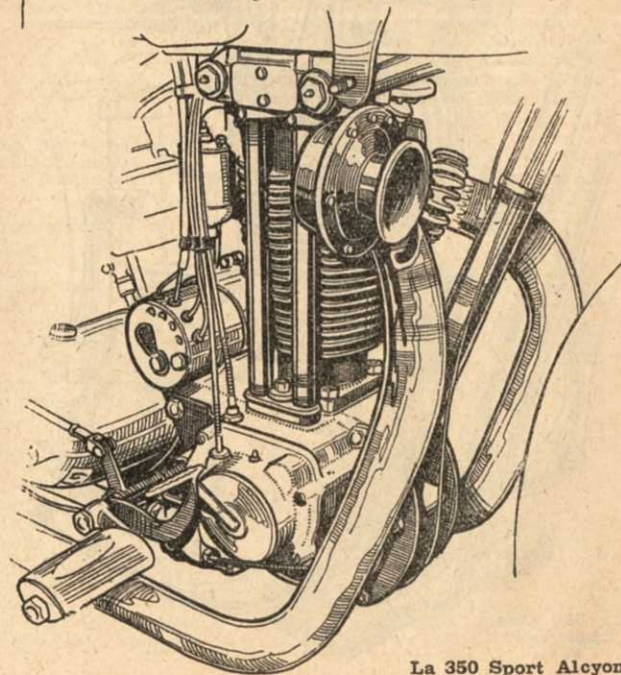
serait un autre avantage. 2° Beaucoup de machines sont immobilisées une partie de l'année pour ne pas payer l'impôt. Supposez une 350 cmc. consommant 4 litres aux 100 kilomètres. Elle paie 30 francs par trimestre. Si elle est immobilisée 6 mois, cas très fréquents, l'Etat ne touche donc que 60 francs par an. Or 60 francs représentent les taxes perçues par l'Etat sur 60 litres d'essence. Avec 60 litres d'essence notre machine va parcourir 1.500 kilomètres. Croit-on que roulant 6 mois de plus par an, cette machine n'effectuera pas le double ou le triple de cette distance? Il est donc certain que de ce côté-ci l'Etat gagnerait beaucoup à supprimer la taxe de circulation de toutes les motocyclettes. Mais il ne faut pas qu'il aggrave encore les taxes sur l'essence. Elles ont dépassé depuis longtemps un chiffre normal. Ne faut-il pas considérer aussi le bienfait social que représenterait la diffusion de la motocyclette? Elle gagnerait de nombreuses recrues qui lui demandent d'être avant tout un moyen de locomotion économique. Si nous voulons développer chez nous la machine utilitaire, il faut supprimer la taxe de circulation et n'exiger le permis de conduire qu'à partir d'une certaine cylindrée, 200 ou 250 cmc. (en admettant encore que le permis de conduire ait d'autre utilité que de soutirer l'argent des candidats).

En principe d'ailleurs il n'y a pas de cylindrée type pour le moto utilitaire. Une 1.000 peut être fort bien une machine utilitaire si la profession qu'on exerce exige de longs déplacements. Mais cependant dans la plupart des cas, une machine utilitaire roule tous les jours mais ne franchit quotidiennement qu'un nombre relativement réduit de kilomètres et n'a pas besoin d'être très rapide. Mais elle doit être maniable, économique et ne demander que le minimum d'entretien. Nous croyons donc,

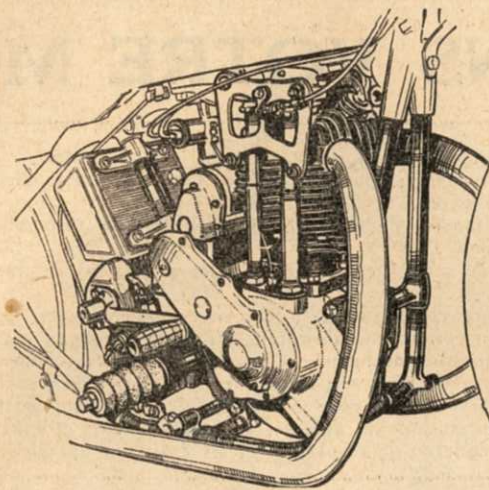
indépendamment du prix d'achat, qu'elle n'a pas besoin d'une grosse cylindrée. De 175 à 250 cmc. doivent suffire. Une question peut alors se poser : le développement qu'assurait à ces machines l'exemption de taxe de circulation nuirait-il au vélomoteur? C'est possible et en Angleterre, par exemple, il n'y a que deux ou trois machines de 98 cmc. Par contre, en Allemagne le vélomoteur est assez répandu, moins que chez nous cependant. Il est donc difficile de répondre à cette question. Nous serions portés à croire que le vélomoteur ne serait pas atteint. En Angleterre il n'y a jamais eu de vélomoteur à proprement parler, mais des bicyclettes à moteur auxiliaire comme la célèbre Aulowheil. On avait également assisté à la faillite de cette étrange chose que fut le scooter. Aussi quand on voulu faire des 100 cmc., conçut-on ces petites machines comme des motocyclettes miniatures, nettement plus lourdes que nos vélomoteurs (50 kilos). Comme il n'y avait pas de limites de vitesse, on n'hésita pas à tirer le maximum possible de puissance de cette petite cylindrée, et on fit du 55 ou du 60. On arrivait ainsi à une catégorie intermédiaire entre nos vélomoteurs et les motos proprement dites. Il a y d'ailleurs là une formule qui est intéressante. Mais il eut fallu du temps pour que ces petites motos fussent solidement installées sur le marché anglais, la clientèle n'étant pas alors très favorable aux petites cylindrées. Et ce temps manqua par suite des mesures prises par lord Snowden en faveur des 150 cmc., machines plus voisines des conceptions habituelles. Il est à peu près certain que si les décisions de lord Snowden eussent été prises plus tard, la situation eût pu être différente, et la moto ultra légère eût été plus largement représentée (il n'y a, croyons-nous, que trois marques en Angleterre, qui construisent des 100 cmc. Chez nous le vélomoteur a son avenir assuré.

Comme nous le disions ce n'est pas la cylindrée, ni même le prix qui font la machine utilitaire, mais sa robustesse, sa régularité de marche et son économie. Cela nous amène à des moteurs à rendement volumétrique moyen, à régime peu élevé, largement conçus. Un tel moteur est pratiquement inusable.

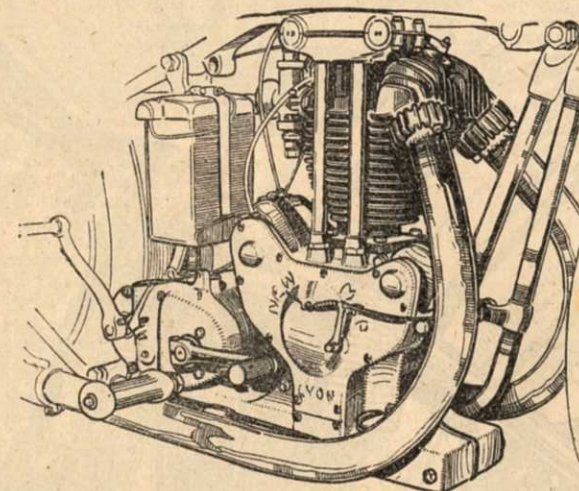
D'autres attributs de la machine utilitaire sont la propreté, la facilité d'entretien et le silence. La propreté peut s'entendre de deux manières : celle du conducteur, celle du mécanisme. Pour le conducteur il y a deux choses à craindre, l'huile et la boue. Contre la boue ce qui est de loin le plus important c'est l'étude du garde-boue avant et des protège-jambes, absolument indispensables sur une moto utilitaire. Quant à l'huile elle n'est pas à redouter si la machine est bien construite. Quant à la propreté de la machine c'est-à-dire à la protection contre la boue, cela dépend essentiellement du dessin du garde-boue avant, et plutôt que des



La 350 Sport Alcyon.



La 500 cmc. Supersport Soyer



La 500 sport New-Map.

flasques latéraux nous préférierions sous le mécanisme un tablier qui se releverait en avant du carter. Le manque de protection de la chaîne est un point faible sur trop de machines utilitaires et jusqu'à présent on a presque rien fait sous ce rapport et c'est ainsi que les zélés partisans de la chaîne, faute de faire le nécessaire pour utiliser la chaîne d'une manière rationnelle, préparent l'avènement de la transmission acaténe. Celle-ci qui ne se remonte en Angleterre que sur une machine, gagne rapidement du terrain sur le Continent. Il semble même que le dernier obstacle, le prix élevé, ait disparu, car au dernier Salon nous avons vu des motos à cardan qui coûtaient le même prix que des machines à chaînes ayant, à l'exception de la transmission, les mêmes caractéristiques.

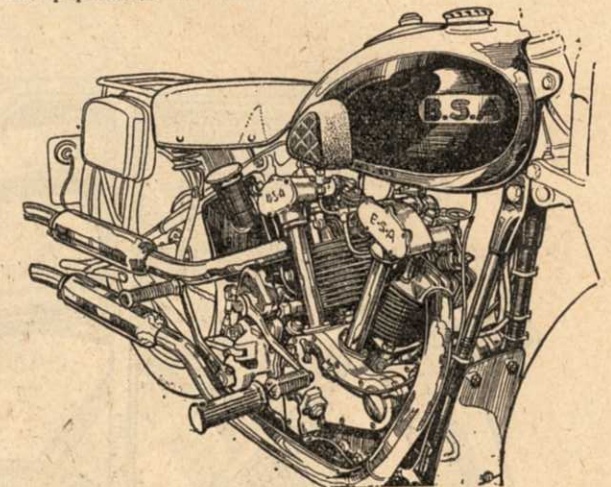
#### La machine de sidecar

Nous nous sommes habitués à considérer qu'une moto sidecar devait avoir une grosse cylindrée, et il est certain qu'une grosse moto de 750 ou 1.000 cmc. permet de tirer sans effort un gros sidecar et de réaliser des moyennes imposantes. Certains groupes motos-sidecars sont des véhicules de luxe d'un extrême confort. Mais actuellement non seulement les 500 et 600 cmc. permettent de remorquer un sidecar à des allures très rapides, mais on a établi des groupes 350 cmc. qui suffisent amplement à l'emploi d'un sidecar. On trouvait même au salon de Londres une moto-sidecar 250 cmc. Comment cela est-il devenu possible? La première raison c'est l'amélioration du rendement volumétrique des moteurs.

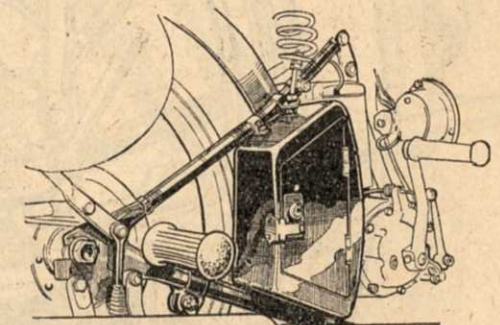
Avec un moteur 350 cmc. à soupapes latérales, on dispose facilement de 10 à 12 CV. C'est plus qu'il n'en faut. Beaucoup de voitures n'ont pas le double pour un poids total de 1.500 kgs, alors qu'une moto sidecar ne pèse guère avec ses occupants que 350 à 400 kgs. De plus, nos moteurs ne chauffent plus et peuvent marcher continuellement à pleine puissance. Autre raison

importante. L'emploi de plus en plus courant de 4 vitesses qui permettent, en toutes circonstances, d'utiliser au mieux la puissance du moteur. Les cadres sont beaucoup plus rigides latéralement et de plus l'étude des attaches du sidecar a été très étudiée et elles n'imposent plus de torsion ou de cisaillement au cadre de la moto. Les sidecars actuels construits sur des données rationnelles sont enfin beaucoup plus légers. La collaboration féconde des constructeurs de motos et de sidecars a abouti à une adaptation parfaite et a supprimé les montages de fortune qui ont été, dans le passé, une source constante d'ennui. En Angleterre, on a vu une moto 600 cmc., monocylindrique à 4 temps, à soupapes latérales et à refroidissement par eau. Mais le refroidissement par eau est une source d'ennuis et nous ne voyons aucun avantage à l'employer surtout avec un monocylindre.

La moto destinée au sidecar doit être avant tout robuste, car malgré tout, il ne faut pas négliger la fatigue supplémentaire imposée par le sidecar qui augmente la surface frontale et en côté représente une charge appréciable. On veillera particulièrement au refroidissement, mais cela n'offre aucune difficulté sérieuse. La moto sidecar de 350 cmc. peut constituer un parfait véhicule de tourisme. Les constructeurs de sidecars n'ont rien négligé pour assurer le confort du passager même sur des sidecars populaires.



La 500 cmc. B.S.A. bicylindre.



Des coffres à bagages spacieux et harmonisés aux lignes du cadre.

Le camping n'a eu jusqu'ici en France qu'un succès assez restreint, mais nous croyons que la vogue sans cesse croissante du sidecar ne peut que favoriser le camping. Nous avons vu à Paris deux intéressantes nouveautés : un sidecar spécialement établi pour le camping, dans lequel le matériel de campement fait partie de la carrosserie elle-même, et une remorque de grande capacité, parfaitement suspendue et qui contient tout ce qu'on peut rêver pour la vie en plein air, y compris un canot.

Le sidecar continental est nettement en avance sur le sidecar anglais, aussi bien du point de vue esthétique que du point de vue mécanique. Nous croyons que chez nous, le sidecar va continuer sa marche en avant. On en rencontre déjà beaucoup plus sur les routes. La possibilité de l'utiliser avec des cylindres relativement faibles y contribuera encore plus.

(A suivre)

H.-P. BORESTIÖRE



## CE QU'IL Y A DANS VOTRE MOTO

**Une motocyclette** : véhicule à deux roues propulsé par un moteur à explosions, nous dit le dictionnaire.

C'est donc quelque chose de très simple pour le profane. Mais vous n'êtes pas un profane. Vous êtes un motocycliste, et certainement un motocycliste averti si vous lisez assidûment *Moto Revue*.

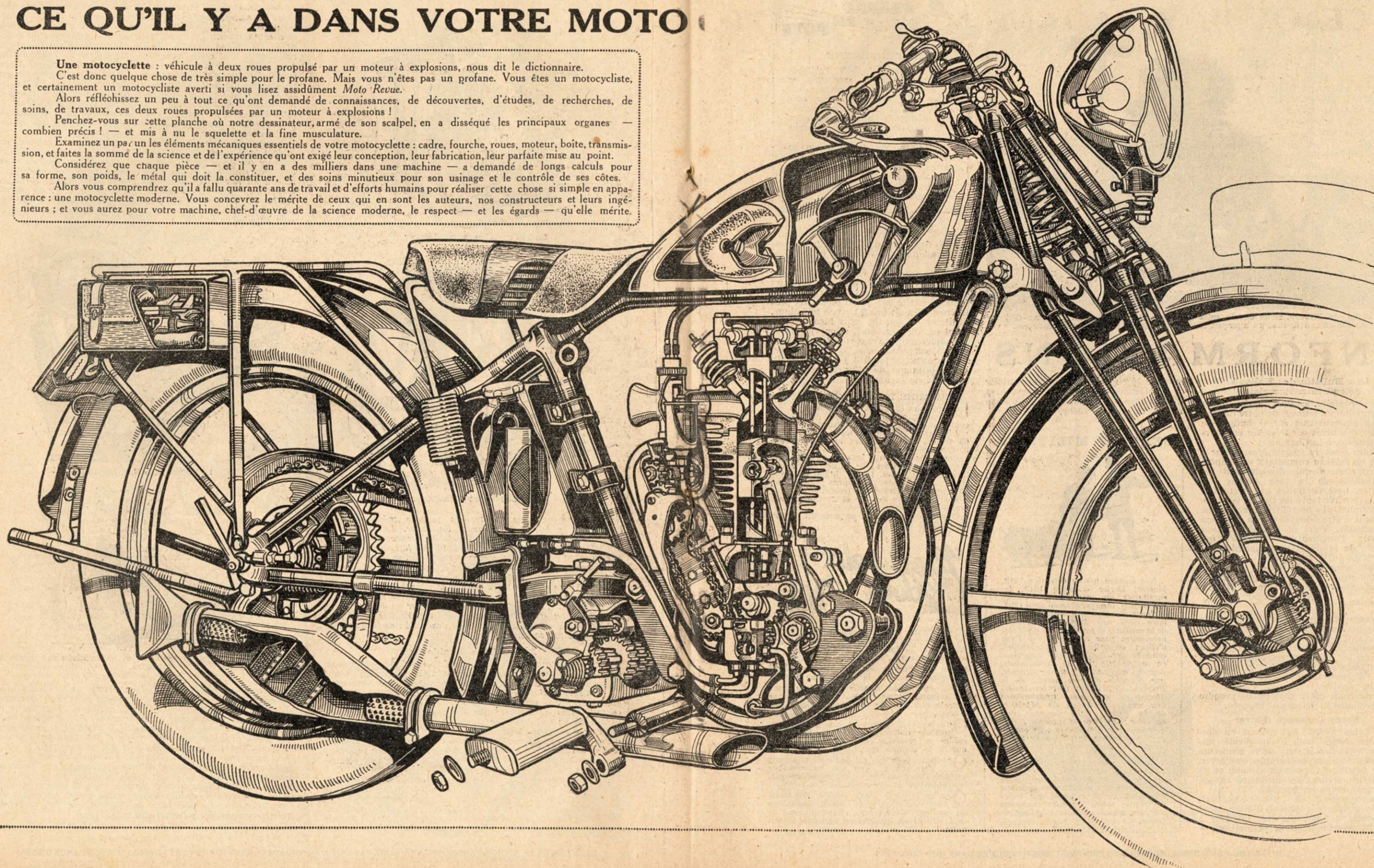
Alors réfléchissez un peu à tout ce qu'ont demandé de connaissances, de découvertes, d'études, de recherches, de soins, de travaux, ces deux roues propulsées par un moteur à explosions !

Penchez-vous sur cette planche où notre dessinateur, armé de son scalpel, en a disséqué les principaux organes — combien précis ! — et mis à nu le squelette et la fine musculature.

Examinez un par un les éléments mécaniques essentiels de votre motocyclette : cadre, fourche, roues, moteur, boîte, transmission, et faites la somme de la science et de l'expérience qu'ont exigé leur conception, leur fabrication, leur parfaite mise au point.

Considérez que chaque pièce — et il y en a des milliers dans une machine — a demandé de longs calculs pour sa forme, son poids, le métal qui doit la constituer, et des soins minutieux pour son usinage et le contrôle de ses côtes.

Alors vous comprendrez qu'il a fallu quarante ans de travail et d'efforts humains pour réaliser cette chose si simple en apparence : une motocyclette moderne. Vous concevrez le mérite de ceux qui en sont les auteurs, nos constructeurs et leurs ingénieurs ; et vous aurez pour votre machine, chef-d'œuvre de la science moderne, le respect — et les égards — qu'elle mérite.







M. Lariche, de Nevers, nous envoie cette belle vue du Calvaire de Château-Chinon. Dans le bas, à droite, on aperçoit la ville. Au fond, les Monts du Morvan.

## INFORMATIONS

### Le « Bulletin de Halles » défend la motocyclette

NOTRE confrère le *Bulletin des Halles* reproduit un passage de notre tableau sur les répercussions sur le budget de l'usager des taxes sur l'essence en cours de discussion à la Chambre :

« Notre confrère sportif *Moto Revue* a dressé un tableau comparatif des impôts supplémentaires qui découleraient de l'application de la taxe unique sur l'essence, base 60 francs par hectolitre. Nous avons réadapté les calculs sur base de 50 francs par hectolitre, taxe unique qui vient d'être adoptée par la Chambre des députés. Voici un exemple faisant ressortir l'augmentation fiscale qui découle de la nouvelle augmentation :

1° Moto 4 CV. 4 temps :  
Impôt annuel : 120 francs.  
Kilométrage annuel : 20.000 km.  
Consommation aux 100 km. : 3 lit. 500.  
Surtaxe :  $20.000 \times 3,5 \times 0,50 = 350$  fr.

L'augmentation de l'impôt est donc de 230 francs, soit environ 200 % dans le cas présent : encore ne faut-il pas que la consommation d'essence augmente au delà de la limite correspondant à un kilométrage de 20.000 km. : car dans ce cas, l'augmentation fiscale joue avec grande rapidité.

Remercions notre confrère de prendre si activement la défense de la moto.

### Notre Concours d'hiver

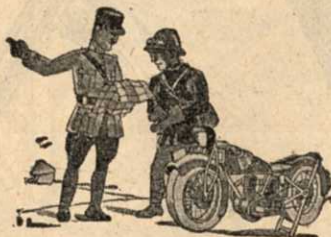
LA neige ayant fait défaut en dernière heure nous avons reculé jusqu'au 8 janvier la date de la fermeture de notre concours photographique d'hiver.

De beaux prix, pour les abonnés et les lecteurs, auteurs des meilleurs envois, récompenseront les lauréats.

Photographes, à vos objectifs ! Envoyez-nous vos photos d'hiver, dont le format ne doit pas être inférieur à 13x18, avec indications permettant de

faire une légende pittoresque, sans oublier de mentionner vos noms et adresses, et si vous êtes abonné ou lecteur, à *Moto Revue*, 12, rue de Cléry, Paris (2°).

### SERVICE MILITAIRE



Nos lecteurs nés en décembre 1912, janvier, février et mars 1913, les sursitaires ou ajournés des classes précédentes, incorporables en avril 1934, désireux d'accomplir leur service militaire dans une formation motorisée de la cavalerie et possédant les aptitudes nécessaires pour être affectés à l'une d'elles : conduite des autochenilles, conduite des motocyclettes, mécanique en automobile ou en motocyclette, devront adresser, d'extrême urgence, une demande à notre Service de la Préparation Militaire pour les Armées Motorisées, que nous transmettrons aux services intéressés du Ministère de la guerre. Cette demande doit spécifier : 1° nom et prénoms, date de naissance ; 2° adresse ; 3° bureau de recrutement ; 4° canton de recensement et numéro d'inscription sur la liste cantonale.

Joindre toutes pièces justificatives utiles : copie des brevets et permis de conduire ; certificats des employeurs (avec indication des travaux spéciaux effectués). Il est essentiel que toutes ces copies soient certifiées conformes par les maires ou commissaires de police.



### RECENSEMENT

Le recensement des véhicules automobiles a commencé le 15 décembre et se poursuivra jusqu'au 15 janvier, et, pour cette déclaration obligatoire, des formules sont, comme à l'accoutumée, mises à la disposition des intéressés dans les mairies.

Ajoutons que la vente ou la destruction d'un véhicule doit être signalée dans le délai d'un mois, des sanctions très sévères étant prévues au cas de fraude ou de déclaration mensongère.

### Les douze plus belles motos

A la demande de nombreux correspondants, spécifions que nous entendons par douze plus belles motos, les douze machines que vous voudriez avoir si vous aviez les moyens de vous les offrir. Il n'est jamais entré dans nos intentions de parler des douze motos les plus intéressantes au point de vue technique, utilitaire ou sportif, mais bien à votre point de vue personnel, selon vos goûts.

Ce referendum sera clos le 31 décembre; nous n'accepterons que les réponses parvenues avant le jeudi 4 janvier, à midi. N'oubliez pas de n'écrire que sur un seul côté de la feuille.

### CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

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

Lits-toilette. — Du 6 octobre au 30 juin : 65 francs. Du 1<sup>er</sup> juillet au 5 octobre : 85 francs.

Couchettes. — Du 6 octobre au 30 juin : 1<sup>re</sup> classe, 25 francs ; 2<sup>e</sup> classe, 25 francs ; 3<sup>e</sup> classe, 20 francs. Du 1<sup>er</sup> juillet au 5 octobre : 1<sup>re</sup> classe, 40 francs ; 2<sup>e</sup> classe, 35 francs ; 3<sup>e</sup> classe, 30 francs.

Les couchettes des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes sont munies d'oreillers.

Renseignez-vous dans les gares du Réseau de l'Etat.



QUE *Moto Revue* donnerait bientôt la description d'un moyen avant élastique remplaçant la fourche, du même nom, sur les vélomoteurs...

QUE ce moyen sort des mêmes usines qui produisent le bloc-moteur Sachs...

QUE ce moyen comme ce moteur sont adaptés à une B.M.A., fabriquée et vendue non loin de la Porte-Maillot, extra muros...

QUE le petit cyclecar 3 roues, 100 cmc. (même moteur), retour de Perpignan subira un prochain essai dont nos lecteurs auront le compte rendu...

QUE une nouvelle marque de motos pointerait à l'horizon et que son constructeur sortirait début janvier, sous la même marque, le prototype d'un cyclecar...

QUE ce cyclecar serait équipé d'un flat-twin, création d'un vieux spécialiste du moteur deux-temps, flat-twin qui a déjà affirmé ses qualités sur certaines avionnettes.



Nous rappelons à nos lecteurs que la controverse sur les MOYENNES est close depuis le 27 novembre. Il est donc inutile de nous écrire à ce sujet.

D'ABORD, faisons le point.

3 Juin 1933 : Essai d'une Terrol H.M.L. « En roulant à 80 (Paris-Sens, 70 de moyenne...) »

Juin-Juillet : 17 lettres d'abonnés « 70 de moyenne avec une 350 latérales? sans dépasser 80 à l'heure??? »

15 Juillet 1933 ; l'article « Moyennes », réponse explicative aux 17 lettres reçues.

Depuis, la poste a apporté à la Maison de la Moto quelque 240 missives d'abonnés et de lecteurs (tous fidèles, bien entendu). Les unes approbatives, les autres dubitatives. Chacun présente ses propres performances, ses goûts, ses possibilités et celles de sa machine. Souvent des arguments nouveaux. Parfois des attaques personnelles, rarement des... malpolitesses. Dans l'ensemble, un courrier comme jamais question n'en souleva, et dont la parution dans les colonnes de *Moto Revue* fut, durant les vacances, le Salon, et malgré la crise, un centre d'intérêt constant.

Hélas ! il n'est bonne chose qui n'ait de fin. Sous peine de répétition et avant qu'un autre sujet n'accapare l'enthousiasme général, il est temps de rassembler les faits fournis, d'en extraire la... moyenne, d'élaguer les « hors-sujet », de faire justice de quelques erreurs condamnées, et surtout, en ramenant le débat à son point de départ exact, d'extraire de cela une conclusion concordant avec l'opinion générale, ce qui nous permettra de tirer le trait final.

LE ton général des lettres, telles que vous avez pu en lire l'essentiel dans ces colonnes, est bien le suivant : « Voici ce que j'ai personnellement déjà réalisé » et, suivant que la performance est sportive ou touristique, ou bien : « Vous ne m'étonnez pas », ou bien : « Vous êtes un fou de la route ». Mettons-nous d'accord.

Chacun fait ce qu'il veut suivant son tempérament, et même il est possible d'agir de façon tout opposée suivant le besoin du moment. Qu'une moyenne commerciale de 45 à 55 soit la plupart du temps celle de la plupart des voyageurs sur la route, mais voilà qui n'est pas niable. Et qu'un rouleur, à un moment donné, s'évertue à tracer moitié plus vite, ne saurait rien y changer ! Nous sommes tous d'accord là-dessus.

Mais, inversement, que messieurs les gens normaux, pour lesquels la motocyclette est simplement l'engin de transport simple, économique et peu dangereux que nous apprécions tous, qui nous apporte le sens de la liberté, le contact direct avec l'air, le soleil, les odeurs, la vie ambiante, que ne donne plus l'automobile, jettent la pierre aux motocyclistes sportifs, ça ne va plus !

La moto est aussi (ne disons pas surtout) un engin de sport. Entraînement au mépris des intempéries, faiblesse de la protection corporelle en cas d'accident, confort inférieur, possibilité de vitesses plus grandes, plaisirs accrus d'accélération et de mobilité, par tout cela la moto motive le choix de la jeunesse ou des hommes virils, et explique qu'elle soit, plus que tout autre moyen de locomotion, une provocation à la performance.

Liberté absolue pour quiconque de mener son train de touriste, compréhension généreuse à l'égard des amoureux de la vitesse, voilà un premier point à réclamer. D'ailleurs, et j'en suis, la plupart des pronoteurs de la moto sportive savent goûter le charme de la ballade touristique. Le « fou » qui ne sait que gazer, épater, apeurer, est un mythe. En cherchant bien dans le présent et dans les souvenirs, je ne trouve aucun nom, aucun cas...

De grâce, sous couleur de défendre le motocyclisme, n'en interdisez pas une partie des charmes, et ne soyez pas plus gendarmes que les gendarmes. N'ignorez pas que le motocycliste est victime souvent, auteur rarement, d'accident. N'ignorez pas que les erreurs sur route sont le fait d'hommes d'âge, rassis, que l'habitude de la vitesse est un entraînement des réflexes. Ne méconnaissez pas les précieuses statistiques sur ces sujets des compagnies de gendarmerie et des sociétés d'assurances. Le gigolo meurtrier a vécu. Il est remplacé par la vérité : le brave homme hésitant.

NE nous serions-nous pas éloigné du sujet : Possibilités ? Oui, mais la correspondance publiée n'a été qu'un long heurt, « Ce que je fais et ce que tu



L'état de la route, les rechargements, le goudron frais, bien des choses qui font baisser la moyenne.

fais », opposition de deux sortes de tempéraments. Espérons que maintenant chacun respecte le tempérament opposé, et occupons-nous des chiffres présentés.

Depuis le début de la correspondance, j'ai classé par cylindrées les arguments : moyenne et distance, fournies par nos amis. Il est bien entendu que nous les admettons tous — sauf un dont l'auteur lui-même a fait justice — et félicitons-nous d'avoir, dans cette discussion un tantinet « scientifique », rencontré juste un plaisantin. Ce qui n'est pas du tout scientifique, c'est ce que nous allons faire, et les statisticiens officiels en bondiront d'indignation Mais, sans prendre pour nels les résultats qui suivent, admettons-en la valeur indicative amusante.

Nous prenons les vitesses indiquées par les correspondants, chaque fois qu'elles présentent une valeur de renseignement, et nous en faisons la moyenne par cylindrée. Comme, dans l'ensemble, les distances sur lesquelles ces moyennes sont mesurées tournent autour de 200 kilomètres, comparons ces moyennes de moyennes comme faites sur des distances moyennes (avez-vous ri?)

Motos 175 cmc. moyenne 48 km.-h.  
Motos 250 cmc. moyenne 56 km.-h.  
Motos 350 cmc. moyenne 65 km.-h.  
Motos 500 cmc. moyenne 67 km.-h.  
Sidecars 500 cmc. moyenne 66 km.-h.

Que représente ceci ? Ce que la moyenne des motocyclistes a fait, a contrôlé, et a retenu, comme chose normalement possible. Nous répétons n'accorder à ces vitesses qu'une valeur d'indication. Chacun a fourni là sa « performance ». Ce n'est pas ce qu'il fait tous les jours. Mais c'est ce qu'il a fait quand il l'a voulu, sans tuer, ni se tuer pour cela. Encore avons-nous élagué ce qui, par son élévation, risquait de fausser le caractère de ces moyennes, tel le 116 de la 250 de M. Morice, que nous considérons représenter le record personnel de vitesse de la machine, prise à fond sur 58 km. de route-piste.

Dans l'ensemble, il y a beaucoup de faits particuliers intéressants. D'autant plus rattachés que les conditions de la route (il ne faudrait jamais les omettre) sont signalées.

Que ce soit en 250 cmc. les 70 de moyenne de M. Vauclair sur 303 km. ou les 64 km.-h. de M. Labouchère sur 160 km. Que ce soit l'échelonnement très sensible des moyennes de M. Chural sur sa 350 à cubitueur : 83 sur 210 km., 74 sur 450, 70 sur 600, ou les performances à peu près purement sportives (à 80 et 90 km.-h.) de MM. Lasserre et Cadoret. Ou le 80 en tan-sad (500 cmc.) de M. Haessler sur 320 km., sans oublier le record de M.M. sur les 303 km. à 80 de moyenne.

Voilà des vitesses que l'Essayeur International n'a ni réalisées, ni encore moins publiées et qui lui prouvent qu'en France



les sportifs ne manquent pas. Il ajoute même apprendre du nouveau en lisant les 67, 70, 71, 74 et 75 de moyennes obtenues en des 150 à 200 km. de distance par des sidecaristes, possibilités supérieures à celles qu'il supposait.

**M**AIS sommes-nous encore bien dans notre sujet? La question de ce qu'on peut faire avec une motocyclette sur la route nous en écarte. Qu'une 350 latérale, conduite par M. Guyot ait abattu 326 km. à 65, qu'une autre 350 latérale, celle de M. Manceaux, fasse 77 de moyenne sur 100 km. de route, est déjà plus proche de nous, mais ce n'est pas encore cela.

Nous reprenons: « Est-il si étonnant de faire du 70 sans dépasser 80? Distance 100 km. Route nationale parfaite, traversées de villes inexistantes ou ne descendant qu'une fois la vitesse en dessous de 40 km.-h. Petit jour, route vide, temps parfait ».

Eh bien, je crois que la vraie question, si précise et si simple, n'a été pas une fois discutée. Si j'ai eu plaisir de relever au-delà des approbations conscientes, par contre, la plupart des honorables opposants sont sortis des données du problème. Ils se sont basés, pour prouver l'impossibilité de faire 70 sans dépasser 80, sur ce fait qu'ils ne l'ont jamais réalisé (qu'ils l'essayent et verront que ce n'est pas si difficile que ça). Ils ont présenté des routes différentes, des heures agitées, des distances supérieures, des arrêts nécessaires: ravitaillement, exaltation artistique devant la nature, que sais-je...

Messieurs, que ce soit bien ou mal, que vous sentiez ou non l'inutilité de faire 100 kilomètres de marche mécanique, ce qui est un essai n'est qu'un essai. Si je vous avais dit: je suis allé de Paris à Sens dimanche matin entre 9 heures et 11 heures sur la nouvelle Terrot H. M. L. c'est été plus normal! Mais combien inutile...

Comment! Je me lève de bon matin, pour faire 650 km. dans ma journée. Je m'ennuie (?) à en mourir en bloquant mon compteur sur la vitesse qui correspond à 80 réel. Je risque mille fois la mort (?) en maintenant cette allure fantastique. Et quelques-uns m'en remercient en disant que du 70 km. sur une 350, ça n'existe pas! Allons, relisez le numéro 540 de Moto Revue. Nous n'allons tout de même pas vous le recopier?

**B**IEN que parfois extérieurs à la question, certains correspondants nous ont fait adressé des travaux personnels ou des remarques fort intéressantes, que nous réitérons, ou discuterons:

M. Hébuterne, toujours fanatique à 62 ans (je crains que ceux qui n'ont pas, comme lui, goûté de la vitesse étant jeunes, ne passent, avant son âge, au quatre roues...), cite un moins de 2 l. aux cent avec sa 2 temps 250 cmc.

M. Muller aussi ardent motocycliste que polémiste (je le comprends) n'a pas dit un mot que j'hésiterais à signer.

M. Tardivel confond vitesse et bruit. Le bruit dessert, la vitesse sert (demandez aux marchands).

M. Marchand rétorque justement à M. Gaborieau qu'actuellement tous les automobilistes roulent aux environs de 70 à 80 sur les lignes droites. Pour ne jamais être dépassé à 60 régulier, il faut les chemins vicinaux sans autocars ni services rapides.

M. Riéché « las de tous ces bourrages de crâne (ceux des autres) » a fait encaisser

quelque chose aux amateurs de fortes moyennes, dit-il. Lui, n'a-t-il rien encaissé?

M. Belot, dont les 840 km. en un jour nous ont intéressé, blague la 350 latérale qui fait 6 C. V. Au frein une telle machine en dépasse 7.

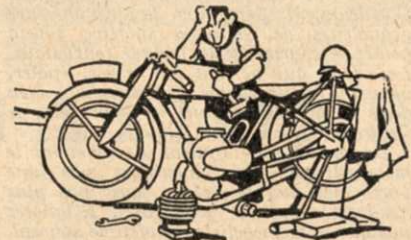
M. Louis, oublie que le 35 de moyenne dans P. les P. P. représente une moyenne générale de 70 pour les non pénalisés, et que le 80 de moyenne sur bonnes fractions y est courant.

M. Lasserre nous fournit des confirmations précises sur des vitesses de machines sport étrangères. Merci.

M. Schmitt « acclame les purs qui préfèrent les tripes secouées aux beautés de la nature et des villes historiques de notre douce France. » Mais qu'il n'ait pas peur, ni du 85 kmh, ni pour nos tripes. Félicitations d'être jeune et d'aimer la vitesse.

M. Suchet a fait beaucoup plus vite que ça ne paraît, avec Paris Zurich en 10 h. 30. arrêts compris.

M. Masviel, pour normales que soient ses moyennes, est bien nerveux: cinglé, inconscient, hurluberlus! Peste. Et pour qu'on dénie aux motocyclistes ce que probablement il admet sur voie ferrée. Pourtant: déraillement du rapide de Cherbourg, les 8 écrasés de Mouchard...



Ne comptez pas faire de belles moyennes avec une machine peu sûre.

M. Manceaux a fait 77 km. sur 100 km. avec sa latérale Terrot. C'est une confirmation précieuse pour mes dires. Je pense avec lui que sur 300 km. le ravitaillement nécessaire, la prévision de fatigue possible, le souci du moteur qui doit alors être légèrement ménagé, interdisent ce même 77 de moyenne. Mais 70 extrême est possible, 67, certain...

M. de Pindray extrapole à tort. Qui ne fait du 55 sans dépasser 75 devrait faire plus de 102 pour réaliser 75 de moyenne. Première supposition, très facile, la deuxième, nettement côté tambour battant. Quant à défier toujours les autres, pourquoi juger par ses possibilités propres? Pensez à tous les engagés de P. des P. P. (Etape de 800 km.), à tous ceux qui font le Bol. Et tous ceux qui pourraient le faire.

M. Claudel doit être habitué aux sorties en commun, forcément lentes. Par contre j'espère qu'il n'écrit qu'en son nom personnel, le bul des clubs étant d'encourager le sport, dût-on en accepter les risques.

M. Daudel, qui fait 56 à 60 de moyenne sur parcours accidenté (250 lat) n'est pas un endormi, et c'est un des rares qui a repensé à la question discutée: rodage, qu'il estime aussi devoir être rapidement progressif et non sempiternellement lent.

M. Servant quoique faisant intervenir son club dans sa signature oublie que la moyenne de 50, même plus, de P. les P. P. n'est pas « générale ». 1° La moyenne générale réalisée est d'environ 70. Ce qui n'empêche pas un simple caillou de provoquer des abandons. 2° La moyenne atteinte dans la grimpe du Tourmalet est de 60 km.-h. (ça vous épate? demandez les

détails à l'U. M. F.). 3° Dans la partie autostrade, les italiens ont débuté par 136 km. dans l'heure pour faire leurs 1.000 km. à 93. 4° Surtout dans un club, la vitesse en moto est une source de propagande, parmi d'autres bien entendu. Ne soyons pas exclusifs.

M. Churat, quoique rapide, est philosophe. Disons plutôt « parce que » rapide. Avant de vilipender, il suppose possible. Il a raison: qui empêcherait un actuel inconnu muni d'une 250 cmc. latérale faisant 105 (des 350 font 115, et des 500 latérales, 125) de dégingoler 300 km. à plus de 70?? A part ça il a eu tort de faire confiance en la sincérité de M. Riéché, qui le lui rendit mal.

M. Gaborieau, s'il habitait vers Paris, verrait si les 301, les 10 légères Citron, sans parler des Nervasport, des D. 6. 11, ou des Emyquatre resteraient derrière lui à 55/70.

Lieutenant-Colonel Larcher. Des moyennes de P. Les P. P. ? De Paris à Châteaudun 80, autres portions de la route vers Bordeaux, toujours plus de 70, 75. Des montées de col chronométrées à près de 60. Des cyclocares de Saint-Gaudens à Toulouse, ou avant Bourges, à plus de 100. Un concurrent motocycliste retardé avant Bourges, l'atteint après 80 km. à 85 de moyenne (max. 105), etc., etc.

M. Rémy est un des rares qui traite du rapprochement de la vitesse maxi et de la moyenne. 55 de moyenne sur route variée en marchant à 70. Conditions exactement exprimées: routes non montagneuses, allure régulière, consultation fréquente du compteur et de la montre.

M. Caillaud fait une remarque exacte: les machines les moins coûteuses, fatalement d'exécution plus fruste, auront besoin d'un rodage plus lent.

M. Collet, voyez M. Rémy.

M. Varaud se trompe: les vrais rapides ne gazent pas, et bruyamment, dans le public. D'abord ils sont discrets, quand ils passent le public dort ou s'éveille. Ils connaissent l'avantage du silence. Les pétaradeurs en ville — gens néfastes — ne sont guère useurs de route.

**V**OICI venir le trait final. Nous regretterons que, dans le concert général, tant de gens d'action se soient abstenus: Monneret (le rappelles-tu ton Monthery-Paris en 18 minutes, piste-barrière, parce que je le faisais en 19??); Nieuport qui nous eût narré quelque Mâcon-Paris effectué par lui avec le regretté Debaisieux; Naas, qui faisait voici dix ans Roubaix-Paris-Roubaix à 75 de moyenne; Marc et Bernard porteurs de journaux, l'un à Deauville, l'autre à Bordeaux, à 75 également... et des dizaines ni plus « assassins » ni plus « fous », qui aiment aussi les pantouffles, la chère et la promenade, mais malheureusement trop fatigués du poignet pour écrire.

Leur avis eût été précieux, et tous vous auraient fait partager leur foi complète dans la motocyclette, car la foi ne serait pas complète s'il ne se s'y comprenait:

Vitesse, et sécurité dans la vitesse.

L'ESSAYEUR INTERNATIONAL.

Mais quelle sera donc la performance que vous ferez au BREVET D'APTITUDE MOTOCYCLISTE ?

# EN BELGIQUE

## MOTO REVUE BELGE

Le tourisme à la Fédération Belge  
Une saison bien remplie

**L**E tourisme est plus que jamais à l'ordre du jour. Les clubs comme les fédérations consacrent une partie importante de leur activité et de leurs ressources à l'étude de cette importante question.

En attendant de nouveaux projets et de nouvelles initiatives, signalons les choses essentielles contenues dans le rapport de fin d'année établi par M. Edouard Gérard président de la Commission de tourisme de la F.M.B.

La saison touristique s'ouvrit le 12 et 26 mars par les journées franco-belges de Valenciennes et de Dinant, à l'initiative des clubs de Hainaut et de Dinant, qui devaient célébrer dignement la suppression de la taxe de séjour en France et en Belgique pour les ressortissants de ces deux pays.

Voulant faire à l'initiative des clubs fédérés la plus large part, la Commission décida ensuite de confier l'organisation du Rallye national au Royal Moto-Club de la Flandre Orientale, et le 30 avril, quelque dix mille F.M. Béistes jouèrent gratuitement du féérique spectacle des Floralies Gantoises, tandis que la visite guidée de la ville, la tombola gratuite, la distribution des prix et récompenses donnaient pleine satisfaction à tous points de vue.

Répondant ensuite à l'invitation du Royal Moto-Club d'Italie, la Commission adressa en hâte un appel aux amateurs de grand tourisme, et les 24 et 25 mai, le contingent belge, défila à Rome en tête des délégations étrangères participant au Rallye des Centaures.

Le 11 juin 1933, les cohortes de la F.M.B. se regroupèrent à Tournai à l'occasion des grandes fêtes gastronomiques et folkloriques de la région, tout comme à Valenciennes, à Dinant, à Gand et plus tard à Blankenberge.

La saison bat son plein, et plus de 350 véhicules se rencontrent à Middelkerke le dimanche 30 juillet.

Le fait que le 14 août plus de deux cent cinquante F.M. Béistes prirent part au voyage d'un jour à Londres, est de nature à encourager la Commission à envisager pour l'avenir de nouveaux déplacements à l'étranger.

La saison devait se terminer par un rallye à l'occasion de l'inauguration des tunnels sous l'Escaut. Cette organisation remporta un vif succès grâce au dévouement de la Section Provinciale d'Anvers.

Pour la saison prochaine, la Commission de Tourisme, comptant sur une collaboration plus intense des délégués touristiques, espère provoquer entre les clubs une émulation qui donne un nouvel essor au tourisme dans notre pays, mais qu'elle se propose surtout de donner plus d'ampleur au grand tourisme à l'étranger.

## Attention aimable

**M.** Bruyninckx, qui organisa une excellente excursion des motocyclistes belges à l'occasion du récent Salon de Paris, à l'amabilité d'insister auprès de ses amis de l'Union Motoriste de Bruxelles en faveur de notre revue. Il le fait d'ailleurs dans les excellents termes suivants:

« Je signale aux membres que *Moto Revue* met exceptionnellement en souscription des abonnements pour 1934 au prix de 68 francs belges. Tout le monde connaît cette attrayante revue hebdomadaire qui publie dans chaque numéro des renseignements techniques et des informations des plus intéressantes. Ceux qui voudraient souscrire sont priés de m'en aviser d'urgence. »

M. Georges Detaille, notre rédacteur en chef pour la Belgique, prévenu par M. Bruyninckx de ses bonnes intentions à l'égard de notre revue l'en a cordialement remercié.

## Une bonne recrue

**C**E serait celle de M. Georges Thomas, président de la Ligue Motoriste Ourthe Amblève, dont ses amis présenteront la candidature à la prochaine assemblée de la F. M. B. en vue d'occuper un poste d'administrateur.

## Championnat de club

**V**OICI les classement du championnat intime de l'Elite Moto Club d'Ivoz-Ramet définitivement établi après une épreuve de régularité.

Catégorie sidecar: 1. Klauer, Joseph; 2. Klauer, Jacob; 3. d'Awans, Alfred.  
Catégorie 35 km.: 1. Kumps, Ernest; 2. Blokken, Casimir; 3. Conard, Marcel; 4. Godefroid, Maurice; 5. Dehossay, Léon; 6. Péter, Edgard; 7. Kumps, André.

## A Namur

**L**E Motor Union Namurois a tenu son assemblée générale qui fut une nouvelle occasion d'établir sa prospérité et la belle activité de ses comités dont tous les membres ont été réélus.

M. Bockstael présidera dorénavant la section touriste aidé par MM. Lallemand, Surin, Lambert, Duvivier, Van Overbeek et Leusolen.

## ABONNEMENT POUR LA BELGIQUE

Lecteurs belges profitez de notre prix réduit de 68 fr. (belges) pour souscrire d'urgence un abonnement de un an (six mois 36 fr.). Adressez votre versement à notre rédacteur en chef pour la Belgique: M. GEORGES DETAILLE, 15, avenue Georges-Eeckhoud, Schaerbeek.

Les abonnements prennent cours à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1934.

## Indépendance

**L'**UNION Motoriste Wallonne à Wasmes met les choses au point ainsi que vous allez le voir.

Rappelons que notre Association étant essentiellement sans but lucratif, nous n'acceptons au sein de notre groupement que les motocyclistes à l'exclusion des cafetiers ou autres commerçants non motocyclistes bien entendu, dont la participation pourrait être intéressée. C'est pour cette raison que nous avons dû refuser certaines demandes de ce genre.

Rien de tel que de rester complètement indépendant!

## En quelques lignes

— Une jolie attention que celle du Motor Eclair de Schaerbeek qui rappelle officiellement à ses membres de se fournir de préférence chez les camarades commerçants inscrits au club.

— M. Crommelynck a démissionné du Comité de l'Elan Motor Club d'Etterbeek dont il fut un des fondateurs et un des animateurs du début.

— L'Elans Motor Club d'Etterbeek tiendra son assemblée générale le 2 janvier prochain en son local au Continental Chaussée de Wavre.

— L'Auto Moto Club de Wavre a retenu la date du samedi 13 janvier, pour son banquet annuel. Les inscriptions sont reçues chez Louis Renaerts, place du Sablon à Wavre.

— Dorénavant M. Lucien Morel assumera les fonctions de secrétaire général de l'Union Motor. Dinant en remplacement de

M. Henri Henroteaux, démissionnaire, par suite de ses occupations personnelles devenues trop absorbantes.

— Il paraîtrait que Raymond Renier, fils de Fernand Renier l'excellent vétéran belge, défendrait probablement au cours de la saison prochaine les couleurs de l'Union Motor de l'Entre Sambre et Meuse à Mettet.

— La remise des prix de la coupe de la Meuse, la belle épreuve du Royal Moto Club Liégeois a eu lieu le samedi 23 décembre courant.

— M. Ed. Kremer a été nommé administrateur de l'Auto Moto Club marchois.

— Le Wallonia Auto Moto Club qui a décidé l'organisation d'une nouvelle épreuve nationale de côte à proximité de Charleroi, tiendra son assemblée générale le dimanche 21 janvier à 10 heures, à l'Hôtel de Paris.

— MM. Oscar Decroix et Louis Knockaert siègeront dorénavant au Comité de l'Auto Moto Club de Comines Wervicq.

— Suite aux élections de l'assemblée générale; voici la composition complète du comité du Moto Sport Anvers.

1° Comité central: président général: P. Brosens; vice-président: A. Deckers; secrétaire: A. Simons; adjoint: M. Brem; trésorier: L. Cockx; conseillers: A. Putzeys, Th. Daeninck, Jos. Lamot, Maître Ch. Van de Wiel.

2° Comité sportif: président: R. de Fraudeur; membres: W. Houtmans, P. Pauwels, E. Sels, G. Van der Elst.

3° Comité des fêtes: président: Jos. Timmermans; membres: R. Ruysers; L. Leboy, M. Everaert.

4° Comité touriste: président: J. Meinerzhaegen; vice-président: L. Leboy, capitaine de route: P. Van Nereaux; membres: A. Laverge, Fr. Stroobants, Jos. Van Cauwenbergh; propagande: Cockx, Deckers, Elsocht, Brem, Van der Elst; délégués comité provincial: Houtmans, Ruysens, suppléant: Brosens; délégué touriste F.M.B.: Everaert; matériel: J. Meinerzhaegen; délégué moto-ball: Ed. Sels; archivistes: Cockx et Brem.

— L'Auto Moto Club de Bruxelles a fixé au mardi 9 janvier son assemblée générale annuelle.

Il sera procédé à la réélection partielle du Comité ainsi qu'à la nomination de neuf membres aux commissions sportives et de tourisme.

Les candidatures aux différents postes, ainsi que les propositions pour modifications aux statuts, sont reçues par écrit au plus tard pour le mardi 2 janvier.

— Afin de faire rentrer de l'argent dans la caisse le Moto Club Micheroutois vient de décider d'organiser un concours de billard russe.

— Le Moto Club de Spa-Franchimont a dignement fêté le X<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation. Le menu, les intermèdes, la musique et les bons vins créèrent une atmosphère parfaite!

— C'est la crise et pour faire des économies le Club Motocycliste du Borinage a décidé de ne plus adresser de convocations à ses membres. Toutes les dates de réunions, d'assemblées ainsi que les choses intéressant le club seront exposées dans le bulletin fédéral.

— L'Elan Motor Club d'Etterbeek, organise une nouvelle fête pour le 4 février prochain. Le programme prévoit l'interprétation du vaudeville « Vingt jours à l'ombre ».

— M. Louis Pirson remplacera M. Dumont démissionnaire, aux fonctions de trésorier de l'Auto Moto Club de Lustin.

Georges DETAILLE.



# GRAND CONCOURS DES RÉSERVOIRS

(Voir numéros 556, 561 et 562 de MOTO-REVUE)

## RÈGLEMENT

1° Moto Revue organise à partir du 5 novembre 1933 un grand concours intitulé Concours des Réservoirs et doté de nombreux prix.

2° Le Concours des Réservoirs est exclusivement réservé aux abonnés de Moto Revue qui pourront seuls y participer et envoyer en leur nom un seul bulletin de réponse sous peine d'exclusion du concours.

3° Chaque semaine paraîtront dans Moto Revue les photos de trois ou quatre réservoirs qui seront désignés par un numéro d'ordre et par la première lettre de la marque qui les fabrique.

4° Il suffira pour concourir de remplir un bulletin qui paraîtra en temps utile dans les colonnes de Moto Revue et de désigner la marque de chacun des réservoirs exposés. Pour départager les ex-æquo il faudra en outre répondre à la question subsidiaire suivante : Combien de solutions absolument exactes seront-elles envoyées ?

5° Les concurrents seront libres de venir examiner à la Maison de la Moto les réservoirs faisant l'objet du concours.

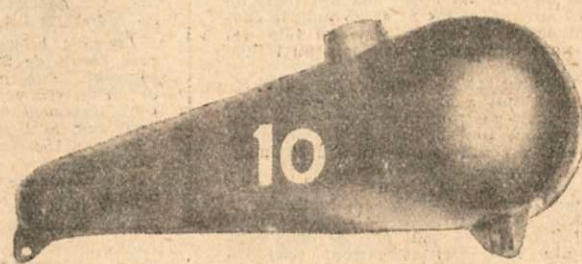
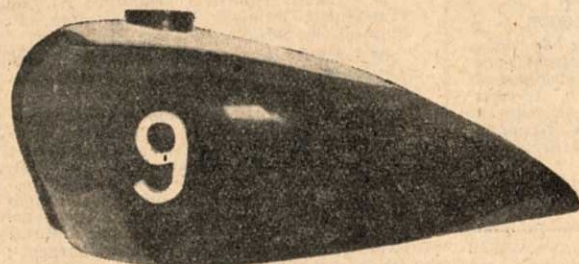
*Nous publions dans ces colonnes les photos des réservoirs exposés à la Maison de la Moto, groupés par 4 ou 5. Devant chacun des numéros désignant un réservoir, numéro qui sera le même que celui adopté à la Maison de la Moto, nous mettrons la première lettre de la marque du réservoir. La difficulté du concours primitif a été ainsi sérieusement diminuée.*

*Pour ne pas léser les concurrents qui ont pris part au Concours des Réservoirs lors du Salon, ces derniers seront autorisés à reconcourir, la seconde réponse étant évidemment la bonne. De plus, nous supprimons les concours journaliers et les prix attribués font masse au concours général qui englobe le concours réservé aux visiteurs et le concours réservé aux abonnés de la province et de l'étranger.*

6° Notre personnel ne pourra pas participer à notre concours. Nos décisions seront sans appel et aucune réclamation ne sera admise.

## LISTE DES PRIX

- 1<sup>er</sup> prix :  
Un vélomoteur Ultima, modèle 1934, moteur Ultima, débrayage à disques fonctionnant dans l'huile, valant 1.500 francs.
- 2<sup>e</sup> prix :  
Un vélomoteur Prester, modèle 1934, moteur Train, débrayage, valant 1.415 fr.
- Du 3<sup>e</sup> au 10<sup>e</sup> prix exclus :  
Une blague à tabac à fermeture éclair.
- Du 10<sup>e</sup> au 17<sup>e</sup> prix exclus :  
Un mirovelo, retroviseur.
- Du 17<sup>e</sup> au 24<sup>e</sup> prix exclus :  
Un vérificateur Edco.
- Du 24<sup>e</sup> au 31<sup>e</sup> prix exclus :  
Un sénéfuge.
- Du 31<sup>e</sup> au 38<sup>e</sup> prix exclus :  
Un Firezone.
- Du 38<sup>e</sup> au 45<sup>e</sup> prix exclus :  
Une lampe d'aille.
- Du 45<sup>e</sup> au 52<sup>e</sup> prix exclus :  
Un Projex.
- Du 52<sup>e</sup> au 60<sup>e</sup> prix exclus :  
Un porte-carte d'identité.
- Du 60<sup>e</sup> au 67<sup>e</sup> prix exclus :  
Un filtre Espur.
- Du 67<sup>e</sup> au 75<sup>e</sup> prix :  
Un porte-mine, vérificateur de bougies



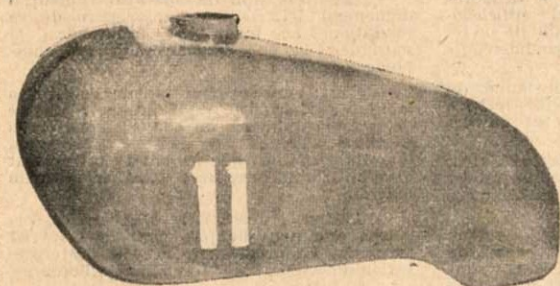
S....

Concours exclusivement réservé à nos abonnés.

Ne pas envoyer de réponses avant la publication du bulletin spécial dans un numéro ultérieur

Tous ces réservoirs sont visibles à la Maison de la Moto. Nous rappelons que sous chaque photo de réservoir est figurée la première lettre du nom de la marque et autant de points que le nom de la marque compte d'autres lettres, sans tenir compte de signes typographiques divers (traits d'union ou apostrophes).

Il ne sera pas répondu aux demandes de renseignements.



K.....

75 prix dont 2 vélomoteurs. Qu'attendez-vous pour vous abonner?

H.....

# CONSTRUCTEURS FABRICANTS

## BRAVO GENO

Un sympathique coureur amateur de Paris, nous communique qu'ayant été victime d'une chute assez grave au cours d'une compétition, il n'eut la vie sauve que grâce à son casque Geno qui, lui, sortit de là quelque peu bosselé.

L'ayant rapporté à la maison Geno pour réparation celle-ci le lui échangea gracieusement contre un neuf.

Cette aimable façon de faire valait qu'elle fut connue.

## Un nécessaire à souder électrique

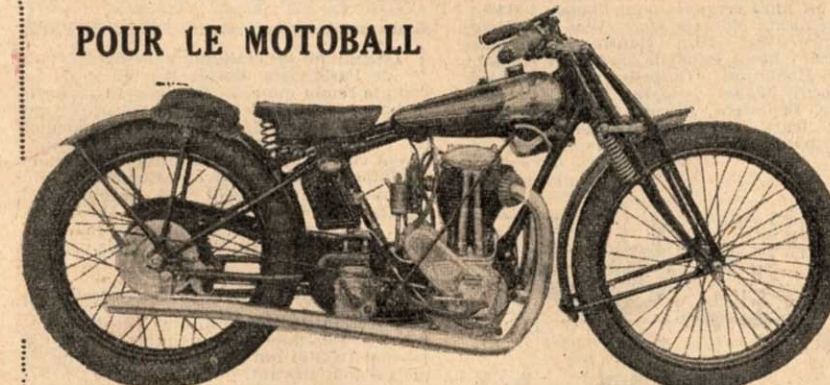
La Maison Osram spécialisée dans le domaine de l'électricité, a réalisé une petite trousse contenant, outre un fer électrique, tout le matériel nécessaire à effectuer les soudures courantes.

D'un prix minime, cette trousse doit rendre

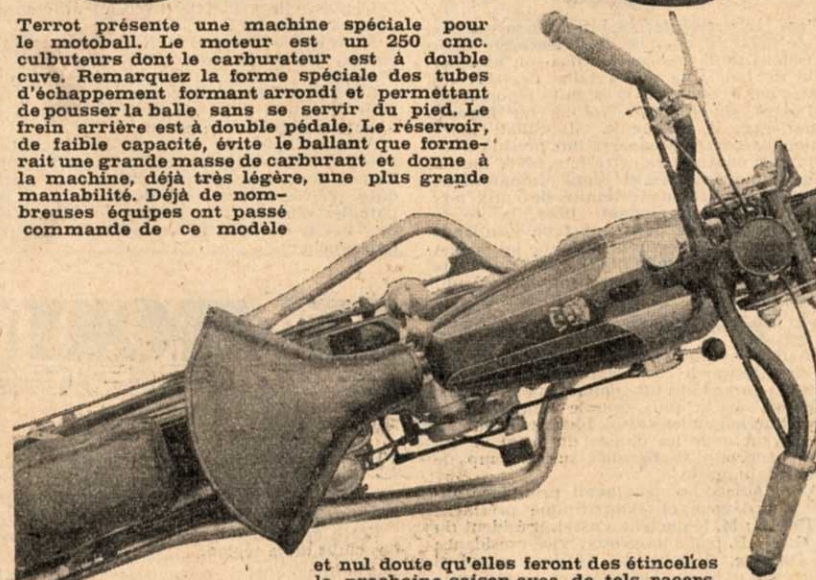


Voici le fer à souder électrique à panne portable en métal inoxydable qui fait partie de la trousse Osram

## POUR LE MOTOBALL



Terrot présente une machine spéciale pour le motoball. Le moteur est un 250 cmc. culbuteurs dont le carburateur est à double cuve. Remarquez la forme spéciale des tubes d'échappement formant arrondi et permettant de pousser la balle sans se servir du pied. Le frein arrière est à double pédale. Le réservoir, de faible capacité, évite le ballant que formerait une grande masse de carburant et donne à la machine, déjà très légère, une plus grande maniabilité. Déjà de nombreuses équipes ont passé commande de ce modèle



et nul doute qu'elles feront des étincelles la prochaine saison avec de tels racers.

SOYEZ EN RÈGLE : UN BON ACCESSOIRE COUTE MOINS CHER QU'UNE CONTRAVENTION

service aux motocyclistes, non seulement pour les soudures qu'ils peuvent avoir à effectuer sur leur machine, mais aussi pour mille travaux ménagers. T. S. F., bricoles de toutes sortes, petites installations électriques, réparations diverses.

Le nécessaire Osram permet à chacun, sans connaissance aucune de se tirer d'embarras.

## Une selle de qualité : Terry

Parmi les accessoires qui équipent une moto, un des plus importants est la selle, car elle procure confort ou douleur.

Pour donner le maximum d'agrément, une selle doit être souple, solide, indéformable et n'échauffant pas.

Ce sont toutes ces qualités que l'on trouve dans les selles pour motos, vélomoteurs et vélos marquées Terry.

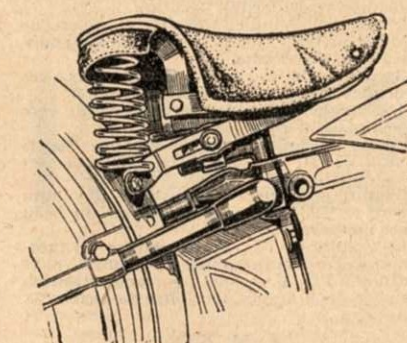
Les selles Terry sont composées d'un cadre métallique rigide sur lequel est tendue une nappe de ressorts à boudin qui travaillent en traction sous le poids du cavalier. Cette suspension déjà très souple est combinée avec deux autres ressorts verticaux plus forts, travaillant soit à la traction, soit à la compression suivant le montage adopté.

Ces deux systèmes de suspension sont reliés à l'avant en un point articulé qui augmente encore la souplesse.

Sur le cadre est fixé un dessus fait en

feutre et en simili-cuir qui isole le cavalier de la partie métallique, et est parfaitement imperméable à l'eau.

La selle Terry, dont le nom est connu dans le monde entier, est brevetée en France et à



l'étranger, sous le N° 536 039, brevet qui a été reconnu valable par les jugements suivants :

Tribunal Civil de la Seine, 3<sup>e</sup> Chambre, (15 avril 1930).

Cour d'Appel de Paris (Arrêt du 9 février 1932) :

La selle Terry est fabriquée en France par la Compagnie Continentale des Fabricants de Sellerie Vélocipédique réunis, qui produit également les marques bien connues :

Bauriat, Brown, Lamplugh, Inextensible.



## Du nouveau chez Bardet

Bardet nouvel agent de Terrot-Monet-Dax.

Après s'être consacré exclusivement pendant plusieurs années à la seule marque Dollar, Bardet, sans toutefois abandonner cette marque, a décidé d'étendre son activité aux autres marques citées plus haut.

L'effort de Bardet va maintenant être réparti entre certaines de nos premières marques nationales, et ses nombreux clients (tous ses amis) lui sauront gré de leur offrir une gamme complète des meilleures marques françaises.

Ce secteur était privé d'un établissement spécialisé dans la présentation des motos de marques. Cette lacune se trouve aujourd'hui comblée.

Bardet a encore d'autres projets : D'abord un nouveau magasin d'exposition et vente dans le centre ; aménagement de l'atelier de réparations ; agrandissement du magasin d'exposition de la rue du Pré-Saint-Gervais ; rayon de pièces de rechanges, de toutes les marques dont il est l'agent, ainsi qu'un stock complet Dollar et Chaise qui lui permet de servir toutes les demandes de Paris et Province, à lettre lue.

## Changement rue Mademoiselle

Nous apprenons que Liandois, l'agent bien connu de Grenelle et dont le nom a maintes fois figuré au palmarès motocycliste, a cédé le magasin qu'il avait ouvert rue Mademoiselle, à M. H. Brun.

M. Brun n'est toutefois pas un nouveau venu dans notre milieu, puisqu'il peut se réferer de dix-huit ans de pratique. Il continuera donc sur les mêmes bases l'effort que Liandois avait soutenu en faveur de la moto, et les motocyclistes pourront donc lui faire confiance. Liandois, du reste, ne disparaît pas tout à fait et continuera à s'intéresser d'assez près à la progression d'une affaire qu'il avait créée de toutes pièces.



# LES CLUBS

## UNION MOTOCYCLISTE DES ARDENNES

L'U. M. A. a organisé, pour l'année 1934 son calendrier sportif comme suit :

1° Dimanche 6 mai. Grand circuit des Ardennes (Régularité), 283 km.

2° Samedi 7 juillet (départ) et dimanche 8 juillet arrivée, Ronde des 24 heures (endurance) au Velodrome.

3° Dimanche 5 août. Grand Prix des Ardennes (Warcq-Belval), vitesse pure.

4° Dimanche 2 septembre. Course de côte de Saint-Laurent.

En outre de ces quatre épreuves sportives l'U. M. A. organisera plusieurs sorties touristiques.

Comme on pourra le constater il y aura encore en 1934, dans les Ardennes, du beau sport motocycliste.

Le Comité de l'U. M. A. adresse un pressant appel aux motocyclistes ardennais, pour s'affilier à l'U. M. A. qui, pour une cotisation annuelle de 30 francs, leur offre de nombreux avantages.

### F. M. EST

#### Résultats des Concours

LA F.M.E. a organisé un concours d'erreurs de montage d'une moto et les règlements ont paru dans le Bulletin fédéral.

Voici les noms des quatre premiers classés à ce concours original :

1° A. Watrin, de Corbeil (S.-et-O.) ; 2° P. Velprix, de Villers-Semeuse (Ardennes) ; 3° M. Marchal, de Mézières (Ardennes) ; 4° M. P. André, de Charleville (Ardennes).

La Fédération motocycliste de l'Est avait également organisé un concours de dessin pour le choix du Fanion officiel de la F.M.E. Ce sont classés dans ce concours : MM. Jean Chaput, 14 ans, de Jarny, fils du sympathique Président du Pingoin, 1er, suivi de Albert Straub, de Thionville et de Bauvais fils, de Vert-le-Petit (S.-et-O.). A tous, nos bien sincères félicitations.

### A MM. les Officiers de réserve membres de la F.M.E.

AFIN de pouvoir renseigner le Service départemental de l'Education Physique de la Moselle, par le Carnet minute de la F. M. E., le comité directeur prie instamment MM. les Officiers de réserve membres, de se faire connaître.

### Communication

MM. les Présidents des Clubs affiliés sont priés de retourner le plus rapidement possible et au plus tard pour le 10 janvier, la proposition du budget 1934, qui leur a été envoyée. Ce budget figurera à l'ordre du jour de l'Assemblée générale de la F.M.E. du 28 janvier prochain.



### M. C. TROIS-FRONTIÈRES

LES motocyclistes Longwyens et environs se sont réunis à l'Hôtel Terminus à Longwy-Bas, où une trentaine de membres, après avoir discuté sur les avantages de se grouper, ont formé un comité provisoire se composant comme suit :

Président : Bœuf Charles ; vice-présidents : Portal Pierre et Rineck Edgard ; secrétaire général : Achille Maïre ; secrétaire adjoint : Grain Jean ; trésorier : Barboni Louis ; administrateurs : Wormer Paul, Barboni Basile, Rémy André, Raty Léon, Cambresis et Leloup Robert.

Ensuite, après lecture des statuts et approbations sur certains additifs à y apporter, ont décidé de s'affilier à la Fédération motocycliste de l'Est, dont le siège social est à Metz, 4, place des Paraigès.

Le nom du nouveau club sera : *Moto-Club des Trois-Frontières* ; le siège social à l'Hôtel Terminus, Longwy-Bas où la correspondance pourra être adressée, ou directement au président, M. Bœuf Charles, 128, Cité de la Thiers, Herserange (Meurthe-et-Moselle), lequel se met gracieusement à la disposition de toutes personnes ayant besoin de renseignements concernant le Moto-Club et l'affiliation.

Le succès de cette nouvelle société ne fait aucun doute, ses membres étant bien décidés à le prouver dans la saison prochaine, et vraiment, c'est ce qui mahquait à Longwy, pays sportif, où la gens motocycliste ne fait pas défaut. Nos meilleurs vœux de prospérité les accompagnent.

### U. M. DU MIDI

L'UNION Motocycliste du Midi a tenu le 19 courant son Assemblée Générale annuelle.

Le discours du Président, Maurice Icart, a été très applaudi, et l'Assemblée à l'unanimité a voté sa publication.

Le Bureau a été élu à l'unanimité. Il est ainsi composé pour l'année 1934 :

Président : Maurice Icart. Vice-Présidents : Maurice Vie, Jean Gauthier. Secrétaire Général : Louis Palmade. Secrétaire adjoint : Paul Boulicaud. Trésorier : Raoul Lion. Trésorier adjoint : Gaston Vie. Membres : Bayle, Benestebe Albert, Camill Bertrand, Jean Icart, Laymond, Lormand Honoré, Passemard, Rabouin, Savene.



### M.-C. SCÉEN

C'EST pour clôturer sa brillante saison que le M. C. S. organisa le 9 décembre dans les salons de la Maison Matifas son banquet suivi de bal. Une quarantaine de convives guidés par le bon goût et la gaieté répondirent à l'appel du Comité. Notons au hasard, parmi eux, M. Grimault, M. Billel, notre national Georges Monneret qui présida avec sa fougue coutumière cette fête, toute imprégnée d'une franche et saine camaraderie. Après la traditionnelle remise des prix aux lauréats du championnat 1933, la soirée dansante entraîna dans une folle sarabande les danseurs qui partirent à l'aube les poches gonflées de lots gagnés à la tombola qui, cette année encore, eut un succès sans précédent !

### A. M. ROUBAISIEENNE

L'AMICALE Motocycliste Roubaisienne a donné samedi 16 décembre, son troisième banquet annuel qui fut, comme les précédents, empreint de la plus grande animation et suivi d'un bal où les valse, biguines et tangos alternèrent avec les danses du balai et qui pour beaucoup se termina sur le coup de 7 heures du matin.

A la table d'honneur avait pris place autour du dévoué et sympathique président M. Bottel : M. le docteur Castel, président du M. C. N. F. ; M. Marecaux, vice-président ; M. Darnige, délégué des Huiles Castrol, si appréciées ; Mme Deleplanque, présidente honoraire ; MM. Deleplanque, Mattelin, Chevallot, Batselier et Canby, tous de la Commission. M. Despinoy, ancien président actif

s'était fait excuser à cause de son éloignement de Roubaix ; son absence fut vivement regrettée.

Après un excellent repas qui mit à l'épreuve les qualités gastronomiques des participants, ce fut avec le Champagne l'heure des discours.

Ensuite eut lieu la lecture du palmarès et la distribution des challenges, coupes, médailles, objets d'art, prix divers offerts aux lauréats sportifs et touristiques.

Les classements touristiques et sportifs sont les suivants :

**Sportif** : 1. M. Deleplanque, 100 points ; 2. M. Luypart, 99 points ; 3. Godart, 88 pts ; 4. Lecat, 96 points ; 5. Quittelier, 72 points ; 6. Debischoop, 69 points ; 7. Chevallot, 50 points ; 8. Batselier, 50 points ; 9. Pruvost ; 10. Weertz.

**Touristique** : 1. Kerkhove, 328 pts ; 2. Batselier, 321 pts ; 3. Deleplanque, 289 pts ; 4. Lemaire, 261 pts ; 5. Quittelier, 246 pts ; 6. Chevallot, 245 pts ; 7. Lecat, 239 pts ; 8. Binutti, 212 pts ; 9. Debischoop, 206 pts ; 10. Mattelin ; 11. Baillieu ; 12. Canby ; 13. Libbrecht ; 14. Godart ; 15. Prévost ; 16. Leroy ; 17. Weertz ; 18. Decoyère ; 19. Dewasme, 20. Fauquant ; 21. Luypart ; 22. Depinoy ; 23. Vermeulen ; 24. Tant ; 26. Parsy ; 27. Declercq ; 28. Hemeryck ; 29. Castelain ; 30. Brutus ; 31. Vanhonacker.



### L'assemblée générale du M. B. C. Paris

L'ASSEMBLÉE générale annuelle du M. B. C. de Paris vient d'avoir lieu au siège. Le compte rendu moral et financier fit ressortir la bonne marche de cette jeune société qui fut, cette année, finaliste du Championnat de France de moto-ball. Des félicitations furent votées du Comité sortant et à M. Allain fondateur, puis le nouveau Comité fut élu comme suit : Président : M. Morin. Vice-président : M. Froment. Secrétaire : M. G. Landais. Trésorier : M. Rodier. Secrétariat : 39, rue Ernest-Renan à Saint-Denis.

### Moto-Ball de Vitry-le-François

LA section de Moto-Ball de Vitry-le-François est une jeune équipe formée le 1er mai 1933 et qui n'a été en activité qu'au mois d'août suivant.

Depuis, elle a matché avec les différentes équipes suivantes :

Moto-Ball de France, M. B. C. Paris, M.B.C. Reims, M. B. de Nevers à Buffalo, M.B.C. d'Auxerre, M.B.C. de Troyes et de Châlons.

Sur 14 rencontres, ils comptent à leur actif pour la saison 1933 : 7 matchs de gagnés, 5 matchs nuls et 2 de perdus.

Ajoutons que pour la prochaine saison, ces joueurs seront équipés avec les 250 culbuteurs Terrot dont nous passons par ailleurs quelques photographies. Nul doute qu'avec de pareilles machines, la section de Moto-Ball de Vitry-le-François ne se couvre de lauriers l'an prochain.



### Le Circuit du Cannet

LE 7 janvier 1934, l'A.M.C. de Cannes organise sur un circuit fermé de 3 km. 390 un concours de régularité qui se déroulera sur un parcours de 100 km.

Cette épreuve est réservée aux membres des clubs de la région.

Ajoutons que, à cette occasion, l'A.M.C. de Cannes fait sa rentrée.

Renseignements : Bar du Terminus, Siège Social du Club, au Cannet.

### Les Catalans ont couru leurs championnats

HEUREUX pays qui peut faire disputer des épreuves de vitesse en plein mois de décembre, sans craindre le gel des organisateurs, des coureurs, et des spectateurs !

Le 24 décembre, les Barcelonais firent courir à Montjoi les championnats de Catalogne, dont voici les résultats :

**Motos 250 cmc.** (56 km. 859). — 1. Iglesias (Rudge), 43' 8" ; 2. Flores, 43' 11" ; 3. Blind, 44' 57".

**350 cmc.** (64 km. 441). — 1. Aranda (Rudge), 45' 37" 6/10 ; 2. Gill (Norton), 48' 14" ; 3. Jam (B. S. A.), à deux tours.

**500 cmc.** (75 km. 813). — 1. Aranda (Rudge), 53' 12" ; 2. Vidal (Norton), et Jam (B. S. A.), à un tour.

**Sidecars** (26 km. 634). — 1. Aranda (Rudge), 21' 11" 6/10 ; 2. Virgili (Motosacoche), 22' 10" 2/10 ; 3. Pedro (Terrot), à deux tours.

### En moto-ball l'U. M. de l'Aube bat Avignon

APRÈS un joli match disputé très régulièrement et bien arbitré l'U. M. de l'Aube qui était descendue à Avignon les locaux a battu ces derniers par 2 buts à 0. La rencontre avait lieu au stade Saint-Ruff, devant 2.000 spectateurs et a constitué une excellente propagande pour ce sport.



### Réunion du Comité de l'U.M.F. du 20 décembre 1933

Réglementation des Courses sur Prairie : Le règlement proposé par la Sous-Commission qui avait été chargée de l'étudier est approuvé après quelques modifications de détail.

Championnats de France 1934 : Les Championnats de France qui doivent avoir lieu à Monthéry, le 9 septembre 1934, seront ouverts aux constructeurs de véhicules de marque française. Les conducteurs devront être de nationalité française et munis de la licence de l'U.M.F.

Sont considérés comme véhicules de marque française, ceux dont le moteur, y compris l'embellage, les roulements, les ressorts, la boîte de vitesse y compris ses commandes ; la magnéto ; le carburateur entier ; le cadre, le réservoir, les fourches, les moyeux, les jantes, les rayons, les pneus, la selle, les chaînes sont de fabrication française.

Pour permettre la vérification, les constructeurs engagés dans les Championnats devront, au plus tard un mois avant la date de la course, aviser la Commission Sportive de l'U. M. F. qu'ils sont prêts à recevoir les commissaires vérificateurs à leurs usines. Toutes facilités devront être données à ces commissaires pour l'accomplissement de leur tâche et pour les satisfaire pleinement.

Ils prendront toutes mesures utiles pour assurer la sincérité des Championnats : poinçonnage de pièces, mensurations, etc... Les

pièces non fabriquées ou usinées chez les constructeurs des motocycles seront vérifiées chez les constructeurs ou usiniers de ces pièces.

Les marques des accessoires employés devront être indiquées par les engagés deux mois avant la date de la course.

Si une modification de l'équipement était décidée par un engagé avant la course, notification devrait en être faite en temps utile à l'U. M. F. aux fins de vérification.

Coups de France de Tourisme 1934 : Sur proposition de la Commission Sportive, le Comité décide d'apporter quelques modifications au règlement des Coupes de France de Tourisme pour 1934.

Les principaux changements sont les suivants :

Les Coupes de France de Tourisme sont ouvertes aux différentes classes de motocyclettes indiquées ci-après, par équipes de deux machines de même marque par groupe :

1° groupe : motocyclettes jusqu'à 175 cmc. 2° groupe : motocyclettes de plus de 175 jusqu'à 250 cmc. 3° groupe : motocyclettes de plus de 250 jusqu'à 350 cmc. 4° groupe : motocyclettes de plus de 350 jusqu'à 500 cmc. 5° groupe : motocyclettes de plus de 500 jusqu'à 1.000 cmc.

Les Coupes de France de Tourisme sont également ouvertes aux sidecars et cyclecars, qui concourront individuellement dans les groupes suivants :

6° groupe : sidecars jusqu'à 1.000 cmc. 7° groupe : cyclecars jusqu'à 1.100 cmc.

Il y aura une Coupe de France de Tourisme par groupe.

Les Coupes de France de Tourisme seront disputées au cours des épreuves suivantes, dont les règlements particuliers devront comporter un certain nombre de prescriptions spécialement édictées par l'U.M.F., notamment le chronométrage officiel d'une ou de deux parties difficiles du parcours dans chaque épreuve et une surveillance constante par délégué spécial de l'U.M.F. :

Roubaix-Paris-Roubaix (25 mars) ; Circuit du Sud-Ouest (31 mars-2 avril). Tour de France (26 avril-13 mai).

Carburant choisi pour les Epreuves Internationales 1934 : Après enquête auprès des Unions motocyclistes nationales intéressées, le Comité décide que le carburant imposé dans les Epreuves Internationales organisées en France, en 1934, sera un mélange d'essence de tourisme du commerce et de benzol dans la proportion de 50/50 en volume.



MERCREDI soir à 18 heures, a eu lieu la distribution des récompenses annuelles de l'U.M.F. (coupes de France et championnats de France).

Le président de l'U.M.F., M. Pérouse, après quelques paroles, félicitant constructeurs et coureurs, procéda lui-même à la distribution. Les Coupes de France furent attribuées

d'après les résultats de Paris-Les-Pyrénées-Paris, du Tour de France et du Circuit de l'Ain

Il convient de féliciter tout particulièrement : la Maison Terrot qui enlève la Coupe de France catégorie 250 cmc et les Championnats de France 175, 250 et 500 cmc ; la Maison Koeller Escoffier, Championne de France 350 cmc ; la Maison Gillet Herstal, gagnante des Coupes de France en 350 et 750 cmc ; les Maisons Gnome et Rhône et Automoto avec les Coupes de France 500 cmc ; en cyclecar, les marques Treiba, Champion de France 500 et Darmont, Champion de France 750 cmc. et 1.100 cmc.



### Les Coupes de Tourisme

NOUS avons donné le communiqué de l'U. M. F. donnant le règlement des championnats de France pour 1934 et les épreuves choisies pour les « Coupes de Tourisme » de la prochaine saison. On y a vu que, par suite de manœuvres de dernière heure, notre épreuve Paris-Les-Pyrénées-Paris a été éliminée de ce choix. On voit que le Comité de l'U. M. F. est toujours soumis aux mêmes influences qu'autrefois...

Nous lisons dans l'Auto, sous la signature de Maurice Henry à ce sujet :

« Il est permis de se demander pourquoi l'épreuve Paris-Les-Pyrénées-Paris, n'a pas été retenue. C'est une compétition très sévère, qui aurait dû être choisie à plus d'un titre. »

Pour notre part nous « ne nous demandons » rien ; nous savons, et nous savons très bien pourquoi...



LE raid Prétoria-Londres par le lac Victoria, le Caïre, Alexandrie, Salonique, Belgrade, Vienne, Munich, Cologne vient d'être terminé par M.S.K. Jones sur une motocyclette 250 cmc deux-temps.

LES grandes épreuves de tourisme de Noël qui se déroulent sur le parcours de Londres-Exeter a groupé cette année 38 motos, 21 sidecars et 14 tri-cyclears.

Cette épreuve fut très dure, vue les conditions atmosphériques et le long parcours de nuit.

GEORGES BROUGH est en train d'établir une machine spéciale dont le moteur est un bicylindre en V qui l'a sorti au cours de différentes journées de vitesse sur la piste de Brooklands.

Le pilote serait J. S. Wright qui détient depuis 1929 le record du tour de cet autodrome, à la moyenne horaire de 178 km. 470, avec un 998 Zenith Jap.

## TABLE DES MATIÈRES 1933

L'abondance des rubriques nous oblige à négliger un certain nombre d'entr'elles qui paraissent régulièrement dans chaque numéro. Les différents articles sont répertoriés par ordre alphabétique. Le premier nombre indique le numéro, le second, la page.

EDITORIAUX		Décadence des Courses (La).....		Machine spéciale.....	
Agents.....	557	Encore un tour de vis.....	555	Mauvaises essences.....	562
Assurance obligatoire.....	518	Epreuves fantômes (Les).....	542	Menaces ! Menaces ! Menaces !.....	520
Attention aux réparations.....	551	Epreuve de vitesse.....	548	Monopole des pétroles (Le).....	536
Avant les grandes randonnées.....	526	Faut-il nous attaquer au record du monde de vitesse.....	514	Moteur à soupapes latérales et le sport Naturaliste en moto (La).....	528
Ce que devrait être une épreuve pour vélomoteur.....	538	Faut-il supprimer en course les catégories 75 et 100 cmc.....	530	Ne pas trop prouver à la fois.....	541
Ce qu'on voudrait trouver dans une notice d'entretien.....	522	Folie ! Folie ! Folie !.....	529	Notion d'obstacle.....	549
Cinéma éducateur (Le).....	531	Insuffisances du Code de la Route (Les).....	540	Notre abstention aux Six Jours internationaux.....	550
Confusion.....	543	Joyeux Noël.....	563	Nous ne voulons pas du monopole des pétroles.....	556
Dans le brouillard.....	560	Juge écrivain.....	547	Paris-Les Pyrénées-Paris.....	544
		Laissons les cylindres bien tranquilles.....	532	Passages à niveau.....	546
				Peut-on rendre une moto silencieuse.....	558
				Poids lourds et sécurité.....	517
				Pourquoi beaucoup de courses inscrites au calendrier n'ont pas lieu.....	534
				Quand le Code de la Route aura les dimensions du Bottin.....	537
				Qu'a-t-on fait en France pour la moto Que va-t-il advenir des courses de motocyclettes.....	525
				Rallies.....	519
				Roulez l'hiver.....	559
				Routes à grande circulation.....	559



Securité de la motocyclette ..... 545  
 Sur la route ..... 527  
 T. T. des sidecars (Le) ..... 516  
 Un événement capital ..... 524  
 Un salon triomphal ..... 554  
 Vélocitateurs et changement de vitesses ..... 513  
 Vélocitateurs et tourisme ..... 515  
 Visibilité et prudence ..... 521  
 Vitesse ..... 560  
 1934 ..... 564

Grindlay Peerless 500 cmc. com-  
 pétition ..... 518 134  
 Gyroflex ..... 559 897  
 Harley Davidson 45. Sport ..... 560 927  
 Matchless, 4 cylindres ..... 517 103  
 M. R. (Nouveau vélomoteur) ..... 537 464  
 Monet-Goyon Vélomoteur ..... 519 152  
 — Vélomoteur, 2 vi-  
 tesses ..... 525 257  
 — 250 cmc., 2 temps ..... 547 638  
 — Moto-Ball ..... 562 977  
 — 350 cmc., bloc mo-  
 teur ..... 563 990  
 New-Map 175 cmc., 2 temps ..... 520 176  
 Peugeot Pl. 108 ..... 539 490  
 Prester Vélomoteur, moteur Vog. ..... 530 343  
 Prester 175 cmc. .... 545 600  
 Radior (nouvelle 175, 2 temps) ..... 538 480  
 Sunbeam 500 cmc. compétition,  
 modèle 90 ..... 528 314  
 Super Stantor Gurtner ..... 546 612  
 Terrot P.V. .... 515 61  
 — H.M.L. .... 534 405  
 Verlor B.M.A., à suspension  
 arrière ..... 538 477  
 Villard 500 cmc., 4 temps ..... 532 375  
 Vog nouveau moteur 100 cmc. .... 523 234

Paris-Les-Pyrénées-Paris ..... 535 427  
 — ..... 536 445  
 — ..... 537 459  
 — ..... 539 497  
 — ..... 540 516  
 — ..... 541 534  
 — ..... 542 549  
 — ..... 543 560  
 — ..... 544 575  
 — ..... 545 593  
 — ..... 546 615

**TECHNIQUE**

Accessibilité ..... 558 877  
 Ailettes (Les) ..... 515 57  
 Aimantation ..... 556 827  
 Allumage par batterie ..... 547 641  
 Avance à l'allumage ..... 513 9  
 Batterie (La) ..... 551 725  
 Bielles d'aluminium ..... 539 489  
 Bougies d'allumage ..... 520 169  
 Carburateur et les panes de car-  
 burateur (Le) ..... 514 38  
 Carburateur (Le) ..... 530 338  
 — ..... 531 355  
 Carters qui avalent les cylindres ..... 538 473  
 Centième de millimètre (Le) ..... 534 403  
 Ce qu'a appris le T. T. .... 541 529  
 — ..... 532 377  
 Chaînes (Les) ..... 549 377  
 Chaîne ou cardan ..... 530 338  
 Changements de vitesses par sa-  
 tellites ..... 522 211  
 Compression ..... 515 67  
 Deux-Temps (Le) ..... 543 565  
 — ..... 544 585  
 — ..... 554 785  
 Dynamo (La) ..... 521 185  
 Dynamos et double débit (Les) ..... 548 663  
 Eclairage électrique (L') ..... 550 707  
 — ..... 547 632  
 Embrayages ..... 518 123  
 Entretien votre 2-temps ..... 514 532  
 Equipement électrique ..... 543 562  
 — ..... 545 601  
 Fourches élastiques ..... 549 681  
 Graissage et frottement ..... 560 914  
 Graphite (Le) ..... 553 767  
 Lutte contre la rouille ..... 556 819  
 Machines et moteurs du Tourist  
 Trophy 1933 ..... 535 425  
 Magneto ou batterie ..... 561 941  
 Moteur chauffé (Le) ..... 549 672  
 — ..... 554 787  
 Moteurs originaux ..... 550 703  
 — ..... 547 644  
 Moto de 1934 (La) H. P. Bore-  
 stroke ..... 564 1009  
 Panneaux d'allumage ..... 517 101  
 — ..... 549 677  
 — ..... 542 541  
 Pistons (Les) ..... 548 661  
 Pistons légers ..... 541 523  
 — ..... 557 843  
 Polycylindre et la machine utili-  
 taire (Le) ..... 558 867  
 Pompes à huile ..... 562 972  
 Pompes et circulation d'huile ..... 535 423  
 Possibilités des soupapes latérales  
 (Les) ..... 529 321  
 Procès de la bielle et du piston (Le) ..... 526 277  
 Réservoirs d'huile ..... 537 455  
 Roues (Nos) ..... 552 743  
 Roues en magnésium ..... 546 613  
 Segments ..... 539 493  
 — ..... 540 507  
 — ..... 551 717  
 Têtes et pieds de bielles ..... 531 359  
 Usure. La corrosion interne des  
 moteurs ..... 549 685  
 Volants de nos moteurs (Les) ..

**ENQUÊTES**

Camping (Le) ..... 528 305  
 — ..... 529 326  
 — ..... 531 360  
 — ..... 533 387  
 — ..... 534 402  
 — ..... 536 444  
 — ..... 538 472  
 — ..... 539 488  
 — ..... 540 504  
 — ..... 513 6  
 Le plus vieux motocycliste ..... 514 27  
 — ..... 515 51  
 — ..... 516 75  
 — ..... 517 97  
 — ..... 518 119  
 — ..... 519 141  
 — ..... 520 161  
 — ..... 521 181  
 — ..... 522 201  
 — ..... 523 221  
 — ..... 524 238  
 — ..... 525 253  
 — ..... 522 741  
 Moyennes ..... 554 783  
 — ..... 556 833  
 — ..... 557 852  
 — ..... 558 872  
 — ..... 559 893  
 — ..... 560 923  
 — ..... 561 947  
 — ..... 547 634  
 — ..... 550 706  
 — ..... 551 722  
 — ..... 560 918  
 — ..... 561 951  
 — ..... 517 111  
 — ..... 518 124  
 — ..... 519 138

**DIVERS**

Alcool carburant ..... 522 206  
 Avantages du side-car (Les) ..... 551 723  
 Avant et après Mignet ..... 529 329  
 Avant la grande étape ..... 537 461  
 Budget d'un vélomoteur (Le) ..... 553 765  
 Ce qu'il y a dans votre moto ..... 564 1014  
 Centre de gravité ..... 540 513  
 Combustibles liquides (Les) ..... 545 603  
 Comment j'ai construit mon atel-  
 lier : tour d'amateur ..... 530 342  
 Conditions que doit remplir un  
 bon sidecar (Les) ..... 557 845  
 Conduisez bien, votre machine  
 vivra longtemps ..... 515 67  
 Débutant prend la route (Le) ..... 548 569  
 En panne ..... 542 287  
 Equipement ..... 561 944  
 Équipez-vous bien ..... 536 439  
 Facteurs de sécurité ..... 546 620  
 Graissage à l'huile d'olive, un  
 nouveau lubrifiant ..... 513 13  
 Grand Duché de Luxembourg (Le) ..... 551 715  
 Grand Tourisme en hiver (Le) ..... 561 941  
 Graphite colloïdal (Le) ..... 533 386  
 Haute ou basse pression ..... 557 855  
 Huiles graphites (Les) ..... 532 370  
 Irons-nous plus vite encore ..... 516 79  
 Machines de champion ..... 531 358  
 Matériel de camping ..... 525 259  
 Moteur de T. T. .... 527 284  
 Moto (La) ..... 544 587  
 Moto de l'avenir (La) ..... 548 661  
 Moto silencieuse (La) ..... 533 391  
 Motocyclisme est un sport (Le) ..... 527 293  
 Moyennes (R. Krebs) ..... 564 1017  
 Origine du cheval vapeur (L') ..... 557 853  
 Par une journée pluvieuse ..... 558 880  
 Par une journée pluvieuse ..... 519 151  
 Plus d'un demi-million ..... 527 286  
 Pneumatique (Le) ..... 548 852  
 Portez un casque ..... 524 242  
 Promenades dominicales, cartes  
 routières ..... 531 257  
 Promenades économiques ..... 522 212  
 Propos circulaires ..... 554 776  
 Stationnement ..... 548 656  
 Tourisme (Le). Préparez vos iti-  
 néraires ..... 530 341  
 Un vélomoteur de l'air ..... 516 76  
 D'une moto sur 12.000 km. et de  
 quelques accessoires ..... 558 873  
 Une opinion injuste ..... 523 233  
 Vers une augmentation de la  
 durée des moteurs ..... 540 505  
 Virages ..... 514 34  
 Voyages à l'étranger ..... 528 307

**LE CYCLECAR**

Cyclecar ..... 514 29  
 — ..... 533 393  
 — ..... 534 409  
 — ..... 535 422  
 — ..... 541 532  
 — ..... 543 570  
 — ..... 559 899  
 — ..... 560 919  
 — ..... 562 968  
 — ..... 519 147

**Vers un trois roues léger** ..... 519 147

**LE CYCLECAR**

Cyclecar ..... 514 29  
 — ..... 533 393  
 — ..... 534 409  
 — ..... 535 422  
 — ..... 541 532  
 — ..... 543 570  
 — ..... 559 899  
 — ..... 560 919  
 — ..... 562 968  
 — ..... 519 147

**GRANDS-PRIX  
 ET CHAMPIONNATS**

Dieppe (de) ..... 540 515  
 France (Championnats et Grands  
 Prix de) ..... 549 688  
 Nîmes (Grand Prix de) ..... 535 428  
 Suisse (le Grand Prix) ..... 533 395  
 Tourist Trophy (Le) ..... 536 448  
 U.M.F. (les Grands Prix de) ..... 541 527

**COURSES DE COTE**

Chanteloup ..... 524 250  
 La Turbie ..... 527 295  
 La Valette ..... 532 379  
 Mont Chauve ..... 514 44  
 Riva Bella ..... 518 136  
 Saint-Quentin ..... 524 250

**JURISPRUDENCE**

Article (L') 9 du Code ..... 516 89  
 Cascade de Recours ..... 560 925  
 Code de la Route (Le) ..... 518 131  
 — ..... 519 149  
 Jurisprudence ..... 516 89  
 Motocycliste aux Barrières (Le) ..... 561 953  
 Motocyclistes cuirassez-vous con-  
 tre les écueils du Code ..... 521 191  
 — ..... 522 209  
 Responsabilité civile ..... 520 163

**CONTES ET FANTASIES**

Art d'utiliser les vieux sidecars (L') ..... 562 971  
 Echappement libre ..... 560 921  
 Grand Prix de Noël (Le) ..... 563 997  
 Motard déchainé (Le) ..... 513 15  
 — ..... 514 39  
 — ..... 515 64  
 — ..... 517 105  
 — ..... 518 129  
 — ..... 519 144  
 — ..... 523 225  
 — ..... 529 324  
 — ..... 535 430  
 — ..... 537 467  
 — ..... 526 271  
 Un peu d'humour ..... 513 8

**VOYAGES**

Au Nord L'automne ..... 518 125  
 — ..... 519 143  
 De Berlin à Tunis ..... 538 475  
 — ..... 541 521  
 De Dalmatie en Albanie ..... 564 1005  
 De Tunis à Tanger ..... 548 657  
 — ..... 549 675

**VOYAGES**

Au Nord L'automne ..... 518 125  
 — ..... 519 143  
 De Berlin à Tunis ..... 538 475  
 — ..... 541 521  
 De Dalmatie en Albanie ..... 564 1005  
 De Tunis à Tanger ..... 548 657  
 — ..... 549 675

**VOYAGES**

Au Nord L'automne ..... 518 125  
 — ..... 519 143  
 De Berlin à Tunis ..... 538 475  
 — ..... 541 521  
 De Dalmatie en Albanie ..... 564 1005  
 De Tunis à Tanger ..... 548 657  
 — ..... 549 675

**VOYAGES**

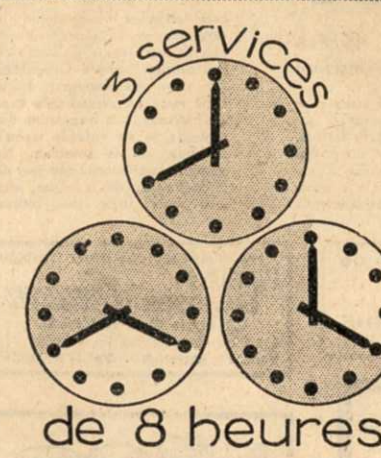
Au Nord L'automne ..... 518 125  
 — ..... 519 143  
 De Berlin à Tunis ..... 538 475  
 — ..... 541 521  
 De Dalmatie en Albanie ..... 564 1005  
 De Tunis à Tanger ..... 548 657  
 — ..... 549 675

**ESSAIS ET DESCRIPTIONS**

B. S. A. 500 cmc., spéciale ..... 528 305  
 Brooklyn 250 cmc. J. A. P. latérale ..... 523 223  
 Brooklyn 100 cmc. .... 559 903  
 Colin Cyclecar 2 cylindres ..... 529 329  
 2 temps, 500 cmc., 4 vitesses ..... 522 205  
 Dax 350 cmc. .... 551 720  
 Dax (Vacances sur une) ..... 521 194  
 Dollar 250 cmc Culbuteurs ..... 522 214  
 Dollar (nouvelles 250 et 500 cmc.) ..... 518 133  
 Douglas 175 cmc. .... 540 512  
 Gillet Herstal 125, 3 vitesses ..... 531 361  
 Guzzi 500 cmc. compétition 4  
 soupapes ..... 526 273  
 Gnome et Rhône c v 2 ..... 532 372  
 Gnome et Rhône 350 cmc. à cul-  
 buteurs ..... 526 279

**ESSAIS ET DESCRIPTIONS**

B. S. A. 500 cmc., spéciale ..... 528 305  
 Brooklyn 250 cmc. J. A. P. latérale ..... 523 223  
 Brooklyn 100 cmc. .... 559 903  
 Colin Cyclecar 2 cylindres ..... 529 329  
 2 temps, 500 cmc., 4 vitesses ..... 522 205  
 Dax 350 cmc. .... 551 720  
 Dax (Vacances sur une) ..... 521 194  
 Dollar 250 cmc Culbuteurs ..... 522 214  
 Dollar (nouvelles 250 et 500 cmc.) ..... 518 133  
 Douglas 175 cmc. .... 540 512  
 Gillet Herstal 125, 3 vitesses ..... 531 361  
 Guzzi 500 cmc. compétition 4  
 soupapes ..... 526 273  
 Gnome et Rhône c v 2 ..... 532 372  
 Gnome et Rhône 350 cmc. à cul-  
 buteurs ..... 526 279



**PHOTOGRAVURE-MOTO-REVUE**  
 MOTO-PHOTOGRAVURE EXPRESS  
 QUALITÉ. RAPIDITÉ. PRIX IMBATTABLES  
 SERVICES RAPIDES PROVINCE

TRAITÉ SIMILI-  
 POLYCHROMIE  
 CLICHÉSTYPO-HÉLIO  
 TRAMES QUOTIDIENS  
 TRAMES PUBLICITÉ  
 CONTEXTURE  
 PHOTOS. DESSINS.  
 RETOUCHES  
 COMPOSITION  
 D'ANNONCES  
 STÉRÉOTYPES  
 GALVANOPASTIE

12, rue de Cléry, 12  
 IMMEUBLE MÉTRO SCIENTIF  
 PARIS (2<sup>e</sup>)  
 Téléphone 1  
 1<sup>re</sup> ligne : CENTRAL 03-81  
 2<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 08-24  
 3<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 58-24  
 4<sup>e</sup> ligne : GUTENB 86-97

**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 bon ci-contre

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

1 bidon = 3 doses pour carter à huile de moto.

Envoyez-moi contre mandat postal de 33 francs un bidon de RODAGYL

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

**Moteurs Aubier et Dunne**

présentent la gamme de leurs mo-  
 teurs, 2 temps munis de cylindres  
 aluminium chemisés acier trempé.

EN CYLINDRÉES

100 c.c. type D, pour vélomoteur  
 100 c.c. type B, pour moto légère  
 250 c.c. type S.P. p' moto utilitaire  
 500 c.c. 2 cylindres, 2 temps.

La liste des constructeurs utilisant nos moteurs y us sera adressée franco sur demande. Vous envo. ons le manuel d'entretien à toute personne qui nous en fait la demande.

SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) - Tél. 123

Établissements FAURNÉ  
 18, rue Bayard, Valence-sur-  
 Rhône (Drôme)

Service de  
 Vente  
 à Crédit

Demandez  
 nos conditions

Catalogue franco

**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<sup>er</sup> VERSEMENT

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE - OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN - PERMIS GRATUIT

ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS - Pièces HARLEY, INDIAN, B.S.A. soldées

**LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS (13<sup>e</sup>) - Tél. GLACIÈRE (1-2-3)**



# 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 55-55 et 00-93

**MOTOS A VENDRE**  
B. M. W. 750 Sport, modèle récent, parf. état équipement Bosch complet. Vendue avec garantie 8.500 fr. Bastide, 56, boul. de Clichy, Paris.  
F. N. 500 M. 67 culb. surb. eq. Marchal et. nf. 2.400 fr. Gros, 33, r. Gergovie-14.  
F. N. 350 lat. cel. él. bat. sac. tr. b. ét. vend mat. dim. 2.000. Vater, bd Bienfaites, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).  
Argent de suite sur motos et autos récentes, intérêts minima, 21, r. Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>, Tél. Mémil 76-39.  
Motobécane 3 CV 3 vit. bon état, 750 fr. Damace, 18, r. des Gravilliers-3<sup>e</sup>.  
New-Map parf. ét. mécanique et présent en 175, 350 L. 350 culb., 2 équip. 750 Mag. en parf. ét. Froty, 12, r. Nicot, Paris.  
F. N. les plus belles occasions se trouvent chez Briquet le vrai spécialiste, 24, rue Henri Poincaré, Paris-20<sup>e</sup>. Métro Saint-Fargeau, tél. Mémilmontant 49-43.  
Moto New-Map 350 cmc. culb. moteur L. M. P. él. él. pn bal. b. ét. 2.000 fr. Roux César, La Chappe, par Rebouillon (Var).  
Gillet Herstal 500 sport double tubes él. Bosch, parfait état 2.500 fr. Maury, 6, r. François Villon, Paris.  
Terrotristes ! pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency 24, boul. de Charonne, Paris.

**SIDECARS**  
René Gillet 1.000 cmc., suspens. AR. Avril 33 bte 4 vit. eq. grd luxe avec side Bernardet grd tour. Mallette, r. secours, etc. 7.500 fr. Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.  
Particulier vend D. S. 5 CV side Bufflier 1-2 sport éclair. équip. état mécan. parfait 2.500 fr. Dim. de 2 à 4 h. Rouquette, 3, r. de Lancry-10<sup>e</sup>.

**CYCLECARS ET VOITURETTES**  
Mon Amicar M. 3, faux cabriolet. 4 pl. impeccable vend prix en dessous-cote Argus à crédit ou reprend, moto sport cause place. demandez contremaitre Eden Garage, 24, boul. de Reims, Paris-17<sup>e</sup>.  
Amicar CV carr. bat. et chass. CC. Balance aut. Thémis, bas prix. Lour, 20, Allée Grolier, Raincy.  
Deux Cyclec. Villard 2 CV 3 pl. bon état à vendre ou échanger ctre moto. Sté Amac, 40, r. de Villiers, Levallois-Perret.  
Vente ou échange B. 14 FCI. t. b. ét. ba. prix. Georgevail, 5, r. Gailloux, Clichy, S.

**J. THEVENON**  
PARIS - 129, AV. PARMENTIER  
EXÉCUTE TOUTE ORDONNANCE EN LUNETTES DE VILLE OU DE SPORT AVEC VERRES CORRECTEURS FLAMBO, BLINDÉS, COQUILLES, INÉCLATABLES.

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

**ATELIER F. N. GILLET HERSTAL**  
avec Stock Pièces détachées

**ACHAT** au comptant TOUTES MOTOS  
**OCCASIONS** parfaitement révisées  
Gillet d'Herstal  
F. N. - B. M. W. - B. S. A.  
GNOME ET RHONE  
ZUNDAPP - Saroléa  
Terrot - Motobécane  
MONET-GOYON  
Toute en magasins

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

**LATSCHA**  
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES  
(Seule adresse)

**NE PAS CONFONDRE**  
à 150 mètres de la gare  
(Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures)  
Téléphone : Gréville 17-93

**ACCU** - 26 -  
rue des Gravières  
NEUILLY-SUR-SEINE

**ON N'A PAS IDÉE...**  
de la capacité de transport d'un side car  
Bufflier: c'est l'engin idéal pour le camping  
Etabl<sup>s</sup> Bufflier  
31 Cours E. Zola Villeurbanne  
Agent à PARIS :  
M. PONCE, 137, Av. Jean-Jaurès.

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



Groupes neufs adaptables pour toutes voitures courantes. Tous pistons pour boîtes de vitesses et Puits arrière de voitures et camions courants.  
Soupapes, roulements, Arbres de boîtes et ponts. Tous pistons de voitures, camions, mo's, Moteurs industriels et Diesel. Réalignages de cylindres, Chemisages, Régulage.

**ÉTABLIS CHAPIS**  
112, rue Marius-Aufan - Levallois

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



**DOUGLAS et EXCELSIOR**  
Agence Générale  
1, rue Marius-Aufan, Levallois-Perret (50<sup>e</sup>)

**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.

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

Souvenez-vous que  
**LIPTON à DIJON**  
est le spécialiste des pièces, moteurs, réparations, soupapes, axes, etc...

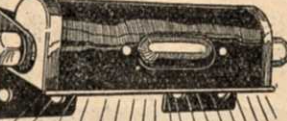
# DEPREZ MOTOS ET VÉLOMOTEURS

**AGENCE DES GRANDES MARQUES**  
PEUGEOT - TERROT - F. N. - GNOME-RHONE - MONET-GOYON - RENÉ GILLET  
MOTOCONFORT - MOTOBÉCANE, etc...  
DÉPANNAGE - ATELIER de RÉPARATIONS - STOCK de PIÈCES  
OCCASIONS RÉVISÉES GARANTIES  
Visitez notre magasin de Courbevoie, plus de 50 motos d'occasions  
6 mois Liste détaillée adressée à toutes demandes  
Apprend à conduire dans endroit clos gratuitement  
ACHAT - ÉCHANGE  
Toutes Motos  
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT  
CRÉDIT 1/4 à la commande  
F. N. visible à Paris  
DEPREZ 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

**TERROT**  
Concessionnaire Exclusif  
**J. LÉGER**  
Tous modèles en magasin  
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES - Atelier spécialisé - Ouvert Dimanches et Fêtes  
4, Gde-Rue St-Maurice, PONT-CHARENTON  
Téléphone : Ent. 20-59

**GYROFLEX**  
Licence pour la France  
**ÉTAS A. BRIDIER**  
7, Rue du Bac-SURESNES (Seine)

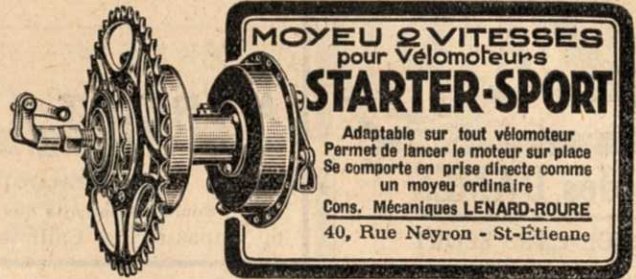
**DOCKS DU PNEU**  
Tous les pneus, auto, moto, vélo  
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.  
Quelques Prix :  
600x55 C Tringle 2<sup>e</sup> ch. 32.00  
600x55 C talon » » 36.00  
650x50 C talon » » 30.00  
Bottes au genou depuis 84.00  
Sabots Caouthouc » 28.00  
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE  
VAYASSE - 387, rue de Vaugirard  
PARIS-XV<sup>e</sup> - Tél. Vaugirard 41-42



**Rampes lumineuses**  
Lanternes - Stop  
pour motos  
**G. FOURNIÉ**  
8 bis et 5, Cité Aubry  
Paris 20<sup>e</sup>  
Demandez-les à votre fournisseur habituel.



**MANTEAU** 195  
**BLOUSON** 180  
Pub. 65



**TERROI**  
Four verdra, ach. tr. échang r. consultez d'abord  
A. DUBOIS, recordman du Bol d'Or 176 cc.  
66, rue Arist-Briand LEVALLOIS - Wag. 51-59

**DUCHENE**  
SPÉCIALISTE : F. N.  
MOTOCONFORT : MONET  
Peugeot - Terrot - Prestor  
28, r. Pixérécourt, PARIS-XX<sup>e</sup> - Mét. 70-45

Des vraies occasions...  
**80 MOTOS DIVERSES EN SOLDE**  
VENDUES APRÈS ESSAIS AVEC GARANTIE  
Le plus grand choix de : moteurs, boîtes cadres carburateurs, arde-boue, réservoirs en selle, moyeux, magnéto, sidecars, pignons, chaînes, éclairages, accessoires...  
(Envoi des tarifs A. M. contre un franc en timbres-poste)  
SERVICE RÉPARATIONS - PIÈCES DÉTACHÉES  
Dépositaire des Segments Grenier  
Ces prix spéciaux seront consentis à MM. les Agents patentés  
**ÉTS BEUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)**  
Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi Dimanche  
Achat comptant de toutes motos modernes

**BENELLI, Motos, 5 fois**  
Champion d'Italie, Champion d'Europe.  
Machine très spéciale de course, s'adresser aux chargés de la vente en France ou directement à la Fabrique, BENELLI Pres, Motoc., PESARO-Italie

**TERROI**  
Tous les modèles en magasin  
Toutes pièces détachées  
Nombreuses occasions révisées  
Reprend toutes Terrot  
Atelier de Réparation  
Mise au point des compétitions  
William RODIER, 26, rue Ernest-Renan  
En face la gare S<sup>t</sup>-Denis

**ROYAL-ENFIELD**  
motos - pièces détachées d'origine  
Comptant - Crédit - Échange  
Agence Générale France : Établ. Pierre PSALTY  
271, Boul. Péreire - PARIS  
Tél. Étoile 55-52 Métro : Maillot

**Velocette**  
Nouveaux modèles Culbuteurs 250 et 350 cmc.  
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :  
9, Rue Haxo, PARIS-XX<sup>e</sup>  
Téléphone : Mémil 45-28

Salmson 7 CV Bordino 2 arb. à carnes, cap. neuve, 3.500 fr. Le matin. Diestévant, 3, r. de la République, Puteaux (Seine).  
Exceptionnel cyc. Sima-Violet cabr. 4 CV écl. démar. bon ét. pet. répar. 650 fr. Rouhaut, 42, rte Charles X, Nanterre.  
ON DESIRE ACHETER  
Cherche Terrot 500 type RL. Salon 1932. Combeau, 66, r. Barrault, Paris-13<sup>e</sup>.  
Achat Comptant au maximum motos et voitures modernes, argent immédiat. Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.  
F. N. Suis acheteur de toutes motos F. N. Briquet, 28, r. Henri Poincaré, Paris. Tél. : Mémil 49-43.  
J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris-13<sup>e</sup>.  
J'achète au mieux motos modernes. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

**ÉCHANGES**  
Poste T. S. F. secteur 4 lamp. neuf val. 1.450 fr. éch. ctre moto, 37, r. Jules Juillet, Creil (Oise).  
T. S. F. sup. ttes ondes dans joli meuble c. moto bon ét. Taillard, 53 bd Voltaire.

**DIVERS**  
Perruches ondulées, le couple 1<sup>er</sup> choix vert, 25 fr. jaunes, 32 fr. bleues, 35 fr. violettes, 35 fr. blanches, 45 fr. Canaris, colombes, mandarins, etc., sujets tr. variés, liste et renseignements gratuits, timbre réponse. Parade, 250, r. Montmoreau, liste et renseignements grat. timbre réponse Parade, 250, r. Montmoreau, Angoulême.  
Garage pour sidecars, emplacements réservés 50 fr. 14, bd Péreire. Wag. 95-04.  
Bicyclette routière pns 65 x 38, 2 freins parf. ét. 200 fr. Alimentation séparée 4 et 80 volts, 100 fr. chaque. Le soir, Combeau, 66, r. Barrault, Paris-13<sup>e</sup>.  
A vendre ou à louer grand garage, importante banlieue proche, libre avril 1934 Michiels, 11, r. Davy, Villemonble (Seine).  
Poste T. S. F. miniature marque Fada neuf à enlever, 650 fr. Nouvellière, 22, r. Arthur Rozier, Paris-19<sup>e</sup>.  
Le seul spécial : Flat-Wins, répar. B. M. W. Gnome, Douglas, A. B. C. Pièces, banc d'essai. Barthélémy, 48 r. A. Lançon, (13<sup>e</sup>).

**DEMANDE D'EMPLOI**  
Jeune homme sérieux ayant diplôme École de Bâtiment, cherche place entretien d'usine ou ferait dessin de bâtiment. Ecr. Cassier Albert, 53 r. Dunois, Paris (13<sup>e</sup>).

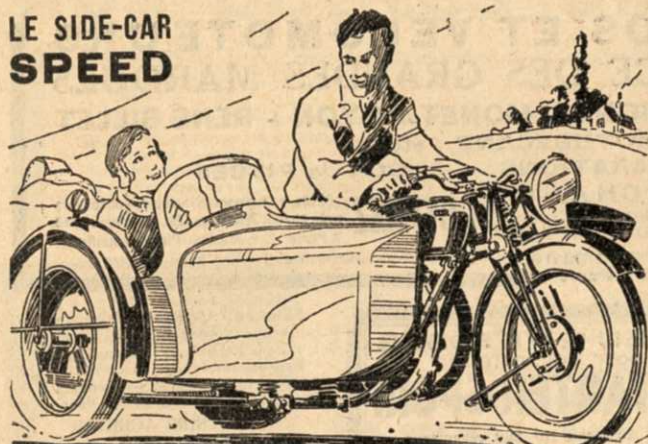
**MOTOCYCLISTES !**  
profitez de la **BAISSE !**  
achetez une **HARLEY-DAVIDSON**  
marq. mondiale sans concurr. en prix et en qual.  
5 CV. avec éclairage électrique et Klaxon FRS 5.850  
7 CV. avec éclairage électrique et Klaxon FRS 8.975  
Stock de pièces détachées  
Agence Parisienne :  
DURAND & VIGNEAU, Paris, 22, rue de l'Écu  
Agence d'Alsace-Lorraine :  
Paul BIER EIN, STRASBOURG 7a rue de Rosh Im

**CULOTTE** 180  
**PANTALON** 180  
Pub. 65

**FRANCE-CUIR**  
61 bis Rue SAINT-MAUR, PARIS, XI<sup>e</sup>  
ouvert samedi après-midi et dimanche matin  
Nous sommes FABRICANTS  
Liasse Échantillon, Gratuit sur demande



LE SIDE-CAR SPEED



LE BONHEUR des DAMES

LE PLUS BEAU DES SIDE-CARS SPORT mod. luxe teinte au choix Châssis sans SOUDURE 1.500

Son nouveau modèle type "Tour du Monde" avec la grande malle arrière genre coquille 1.620

Son bi-place grand luxe : 1.850

OUVERT TOUTS LES DIMANCHES

SPEED, 4, R. CHARLES-RENOUVIER, PARIS



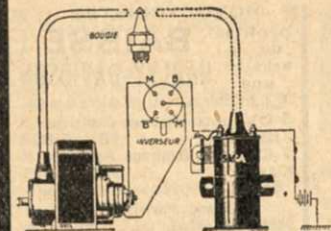
MOTOCYCLISTES !

Par la chaleur magnétique de la fourrure du CHAT SAUVAGE, en portant notre double Plastron spécial à épaulières vous n'avez plus froid aux épaules. Vous braveriez impunément toutes les intempéries. Grâce à nos genouillères fourrées, vos genoux agréablement et chaudement enveloppés se moquent de l'hydarthrose.

Demandez l'envoi franco du Catalogue n°11 Au CHAT DES ALPES à Voiron (Isère)

Le dispositif SAGA-BIALUM

SUCCÈS du SALON 33 SÉCURITÉ TOTALE de l'allumage MOTO



RÉALISE indépendamment l'allumage par MAGNÉTO et l'allumage par BATTERIE

DEMANDEZ NOTICE et CONDITIONS D'ÉCHANGE à P. SOURIAU, Const' 13, r. Gi-Galliéni, BILLANCOURT

...par la BOBINE SAGA-STARTER

DAX VOUS PRÉSENTE SES VŒUX POUR 1934 ET VOUS INFORME QUE PROCHAINEMENT SES AGENTS VONT RECEVOIR

LA NOUVELLE 175 cm3 BLOC-MOTEUR 3 vitesses GRAISSAGE par POMPE VITESSE : 80 km.-heure PNEUS DE 25 x 3

PRIX : 2495 fr.

A CRÉDIT 12 TRAITES DE 145 Francs et un versement de 880 Francs.

MACHINE UTILITAIRE LA PLUS AGRÉABLE ET LA PLUS ÉCONOMIQUE

CATALOGUE FRANCO

Société Anonyme des Motocyclettes DAX

6, Impasse des Cailloux, 6 - CLICHY (Seine)

UNE WYLER incassable JETÉE DE LA TOUR EIFFEL A ÉTÉ RAMASSÉE INTACTE !! ELLE MARCHE TOUJOURS WYLER LA MONTRE DU SPORTIF est en vente chez CORA LA MAISON DE LA MONTRE 22, Passage Jouffroy, Bcul. Montmartre - PARIS-IX\* Nombreux modèles depuis 178 francs Catalogue sur demande

THE MOTORIST Vêtements CHAUDS Canadien, fourrés Cuirs en ts genres Gants de CUIR 41, AV. des TERNES, 28, rue des Acacias

- GILET "ALASKA" 125 Fr. CANADIENNE 145 Fr. CASQUE protecteur renforcé depuis 59 Fr. GUÈTRES DE DAMES Jersey imperméable, depuis 25 fr. GANTS DE CUIR HAVANE fourrés depuis 20 Fr. CUISSARDS IMPERMÉABLES 1er CHOIX La Paire 25 fr. BOTTES AVIATEUR RUSSIA Absolue 99 fr. SEATLESS PANTALON DE MOTO Protection Absolue Depuis 59 fr.

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier expédité fra co avec les caill. complets 300 gr. 80 p. contre 5 Fr. en timbres-poste, remboursables par UN BON DE REMISE.

SERVICE DÉPANNAGE STOCK MEA échange Standard pour toutes marques ACCUS FULMEN Echange Standard pour t. autres modèles NEW-MAP AGENCE GÉNÉRALE E. FROTEY 12, rue Jean-Nicot, PARIS (7e) - Ségur 20-09 RÉPARATIONS Toutes Pièces détachées pour Jap L.M.P. MAG, Chaise Bte Burman ATELIER SPÉCIALISÉ dans la réparation de tous ces modèles

FN RÉPARATIONS MOTEUR GONFLÉ - PISTON SPÉCIAL BRIQUET spécialiste depuis 10 ans 24, r. Henri-Poincaré, Paris-20e

Fabrique de Vêtements de Cuir "LE TOURISTE" Marque déposée Spécialité de cuir vachette. Manteaux culottes, bottes, casques blindés, Blousons pour motocyclistes. 13, faubourg du Temple, Paris

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Manuel du tourneur mécanicien. — Formules et procédés pratiques d'usinage (filetage, tournage, fraisage), par L.-P. Adam, 9e édition, revue et augmentée. ment. Echappement. Regulation. Mise en 1 vol. in-16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930 ..... 10 fr. 50 (franco 11 fr. 75)

Essai, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation, par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 1 vol. gr. in-8 fr. de 91 pages avec 50 figures 1930.. 18 fr. (franco 19 fr. 75).

Essai des moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essai des châssis automobiles.

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de construction automobile, 2e édition revue

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

Abonnements UN AN 6 mois 3 mois 52 numéros 26 numéros 13 numéros France et Colonies : 45 fr. 23 fr. 14 fr. Union Postale : 66 fr. 34 fr. 20 fr. Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie. Autres pays : 84 fr. 43 fr. 25 fr. Militaires : 25 fr. 12 fr. 8 fr.

ECOLE DE MOTOS G. AUGOYAT AGENCE DES GRANDES MARQUES ATELIER DE RÉPARATIONS 8, Avenue Dorian - PARIS-XIIe (Ouvert le Dimanche, fermé le Mardi) 37 bis, rue de Montreuil (face rue Roubo) (Face Métro Nation)

GRAND CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES organisé par MOTO-REVUE et les Établissements TERROT de Dijon BULLETIN DE RÉPONSE à remettre sans aucun commentaire au Service des Concours de MOTO REVUE, la Maison de la Moto, 12, Rue de Cléry.

I. CLASSEMENT des TROIS MEILLEURES PHOTOGRAPHIES 1) La meilleure photographie porte le Numéro 2) Celle que je préfère ensuite porte le Numéro 3) Celle que je préfère après porte le Numéro II. Question Subsidaire. MOTO-REVUE recevra classements conformes au Classement-Type III. Nom et Adresse ABONNÉ ou LECTEUR (rayer la mention inutile)

Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0 fr. 50 Nous prions nos abonnés, pour nous permettre de leur répondre IMMÉDIATEMENT, de joindre toutes les fois que cela leur sera possible, une bande d'envoi de leur numéro portant leur adresse. Cette petite formalité nous fera gagner du temps... et à vous aussi, MERCI.

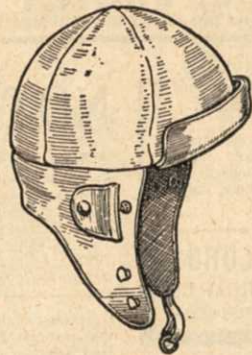


# NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



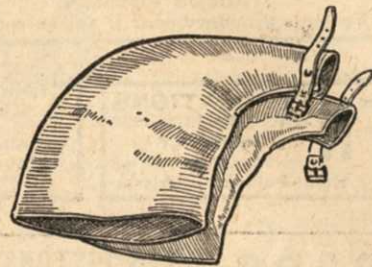
Les gants à crispin indispensables l'hiver.

Valeur ..... 28 francs  
 Abonnés .... 18 —  
 Lecteurs .... 22 —  
 Port ..... 3 —



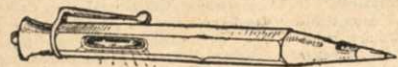
Chaud imperméable, élégant ce serre tête

Valeur ... 25 fr. Lecteurs. 20 fr.  
 Abonnés. 15 — Port ..... 3 —



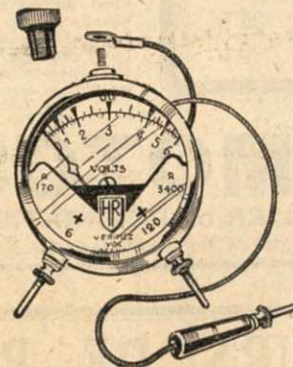
Les manchons protecteurs contre froid, neige, pluie

Valeur ..... 30 francs  
 Abonnés .... 15 —  
 Lecteurs .... 25 —  
 Port ..... 3 —



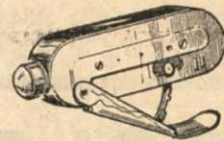
Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage

Valeur : 10 fr.  
 Abonnés : 7 fr.  
 Lecteurs : 9 fr.  
 Port : 1 fr. 50.



Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus.

Valeur : 35 fr.  
 Abonnés : 20 fr.  
 Lecteurs : 30 fr.  
 Frais d'envoi : 2 fr.



Lampe électrique de poche sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique.

Valeur : 55 fr.  
 Abonnés : 35 fr.  
 Lecteurs : 50 fr.  
 Port : 2 fr. 50.



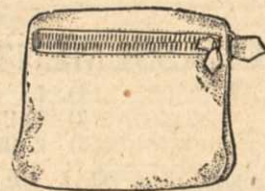
S. D. A. savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.

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



Super-huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur.

Valeur : 10 fr.  
 Abonnés : 7 fr.  
 Lecteurs : 8 fr. 50.  
 Port : 2 fr.



La véritable blague ECLAIR s'ouvre et se ferme instantanément. Étanche.

Présentation de 1<sup>er</sup> choix  
 Valeur : 30 frs.  
 Abonnés : 20 frs.  
 Lecteurs : 27 frs.  
 Frais d'envoi : 2 frs.

“ 26 années de Construction ”

## VOICI LA GAMME COMPLÈTE DES MODÈLES 1934

# ULTIMA

livrés franco de port et d'emballage dans toute la France et avec éclairage électrique et plaque lumineuse SANS SUPPLÉMENT DE PRIX

Types :

HB.1	“ UTILITAIRE ” 250 cmc	.....	3.300 fr.
HB.3	“ UTILITAIRE ” 350 cmc	.....	3.500 fr.
HB.1	“ LUXE ” 250 cmc. roues à broche interchangeables	.....	3.750 fr.
HB.3	“ LUXE ” 350 cmc. id. id.	.....	3.950 fr.
B2.X	“ LATÉRALE ” 350 cmc id. id.	.....	4.350 fr.
B4.X	“ LATÉRALE ” 500 cmc id. id.	.....	4.750 fr.
B5.X	“ CULBUTÉE ” 350 cmc id. id.	.....	4.950 fr.
B6.X	“ CULBUTÉE ” 500 cmc. id. id.	.....	5.350 fr.
D.1	“ BLOC-CARDAN LATÉRALE ” 350 cmc roues à br. int.	.....	5.975 fr.
D.4	“ BLOC-CARDAN LATÉRALE ” 500 cmc id.	.....	6.375 fr.

(Ces 4 types, soulignés, sont de nouveaux modèles 1934)

D.2	“ BLOC-CARDAN CULBUTÉE ” 350 cmc. id.	.....	6.575 fr.
D.3	“ BLOC-CARDAN CULBUTÉE ” 500 cmc id.	.....	6.975 fr.
C.2	“ 2 CYL. EN V ” 500 cmc id.	.....	5.150 fr.
C.2	“ 2 CYL. EN V ” 500 cmc avec sidecar id.	.....	6.800 fr.

BMA “Vélocycleur ULTIMA” 100 cmc. livré avec débrayage 1.500 fr.

TOUS CES MODÈLES PEUVENT ÊTRE ÉQUIPÉS A LA DEMANDE DU CLIENT DU NOUVEAU DISPOSITIF A

## “ ROUE LIBRE ”

Catalogues franco sur demande chez tous les Agents de la Marque ou aux

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur, 24, rue du Command<sup>t</sup>-Faurax **LYON**



POUR VOUS  
INITIER

POUR VOUS  
PERFECTIONNER

# LE VADE MECUM

DU  
MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS  
TRAITÉ  
PRATIQUE

EN  
PRÉPARATION

VADE-MECUM DU  
MOTOCYCLISTE

10 FRS



Notre 6<sup>e</sup> édition est actuel-  
lement totalement épuisée;  
une 7<sup>e</sup> édition est à l'impres-  
sion pour sortir courant  
février.