

22^e ANNÉE — N° 567

20 JANVIER 1934

Capotage...

LE NUMÉRO

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE
CENTRAL : 03-81
08-24
c/c Postal 29737

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

Le col d'Allos dans la brume du matin.

Le Ténor CICCA N° 15 pour motocyclette

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

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

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

Le TENOR CICCA pour moto apporte la solution du problème.

**Harmonieux
Puissant
et Clair**

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

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

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

Sa portée dépasse 1 kilomètre

Qui l'entend, l'achète

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

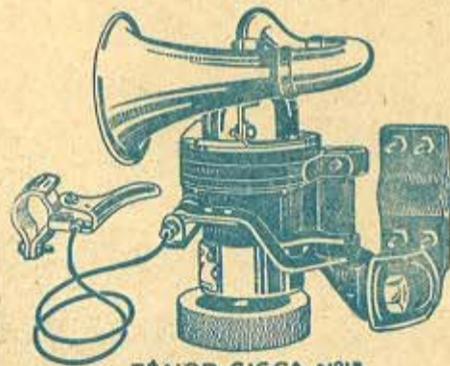
Poids : 2 kg. 600 PRIX : 220 fr.

Supplément pour pavillon chromé : 25 fr.

EN VENTE PARTOUT

CICCA - 114, Champs-Élysées, PARIS

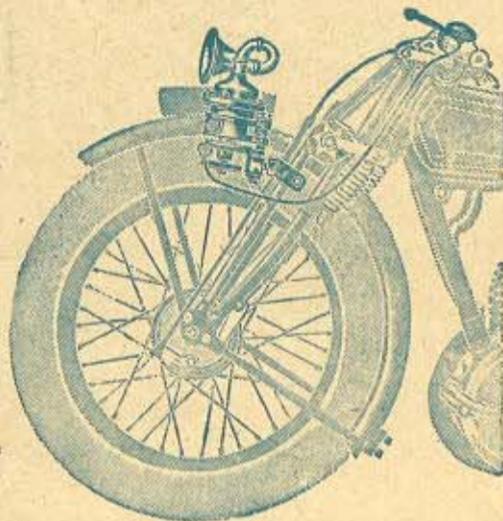
AGENCE BELGE : 150, Rue de la Victoire - BRUXELLES



TÉNOR CICCA N°15

INVENTION FRANÇAISE

Breveté S. G. D. G.

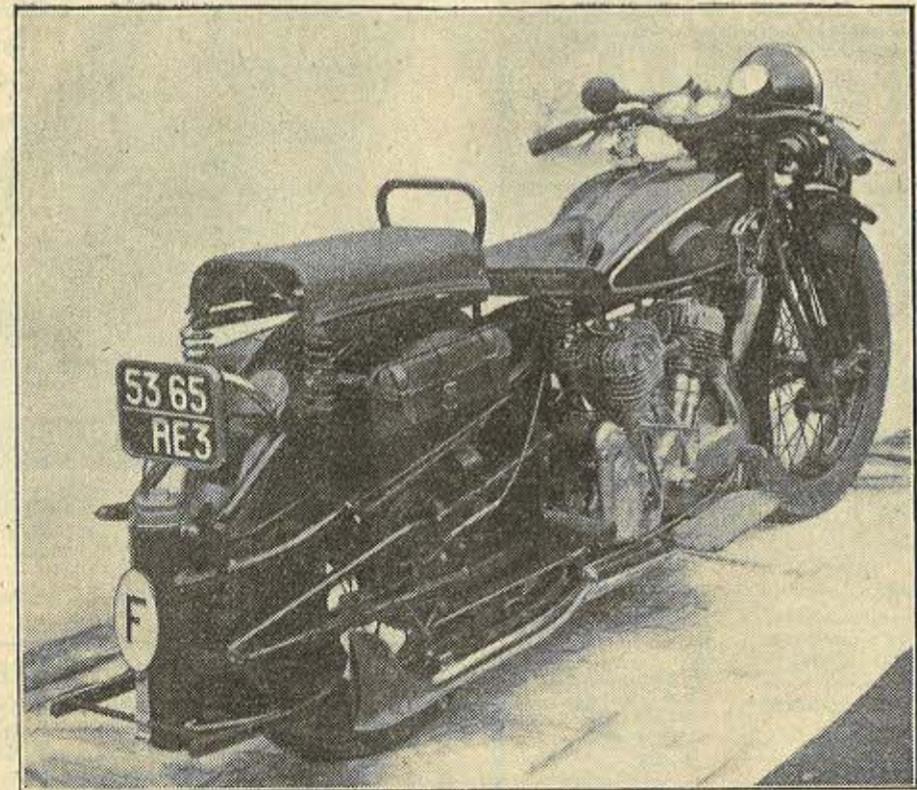


Position correcte de montage
du Ténor CICCA pour moto.

POUR
1934

RENÉ GILLET

vous offre ses 4 modèles avec suspension arrière élastique, boîte 4 vitesses.



350 cmc. 1 cylindre pour le solo

500 cmc. 1 cylindre pour solo ou sidecar

750 cmc. 2 cylindres pour solo ou sidecar

1000 cmc. 2 cylindres pour le sidecar

Ils sont rapides, économiques, robustes, souples et confortables.

Le châssis de sidecar RENÉ GILLET à roue suspendue et interchangeable avec celles de la motocyclette est le complément logique de la suspension de la motocyclette.

Établ^m RENÉ GILLET & C^{ie} - 126 bis, Avenue Aristide-Briand - MONTROUGE (Seine)
(Porte d'Orléans) Tél. Alésia 40-40

AGENCES à : LYON, 1, Quai Claude-Bernard — à ALGER, Villa Pauline, Rue de l'oasis Kouba

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Dam

sur **vélo-moteur**
montez
l'équipement
spécial
MAGLUM

A chaque mode de locomotion, son éclairage approprié !

Pour votre sécurité et votre agrément, montez, sur votre vélo-moteur, un éclairage spécialement étudié pour lui : un équipement MAGLUM comprenant :

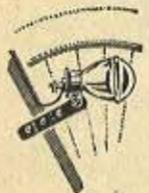


Un phare

à réflecteur argenté. Diam. 175 m/m; 3 lampes : 1 grande puissance pour la route, 1 moyenne pour la ville, 1 de stationnement fonctionnant sur pile.



Une lanterne arrière donnant un éclairage intense visible latéralement.



Un interrupteur 2 directions, fixé sur guidon.

Des supports universels pour génératrice, lanterne arrière et interrupteur.

Des fils sous gaine, bien isolés et montés avec cosses.

Les 4 lampes

PRIX
160^f

Suppl. pour boîtier pile ménage : 14 fr. 50

MAGLUM, 21, rue de Chartres, NEUILLY-SUR-SEINE

En rodage

Graphitez vos moteurs...

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

A BASE DE GRAPHITE COLLOÏDAL

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)

Envoyez m'envoyer contre mandat postal de 33 francs un bidon de RODAGYL

NOM : _____
 RUE : _____
 VILLE : _____ DÉP. : _____

1 bidon = 3 doses pour carters huile de moto.

SIDE-CARS FAURNÉ
 BUFLIER, Constructeur
 31, Cours Emile-Zola, VILLEURBANNE

Vente par MENSUALITÉS
 Catalogue franco

SOI DE de MODÈLES 1933

LES CANALISATIONS SOUPLES
CIMA PETRO-FLEX

Étanches
 Incassables
 Inaltérables

aux alcools et aux benzols s'adaptent immédiatement sur toutes les motos et tous les véhicules automobiles.

L'ÉTATION SERVICE, 18 bis, av. Porte-Champerret

CIMA
 16, rue Armand Sylvestre, COURBEVOIE

B.S.A.
 LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

25, rue Duret, PARIS-16^e
 BON pour le Catalogue 1934

M. _____
 Rue _____
 Ville _____
 Dép. _____

Découpez et envoyez-nous ce BON et envoyez-nous ce BON

PRÉSENTE SES MODÈLES 1934
 MODÈLE "W 34-8", 5 CV. à Culbuteurs

Brève spécification.
 Moteur 85x88 à culbuteurs, deux échappements.
 Graissage par circulation d'huile.
 Divers : 4 vitesses, poignées tournantes, réservoir 13 litres, roue arrière à broche, vitesse : 120 kms, fini chrome.

PRIX avec éclairage luxe, avertisseur luxe et rétroviseur.
8.000
 FR.

VENTE à CRÉDIT 12 à 18 mois

LE VÉLO
 LE VÉLOMOTEUR
 LA MOTO

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

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

ÉQUIPEMENTS COMPLETS A PARTIR DE

87 FR. 50 P^r LE VÉLO
 160 FR. POUR LE VÉLOMOTEUR
 280 FR. POUR LA MOTO

Chez tous les bons Agents et à

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

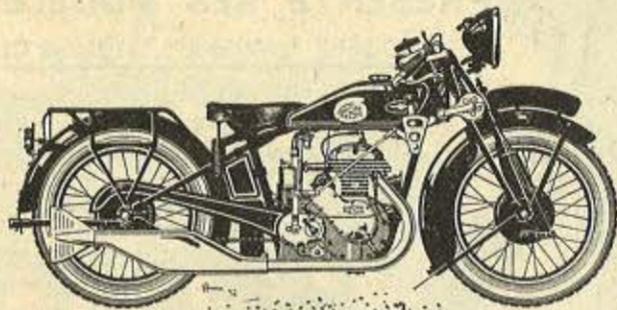
FABRIQUE NATIONALE
 D'HERSTAL (Belgique)
 4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVEAUX MODÈLES ET NOUVEAUX PRIX 1934

La 200 cmc. - 2 vitesses

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

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES
 — AUX MEILLEURS PRIX —



Soupapes
latérales
M 2
95 kms-h
4.375 FRF

La supériorité des
350 cmc.

GNOME-RHONE

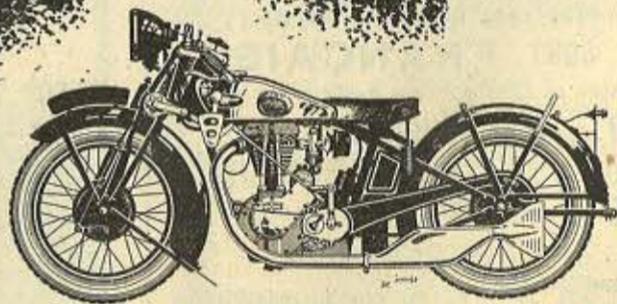
est indiscutable
car

elles possèdent
un cadre double

berceau et un bloc
moteur intégral

Soupapes
en tête
CM 2
115 kms-h.
5.250 FRF.

h. ph. Lipot.



ÉCLAIRAGE PAR DYNAMO ET ACCUS AVEC AVERTISSEUR ELECTRO-MAGNÉTIQUE : 600 FRF.

GNOME et RHONE, 34, Rue de Lisbonne, PARIS

Mag. de Vente : 49, Av. de la Grande-Armée, Paris - Succursales : LILLE, LYON, MARSEILLE, NANCY, TOULOUSE

IV

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ :
12, Rue de Cléry
PARIS (2^e arr^t)

MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.737
RENSEIGNEMENTS
ET ABBONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI
FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

LES BONNES PETITES ROUTES

POURQUOI sommes-nous toujours si pressés, même quand nous n'avons aucun but précis ? Pourquoi restons-nous obstinément sur les routes nationales (ou sur les routes à grande circulation) ? Nous égrenons les kilomètres en un rythme monotone. Déjà beaucoup de ces grandes voies ont perdu leur parure d'arbres, et voici qu'on parle à nouveau d'autostrades qui sont la négation du tourisme, du pittoresque, de tous les plaisirs de la route. Quel plaisir éprouve-t-on à entasser des kilomètres, à traverser les pays sans rien voir d'autre que les panneaux de signalisation, à être comme les forçats de la route. Certes, quand on roule non pour son plaisir, mais pour ses affaires, la grande route seule permet les moyennes élevées qui sont nécessaires. Il en est de même quand on ne dispose que de peu de temps et qu'on veut visiter à fond une région qui est éloignée. On pourra alors se rendre à pied d'œuvre dans le minimum de temps. Mais chaque fois qu'on le peut, il faut faire du vrai tourisme, c'est-à-dire ne pas empiler le maximum de kilomètres dans le minimum de temps, mais s'efforcer de comprendre le caractère profond du pays que l'on parcourt.

Pour la grande route, il en est un peu comme pour les grandes villes qui, chaque jour, perdent un peu plus de leur caractère. Partout les mêmes grands magasins, les mêmes publicités qui jurent avec les constructions environnantes. La grande route tend, elle aussi, à prendre partout le même aspect et à perdre son caractère local, sa personnalité. Au fur et à mesure qu'elle s'adapte mieux aux besoins de la civilisation, elle perd tout ce qu'elle avait d'imprévu et de pittoresque. On parle sérieusement d'abattre les arbres qui la bordent, sous prétexte qu'ils gênent la visibilité, qu'ils constituent de redoutables obstacles en cas d'accidents. Comme d'un autre côté, la plupart des agriculteurs français ont la haine de l'arbre, nous risquons fort d'avoir des routes absolument dégarnies, désolées, d'une désespérante monotonie. Cette destruction systématique du pittoresque est vraiment affligeante. Sous prétexte d'électrifier les campagnes, on souille les monuments et les plus beaux sites d'horribles pylones qu'on a faits aussi laids que possible. Avant peu, la grande route sera aussi pittoresque, aussi fleurie qu'une voie de chemin de fer.

Au contraire, les routes secondaires n'ont pas encore perdu leur aspect primitif. Elles ont été très améliorées au

point de vue du sol et il n'y a pas, sauf de rares exceptions, à craindre de chemins défoncés. Presque toutes sont goudronnées. Sans permettre les mêmes moyennes que les routes à grande circulation, elles sont assez bonnes pour qu'on y roule à bonne allure et qu'on y réalise des moyennes de 50 par exemple. Mais là, n'est pas leur véritable intérêt. Pourtant il n'est pas impossible de faire de longs voyages en empruntant uniquement de petites routes.

Que de trésors nous seront révélés. Qui dira le charme de ces délicieux petits villages perdus dans la verdure et qui sont restés tels qu'ils étaient il y a un siècle. Il n'y en a

pour ainsi dire pas un seul qui n'ait une église ancienne et quelques vestiges du passé. La nature est aussi belle et ses aspects varient à l'infini depuis un petit ruisseau qui serpente sous les saules jusqu'à des échappées sur d'immenses panoramas. Là, nous pouvons flâner, prendre photo sur photo, glaner une masse de souvenirs.

Vivons lentement, paisiblement, au rythme calme et régulier de la vie des champs. Intéressons-nous à tout et n'hésitons pas à multiplier les arrêts. Sans doute, à la fin de la journée, notre kilométrage n'aura rien d'impressionnant, mais en revanche, nous aurons appris à connaître un pays. Nous aurons eu, en route, une multitude de petits incidents dont nous nous rappellerons avec infiniment plus de plaisir que les collisions et les chutes évitées de justesse en roulant à toute allure sur la grand'route.

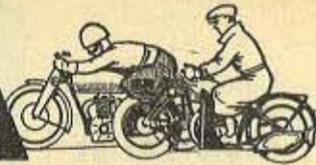
Vous voulez manger sur la route. Cela n'offre aucun charme sur le bord d'une route nationale où les voitures se succèdent sans interruption. Sur le petit chemin il vous sera bien facile de découvrir une prairie, des arbres, une véritable petite oasis qui vous invitera à une douce sieste. Si vous pratiquez le camping, vous rencontrerez auprès de nos braves paysans, beaucoup plus accueillants que le prétendent ceux qui ne les connaissent pas, une cordialité et une obligeance qui doubleront votre plaisir. Dans les bourgades, vous trouverez d'excellents petits hôtels dont les chambres ne semblent pas appartenir à un hôpital et où les recettes de la bonne vieille cuisine française sont toujours en honneur. Même à proximité des villes, vous pourrez découvrir, sur ces petits chemins, des endroits charmants. Ne vous laissez donc pas attirer par la grand'route et donnez la plus grande place dans vos itinéraires à nos braves petits chemins.

SOMMAIRE

N° 567
du 20 Janvier 1934

Par-ci, par-là	50
Informations	51
A travers le monde	52
Capotage	
par H.-P. BORESTROKE	53
Mise au point d'un deux-temps	57
Les 15 plus belles motos	60
Constructeurs et fabricants	62
Un bon ralenti sans à-coup	
par RAVISSE	63
Troublante aventure	
par FRED MAXON	65
Le grand tourisme en hiver	
par CH. BURKI	67
Clubs et Sport	68
Concours des Réservoirs	70

PAR-CI-PAR-LÀ



Allo ! Allo !
J'ai eu, vendredi soir 22 décembre, vers 19 h. 15, une très agréable surprise.

Mon récepteur T. S. F. réglé sur Radio Paris, comme il aurait pu l'être sur un autre émetteur, je fus surpris d'entendre le speaker parler de *Moto* et dire en quelques phrases très bien tournées tous les avantages de notre cher engin.

Pour moi la chose est un événement, et j'ai hâte de savoir si ce n'est pas notre nationale *Moto Revue* qui est à l'origine de cette petite mais si remarquable causerie. J'avais écrit l'an passé pour suggérer, au cas où l'on n'y aurait pas songé, qu'il y avait dans la T. S. F. un moyen très efficace pour faire entendre même à nos adversaires motophobes, les avantages de la moto. Comprenez ma joie d'avoir vu mon vœu se réaliser.

Mais il est désirable que cette diffusion continue, et surtout qu'elle soit annoncée d'avance dans notre journal, afin que les secrétaires des Clubs puissent faire aussi passer un avis dans leur presse locale. En effet, quel est celui d'entre nous qui, quoi que convaincu, n'entendra pas avec plaisir la T. S. F. lancer un plaidoyer en faveur de la moto ?

Que *Moto Revue* soit notre interprète auprès de l'administration de Radio Paris, pour lui adresser en cette circonstance, nos compliments chaleureux.

A. VIARD

Secrétaire de la Fédération Motocycliste de Bourgogne et Franche-Comté

N. D. L. R. — Ce n'est pas *Moto Revue* qui a été à l'origine de cet événement. Nous sommes comme vous fort satisfaits de cette causerie. Cela prouve que nous ne sommes plus les seuls à voir dans la moto un engin pratique et socialement bienfaisant, et qu'à part les quelques journalistes moto-

phobes en mal de copie, et l'Etat, en mal de millions, on commence à considérer notre chère « deux roues » ni comme un engin de mort, ni comme une vache à lait.

N'exagérons rien !

EXTRAIT du compte-rendu des manifestations du 9 janvier par notre confrère *L'Action Française* :

On a vu des agents motocyclistes se lancer à toute vitesse sur des jeunes gens et tenter de les écraser sous leur machine. On a même vu un autobus lancé contre la foule des patriotes !

Passé encore pour l'autobus... Mais pour les agents à deux roues, permettez-nous de sourire. Un motocycliste n'écrase pas, ne serait-ce que pour la raison bien humaine qu'il est la première victime de sa chute.

ASSUREZ-VOUS

Nos abonnés sont assurés à TOUTES les compagnies d'assurance, à leur choix, à des conditions pouvant aller, selon la Compagnie, jusqu'à trente pour cent de réduction sur les tarifs généralement appliqués.

Voici quelques exemples de tarifs obtenus pour nos abonnés et à des compagnies reconnues comme sérieuses.

Assurance voiture promenade pour une garantie de 100.000 francs par sinistre contre les accidents corporels et dégâts matériels, causés aux tiers.

5 CV : 374 fr. ; 8 CV : 515 fr. ; 10 CV : 587 fr., etc.

Pour les motos et garantie de 100.000 francs pour Paris, promenade, les tarifs sont : 2 CV : 146 fr. ; 3 CV : 175 fr. ; 4 CV : 203 francs.

Pour la province, ces primes sont encore réduites. N'hésitez plus : Assurez-vous !

Du graissage des... freins !

PLUSIEURS de nos lecteurs nous permettent cette coupure d'un très grand quotidien du matin :

LE CHANT DES FREINS

Comme on parlait d'étreennes et de cadeaux utiles, une dame suggéra que le cadeau le plus utile, c'était de doter les véhicules d'assez d'huile pour graisser les freins.

— Il y a, dit-elle à ce sujet, un règlement destiné à modérer les vociférations nocturnes des klaxons. Il y a un règlement qui limite le chant, les gammes, les concerts privés, la T. S. F. A partir d'une certaine heure, un citoyen conscient a le droit de cesser enfin de l'être et de trouver, dans le sommeil, le bonheur d'oublier que le progrès existe. Mais où est-il le règlement qui exige qu'un frein soit graissé de telle sorte que les arrêts de taxis et d'autobus ne ressemblent pas, par leur cacophonie déchirante, à l'égorgement d'un million de vœurs.

Souhaitons, en effet, qu'en manière d'étreennes...

ROSINE.

Rosine, Rosine, ne parlez plus de ce que vous ne connaissez pas. Et, comme le fait remarquer notre abonné M. Aschbacher, comment s'étonner que l'opinion publique ne réagisse pas contre les mesures fiscales que l'on nous dispense quand ceux qui la préparent sont si compétents...

Décadence de la moto aux U. S. A.

LA production motocycliste américaine ne cesse de décroître d'impressionnante façon depuis cinq ans. De 31.912 machines en 1929, elle tombe à 23.500 en 1930, à 15.191 en 1931, et à 6.959 en 1932.

Cette baisse constante est due à la crise, aux très bas prix des automobiles et à l'indifférence de la jeunesse sportive pour le motocyclisme. Triste, en vérité !

Moto et permis de conduire

DANS un pays voisin, l'Italie, qui ne passe pourtant point, maintenant, pour manquer de discipline ! la formalité du permis de conduire a été supprimée pour toutes motocyclettes, quelles que soient leur cylindrée.

En Allemagne, où les contraintes policières les plus diverses sont plutôt en train d'augmenter que de diminuer, on peut conduire une motocyclette de 250 cmc. de cylindrée sans permis de conduire !

Enfin, en Angleterre, le permis de conduire n'est qu'une inscription sur un registre et ne comporte pas d'examen préalable.

Tous les motocyclistes ont, obligatoirement, eux, suivi un apprentissage routier comme cyclistes avant de venir à l'engin à moteur sur deux roues !

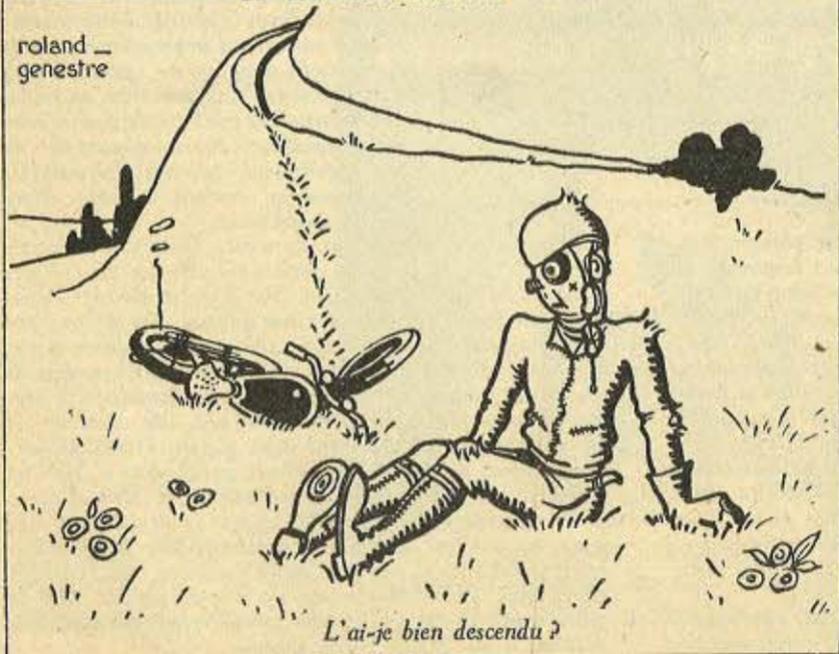
Et, parmi la jeunesse moderne, où ils se recrutent, les connaissances motoristes, tant techniques que pratiques sont très répandues.

Exiger d'eux les formalités tatillonnes que comporte l'obtention du permis de conduire n'est guère plus, dans ces conditions, qu'une brimade administrative qu'un gouvernement à la page se doit de supprimer.

Ce serait un geste particulièrement opportun à un moment où les nouvelles taxes sur l'essence, doublant au moins les impôts existants antérieurement, tendent à porter un grave dommage à l'industrie motocycliste française qui emploie un chiffre respectable de travailleurs.

A LA MANIÈRE DE...

roland — genestre



L'ai-je bien descendu ?

INFORMATION

Naissance

Nous avons le plaisir d'apprendre à tous les nombreux amis de M. Raoul Solari, directeur commercial de la maison Amac, la naissance de son fils Daniel, futur grand motocycliste.

Nos sincères félicitations.

Rapeau gravement malade

LE recordman des petites cylindrées qui était parti dans l'Afrique du Nord faire une tournée de propagande pour la Maison Prester, a été ramené en avion à l'hôpital d'Oran et de là, à l'hôpital Broussais, à Paris, atteint d'une brutale congestion pulmonaire.

L'état de notre ami est grave, mais a tendance à s'améliorer. Nous lui formulons tous nos vœux de prompt guérison et indiquons à ses nombreux camarades, désireux de le voir, qu'il est hospitalisé à Broussais, Salle Sicard.

Nécrologie

Nous apprenons avec tristesse la mort du père du sympathique coureur Marrié, décédé à la suite d'une douloureuse maladie à l'hôpital Tenon.

Moto Revue s'associe au Moto-Club de Maisons-Alfort, pour présenter à Marrié et à sa famille l'expression de ses condoléances émuës.

Concours d'Hiver

Nous avons reçu un grand nombre de photos dont l'intérêt et la valeur artistique sont remarquables. Pourtant, pour mettre tous les concurrents sur le même pied d'égalité, nous sommes forcés de prolonger encore notre concours et de reculer la date de clôture jusqu'au 15 février 1934.

En effet, si bien des agrandissements sont tirés sur papier contraste noir, d'autres, dont les négatifs sont certainement excellents, sont sur papier artistique doux, de teintes chamais, crème, bleu, sépia, etc. Or, il nous est impossible de cliquer de telles photos. Rappelez-vous que, en photogravure comme en photographie le jaune fait gris foncé, le rouge fait noir, et le bleu fait gris très pâle.

Aussi nous prions ceux qui nous ont envoyé des paysages sur papier de couleur ou sur papier doux, de recommencer leurs agrandissements en utilisant du papier **Noir Contraste**. Nous recevrons aussi tous les nouveaux envois jusqu'à la nouvelle date de clôture.

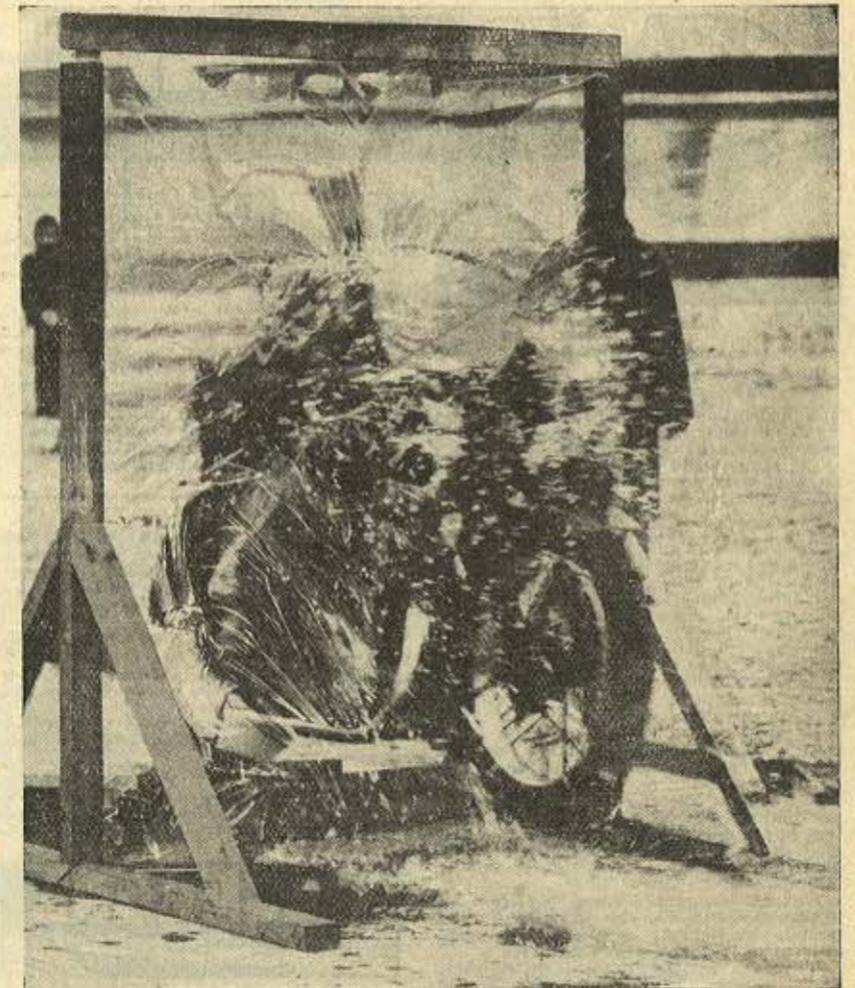
Un raid tragiquement(?) interrompu

NOTRE ami Sexé, se proposant à partir avec sa fidèle 112, du Tour d'Europe, pour une petite visite dans les oasis du sud algéro-tunisien, dînaît avec de bons amis, place de la Bastille. Des malandrins motophiles ayant repéré la 112, qu'ils connaissaient bien grâce aux relations qu'ils avaient pu lire dans *Moto Revue*, s'en emparèrent incontinent, disparurent et on ne les revit plus...

Nous venons de voir le pauvre Sexé, désolé d'avoir perdu sa fidèle monture à laquelle tout de beaux souvenirs s'attachaient. Inch' Allah ! dit-il... Mahomet me la donna, Mahomet me la reprit... Que son saint nom soit béni !

Et il alla déposer une plainte entre les mains du Caïd de la Bastille.

Voici le signalement de la 112, que nous donnons, ici, à toutes fins utiles :



Le coureur viennois Rudolf Schmidl passant à 100 km. à l'heure à travers une glace de 5 mm. d'épaisseur

Motocyclette Peugeot, 350 cmc., chrome et noir, sacoches de cavalerie, protège-jambes. Equipement complet de grand raid. Numéro d'immatriculation 1563 RFS. Numéro du moteur 150.033.

SERVICE MILITAIRE

Nos lecteurs nés en décembre 1912, janvier, février et mars 1913, les suralimentés 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.

Partie de plaisir

Nous avons reçu un abondant courrier où fourmillent des explications toutes plus ingénieuses les unes que les autres de la panne que raconta si spirituellement M. Hebuterne.

Notre service technique dépouille attentivement toutes ces lettres, et nous publierons dans notre prochain numéro des extraits des meilleures explications avec des commentaires et les noms des lauréats, techniciens avertis.

De Paris au Hoggar

LE récit du raid accompli par MM. Désombre et Soubrier, vient de paraître, comme nous l'avons dit dans notre dernier numéro.

Orné de très belles photos inédites, cet ouvrage relate en un français d'une classique pureté, les émotions de deux néophytes qui partirent envers et contre tous pour Tamanrasset en sidécar.

Tous nos lecteurs voudront avoir dans leur bibliothèque *De Paris au Hoggar*, de M. Jacques Soubrier.

Il est en vente à nos bureaux au prix de 12 frs. (Joindre 2 frs. pour frais d'env.).

Grand Concours de Photos

VISITEURS de la Maison de la Moto, hâtez-vous de nous envoyer le bulletin de réponse au concours annexe de classement. La clôture est proche !

TRAVERS LE MONDE



en Belgique

(de notre Rédaction Belge)

L'Assemblée générale de la Fédération Motocycliste de Belgique

La Fédération Motocycliste de Belgique a tenu son assemblée générale sous la présidence du baron Nothomb.

Les rapports du secrétaire général et des présidents de commission sont approuvés. M. Bonfils, trésorier, expose la situation financière de la Fédération dont l'encaisse atteint 359.000 francs.

Il est admis à l'unanimité que la cotisation fédérale restera fixée à 10 francs par membre de clubs et 30 francs pour les individuels.

L'autorisation d'un club exclu à se pourvoir en appel donne lieu à un échange de vues auquel participent MM. Deryn, Constant Lejeune, Hubin et Brosens. Le projet est finalement rejeté à la majorité des voix.

La question de l'amélioration du Bulletin officiel est remise en discussion sans qu'il en sorte aucune décision pratique.

Le docteur Lamborelle replace le débat sur son véritable plan : le Bulletin n'est qu'un organe intermédiaire entre la Fédération et les clubs affiliés.

M. Warnant intervient dans le même sens avec autorité ; et M. Nieuws propose la solution mixte d'un bulletin complet et fin de mois, et de trois publications intermédiaires d'un format réduit à la stricte nécessité des informations.

L'avocat Laurent-Neuprez, président de l'Union Motoriste liégeoise est partisan d'une formule plus élargie et demande que les clubs affiliés la totalité de leurs membres.

L'avocat Thonet, président du Sporting Club Liégeois rend hommage au conseil d'administration de la F. M. B. qui réalise le véritable tour de force de fournir, annuellement, 52 numéros pour une cotisation de 8 francs.

Les élections

Huit membres étaient à élire. Sont élus : Brosens, 8.570 ; Gillet, 7.660 ; Baudoux, 8.020 ; Lamot, 7.940 ; Piré, 7.255 ; Verbege, 7.765 ; Charles Thonet, 4.265 et Bouchet, 7.855 voix.

L'avocat Gérard insiste sur la nécessité de l'assurance obligatoire et demande que des démarches soient faites dans ce sens auprès du gouvernement.

L'examen des vœux présentés par les clubs donne lieu à des échanges de vues d'un caractère souvent particulier. Quelques propositions sont cependant retenues. Elles feront l'objet d'une étude plus approfondie.

Le banquet traditionnel suivit cette assemblée générale.

Au dessert, le baron Nothomb rappelle le dévouement considérable que le docteur Lamborelle n'a cessé d'apporter à la Fédération et fait applaudir M. Marcellis, récemment promu chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Le président procède ensuite à la remise des prix aux lauréats du Championnat National : Noir, Charlier, Pol Norbert, Léonard Notet, Hannicq, Venegoni et Scout.

Les coupes, attribuées aux concurrents ayant accompli les tours les plus rapides, sont remises à MM. Pol Norbert, Notet, Venegoni et Hannicq.

Les concurrents belges les mieux classés dans le Grand Prix de Belgique reçoivent également une médaille-souvenir. Ce sont : Milhoux, le vétéran Vieyra, Marguerite, Yvan Goor et Alberda.

La Coupe-Challenge du Championnat de Belgique est acquise par l'Auto-Moto Club de Bruxelles à titre définitif.

Dans les Clubs

Le Moto ball à Ath
La section de Moto Ball du Moto Club Athois est active. Ses membres s'entraînent régulièrement. Les demandes de matches sont reçues par M. Marcel Flament 33, chaussée de Valenciennes, à Irchonwelz (Ath).

Bonne précaution
Afin de documenter ses membres, le Moto Club de Menin organisera à la fin de janvier, une conférence sur la "Police du Roulage".

Abonnés belges, si des interruptions se produisent dans le service de « Moto Revue », réclamez à la poste et rien qu'à la poste.

Comitards

Voici la composition du nouveau comité du Moto Union Louvaniste : Président : Fl. Raeymaekers ; Vice-Présidents : Calonne J. et Jekx J. ; Secrétaires : Goseels J., Oomen G. et Timbal J. ; Trésoriers : Croels A. et Detiege J. ; Commissaires : Goret, Hermans, Bert, Pardon.

MM. Vandiest, Bekert, Stinnon et Min ont été élus pour siéger au sein de l'Auto Moto Club de Wavre.

MM. Henri Braqu et Camille Okerman ont été respectivement réélus secrétaire et trésorier du Royal Moto Club de la Flandre Orientale.

M. Henri Van de Calseyde a été appelé à la présidence du Comité Sportif de la section provinciale de la Flandre Orientale.

Entr'aide
Le Moto Club « Les Ailes » à Renaix a organisé un ba-

au profit de son membre M. Franz Tummerman. Comme quoi les motocyclistes savent s'entraider dans les moments difficiles.

ALLEMAGNE

LA MOTO EN ALLEMAGNE

(De notre correspondant particulier à Berlin)

Alors que l'industrie automobile a connu une remarquable animation au cours de l'année 1933, le motocyclisme allemand n'a pas profité des avantages qu'on lui offrait et languit plus que jamais.

La vente
43.086 motocyclettes ont été mises en circulation pendant les neuf premiers mois de 1933, contre 45.216 pendant la même période de l'année dernière. 1932 fut déjà une année très mauvaise, mais il semble que cette année ce sera pis encore. Il est vrai, certes, que la vente des motocyclettes aux mois d'août et de septembre accuse des chiffres supérieurs à ceux de 1932. Mais ceci est insuffisant pour que le chiffre de la vente des trois trimestres 1933 dépasse celui de 1932. Environ 70 % de toutes ces motos ont une cylindrée inférieure à 200 cmc. D. K. W., Zundapp, S. U., B. M. W., Triumph (T.W.N.) et Victoria ont le plus gros chiffre de vente. Le marché étranger a été des plus réduits, car son contingentement a été sans cesse croissant.

On sait que la fabrique nationale d'Ierstai (Belgique) avait monté il y a quelques années une usine à Aix-la-Chapelle pour la fabrication des motos F.N. en Allemagne. Il n'y a guère, les Belges ont retiré leur participation de cette usine dont le nom a été changé en Berlin-Aachener Motoren G. m. b. H., et dont les motos seront appelées, désormais, B. A. M.

Les usines Timmer ont établi un nouveau modèle destiné plus spécialement aux terrains difficiles. Particulièrement robuste, cette machine a un cadre double berceau en tube d'acier, et un moteur monocylindrique, à soupapes en tête, de 350 cmc. de cylindrée. Le carter est constitué par une plaque de

tôle d'acier et la moto est munie d'une boîte 4 vitesses commandée au pied.

Le sport motocycliste
Les champions allemands motocyclistes pour 1933 sont Arthur Geiss (D.K. W.), en 250 cmc., Hans Richnow (Rudge), en 350 cmc., Otto Ley (Norton), en 500 cmc., et Paul Rütchen (N. S. U.), en 1.000 cmc. Ce championnat fut disputé dans 5 épreuves différentes.

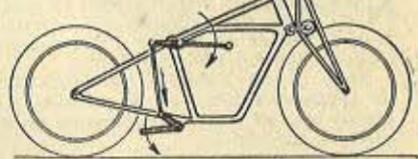
Après la fondation de la nouvelle organisation unique « D. D. A. C. », le sport motocycliste put prétendre à connaître encore un développement plus intense. Lors du banquet organisé en l'honneur de la fondation du D. D. A. C., le président de la haute commission sportive allemande, le commandant Huhnlein, a fait les déclarations suivantes : « Les grandes courses internationales servent au développement de l'autorité allemande, il faut que nous y participions pour que le pavil-

on allemand soit hissé au pôle de la victoire. C'est dans les courses internationales que les meilleurs coureurs du monde, sur les meilleures motos de leur pays, s'affrontent dans de terribles combats. Et nous, dans la nouvelle Allemagne, nous ne regardons pas la lutte pour la victoire comme une affaire intéressant un champion ou un industriel, mais comme un combat où la nation est en jeu. Aussi le gouvernement a-t-il donné des subventions pour développer encore la fabrication des machines de course. »

Les autres déclarations du commandant Huhnlein ont confirmé ses dires, et il faut souligner que ce ne sont pas les avantages matériels que les clubs motocyclistes doivent désormais assurer à leurs membres, mais bien des « valeurs idéales », destinées à améliorer leur mentalité sportive.

Nul doute que le sport motocycliste allemand ne connaisse une très intense activité au cours de la saison prochaine. Sans qu'on sache encore rien de bien précis au sujet des nouvelles motos de course, il semble certain que B. M. W., D. K. W., et N. S. U., qui bénéficient d'une grande expérience, sont destinés à nous faire des surprises.

Fritz WITTEKIND.



Un récent brevet allemand : béquille centrale commandée par un levier à main, destinée aux services motorisés de la police et de la Reichswehr.

La Rose d'Hiver

Le dimanche s'est déroulé à Milan l'extraordinaire rallye de la Rose d'Hiver, organisé par le Moto Club de Milan à l'occasion du XV^e salon de la Motocyclette.

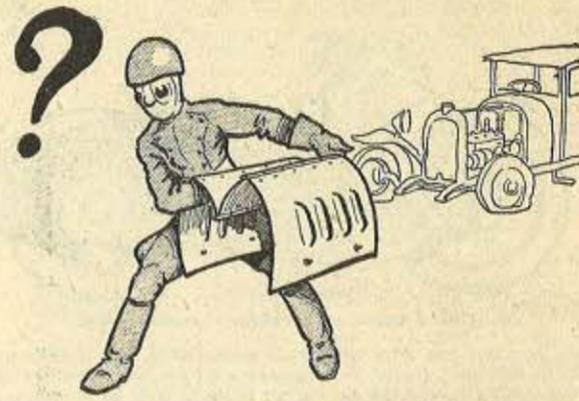
La formule en est très simple. Chaque concurrent est tenu de faire au moins 100 km. et d'arriver au contrôle le 14 janvier entre 10 et 13 heures. Outre un trophée individuel et l'entrée gratuite au Salon, le concurrent participe au tirage au sort d'une tombola comprenant 2 motos, 3 bicyclettes, des trains de pneus, etc.

Les chiffres donnent mieux que tout commentaire, une idée du succès remporté par ce rallye. En 1930 : 700 participants ; en 1931 : 1.230, en 1932 : 2.500 ; en 1933 : 1.800 ; cette année : 3500...

O. P.

LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS FAVORISENT LA MOTOCYCLETTE. CHEZ NOUS...

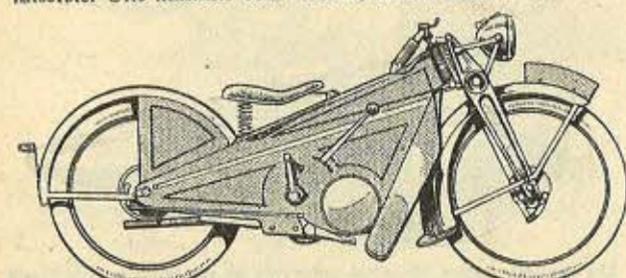
Capotage ?



DEPUIS fort longtemps l'idée est venue aux constructeurs de dissimuler le mécanisme de leurs machines. Pour ne prendre qu'un exemple, on se rappelle de la première Motosacoche. Et, depuis, que d'essais se sont succédés, mais ils n'ont jamais eu un bien brillant succès. Il semble qu'en Angleterre un mouvement se dessine à nouveau en faveur du capotage. Il est prématuré d'avoir si ce mouvement se développera, mais il mérite d'être signalé. Le capotage d'une motocyclette soulève de grosses difficultés si on veut vraiment enfermer le mécanisme et non pas chercher simplement à en donner l'illusion.

Les capotages inutiles

La forme la plus simple de capotage consiste à monter de part et d'autre de la machine deux flasques protecteurs. Mais nous ne voyons pas trop à quoi cela peut servir. Poussière et boue arriveront sans difficulté jusqu'au moteur et même si le capotage est mal étudié, elles seront dirigées sur lui. Mais, dira-t-on, le motocycliste sera protégé contre l'huile. C'est un argument inadmissible. Une machine bien connue, bien étudiée et bien consi-



La Royal-Enfield Cycar carrossée est un bel exemple de machine utilitaire.

truite ne crache pas l'huile. La machine propre n'est plus un mythe, et nous voyons fréquemment des machines de course qui, à l'issue d'une épreuve, ne présentent pas même un suintement. A quoi bon, dans ce cas, des flasques de protection ? On nous dit également que le rêve c'est une motocyclette qu'on peut monter en tenue de ville. Mais n'est-ce pas le cas des bonnes machines actuelles, par beau temps ? Quand il pleut, le capotage ne nous protégera pas et le moindre cuir fera bien mieux notre affaire. La protection efficace nous sera donnée par des protège-jambes, non par un capotage. Facilité de nettoyage, dira-t-on encore, une éponge ou une lance et la machine sera nettoyée en quelques instants. Alors nous nettoierons seulement l'extérieur et le mécanisme sera dans un état de saleté repoussant. Singulière propreté, celle d'un monsieur habillé par le grand tailleur, mais cachant sous des vêtements élégants du linge crasseux ! Que dire de certaines machines dont le moteur horizontal présente sa culasse à la boue projetée par la roue avant ? A quoi bon le protéger sur les côtés d'où rien ne vient ? Nous avons vu, il y a trois ou quatre ans, une belle machine avec des soupapes en tête et dont le garde-boue avant très mal étudié, ne servait pratiquement à rien. Nous n'entendons nullement par là, critiquer les moteurs horizontaux, mais simplement indiquer que l'étude du garde-boue avant a une toute autre importance que des flasques latéraux.

Nous remarquons d'ailleurs que sur ces machines, la chaîne arrière n'est pas protégée et, s'il y a quelque chose de fastidieux, n'est-ce pas l'entretien de la chaîne ? Que la chaîne non protégée donne satisfaction, c'est indiscutable. Encore faut-il lui donner quelques soins, la nettoyer, la graisser. Cela ne devrait pas être nécessaire sur une machine utilitaire. Il est illogique de vouloir protéger le moteur et la boîte de vitesse qui, avec un garde-boue avant bien étudié, restent propres, et de laisser exposée la chaîne qui patouille dans la boue.

Ce capotage a-t-il même le mince avantage d'embellir la machine ? Nous ne le pensons pas pour notre part. Nous savons bien qu'il y a, là surtout, une question d'éducation de l'œil et

qu'il est possible que quelques années plus tard, nous considérons ce capotage comme le comble de l'élégance, mais en 1933, nous trouvons bien massive et bien lourde une machine qui a des flasques latéraux.

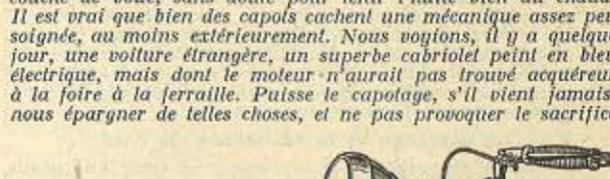
Les roues à rayons semblent grêles, à côté de la masse du cadre. Flasquier les roues ? nous avons gardé de trop mauvais souvenirs des roues flasquées, jadis à la mode, pour le souhaiter.

A notre avis donc, de simples flasques latéraux ne servent à rien du tout et ne sont qu'un trompe l'œil. Ils engageront le motocycliste négligent à oublier son moteur qui a besoin de soins et à donner tous ses soins à astiquer des tôles émaillées qui ne sont là que pour l'ornement.

Un vrai capotage

Un vrai capotage doit, comme sur une voiture, enfermer complètement le moteur de tous les côtés. Un moteur de voiture grâce à cela, est remarquablement propre à l'exception de son carter inférieur qui est, en général, recouvert d'une épaisse couche de boue, sans doute pour tenir l'huile bien au chaud. Il est vrai que bien des capots cachent une mécanique assez peu soignée, au moins extérieurement. Nous voyions, il y a quelque jour, une voiture étrangère, un superbe cabriolet peint en bleu électrique, mais dont le moteur n'aurait pas trouvé acquéreur à la foire à la ferraille. Puisse le capotage, s'il vient jamais, nous épargner de telles choses, et ne pas provoquer le sacrifice

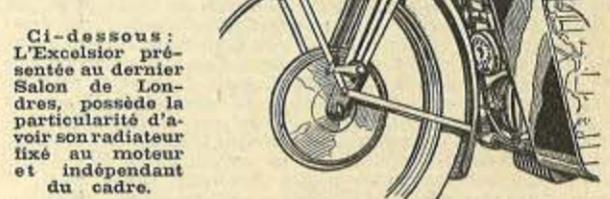
Ci-dessous : L'Excelsior présentée au dernier Salon de Londres, possède la particularité d'avoir son radiateur fixé au moteur et indépendant du cadre.



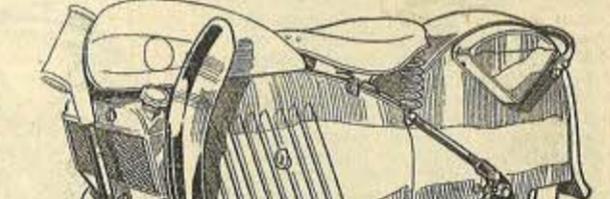
La Douglas que l'on peut voir à la Maison de la Moto. Encore une machine populaire entièrement carrossée.

LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS FAVORISENT LA MOTOCYCLETTE. CHEZ NOUS...

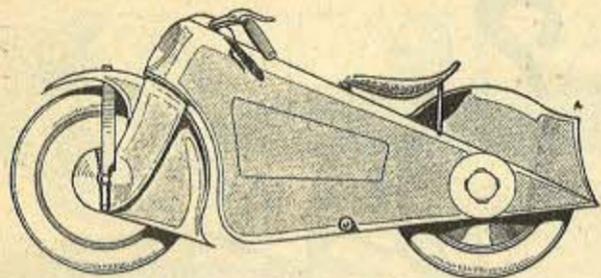
N'oubliez jamais carte grise, carte rose, carte jaune ou verte



LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS FAVORISENT LA MOTOCYCLETTE. CHEZ NOUS...



LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS FAVORISENT LA MOTOCYCLETTE. CHEZ NOUS...



Une moto carrossée entièrement.

du fini qui fait d'un moteur de motocyclette une si belle pièce de mécanique. Enfin, reconnaissons qu'un vrai capotage offre une protection efficace du moteur et de la boîte de vitesses ou du bloc-moteur. Mais nous verrons que sa réalisation offre de sérieuses difficultés.

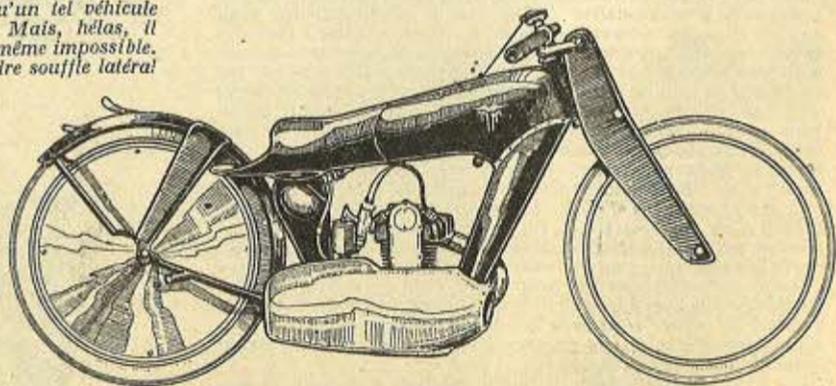
Demi-capotages

QUELQUES machines ont un capotage réduit qui cache le carter du moteur et le changement de vitesses. Le cylindre sort seul de cette ca. apace. Evidemment, par cet artifice, on masque l'intervalle entre le moteur et la boîte et on donne un aspect plus net à la machine, mais un bloc ou un demi-bloc ne permettent-ils pas d'arriver au même résultat ?

Quant au point de vue pratique, il n'apparaît pas très nettement. Nous devons partir de ce principe qu'un moteur ou une boîte de vitesses ne doivent pas ruiseler d'huile. Il y a peut-être quelques moteurs dans ce cas, mais ils sont heureusement rares. La précision du montage, la perfection de l'usinage doivent nous garantir de cet inconvénient. La recherche de la propreté a été une préoccupation constante des constructeurs, tant français qu'étrangers. Ce demi-capotage ne semble donc pas présenter un avantage pratique bien défini. Il empêche, par surcroît, le refroidissement du carter qui a beaucoup plus d'importance qu'on le croit généralement. Cela est en particulier essentiel avec le moteur où le réservoir d'huile se trouve dans le carter. Cette carapace n'est pas sans réduire quelque peu l'accessibilité et son démontage, même facile, complique l'entretien de la machine. Là encore, nous constatons que les machines de ce type n'ont pas la chaîne enfermée. C'est un non-sens.

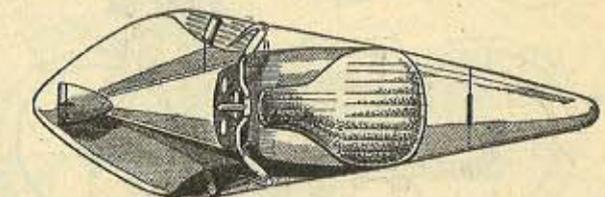
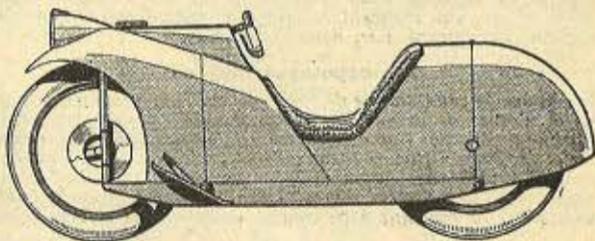
Le capotage et la résistance de l'air

AUX très hautes vitesses, le capotage peut avoir une utilité, malgré le faible maître-couple d'une motocyclette, mais c'est le conducteur qui offre le plus de résistance. Ce qui est essentiel dans un profilage, c'est l'arrière. La résistance de l'air se fait sentir plus en avant qu'en arrière d'un objet, autrement dit, la dépression a toujours une valeur plus grande que la pression (environ deux tiers pour la dépression, un tiers pour la pression). Nous avons vu souvent des machines destinées à battre des records et dont l'avant portait une sorte de bouclier conique, mais dont l'arrière ne possédait aucun profilage. Il eut bien mieux valu ne rien avoir à l'avant et monter à l'arrière un carénage qui eut permis aux filets d'air de se reformer. Emerson avait vu absolument juste quand, sur l'A. B. C. de 1913-1914, il avait monté un cône qui fit la joie des humoristes. Une forme remarquable de capotage, c'est celle du vélocype, mais il abrite la machine aussi bien que le cycliste. A priori, un tel capotage paraît pouvoir s'adapter aisément à une moto, d'autant que son poids est extrêmement léger. On arriverait ainsi aisément, semble-t-il, à la motocyclette à conduite intérieure. Il est certain qu'un tel véhicule aurait de formidables possibilités de vitesse. Mais, hélas, il serait d'une conduite très dangereuse et peut-être même impossible. Il faudrait un air absolument calme et le moindre souffle latéral provoquerait une embardée impossible à corriger. Nous savons qu'Henne, au cours de son dernier record, a eu une grosse émotion lorsque sa machine a reçu un coup de vent latéral. C'est là un gros obstacle au capotage des machines de record. Remarquons d'ailleurs que les machines de course n'ont pas de capotage qui les rendrait dangereuses pour un gain de vitesse qui ne serait pas très considérable. Il faudrait, en effet, prévoir des ouvertures dans les flasques et les écrous pour le passage de l'air de refroidissement et cela provoquerait des remous qui enlèveraient au capotage tout son intérêt. Que les constructeurs de voitures établissent des carrosseries aérodynamiques, cela est parfaitement justifié en raison du maître couple élevé d'une voiture. Cela permet



Pour tirer le maximum de la M. M. 175 cmc., les ingénieurs italiens ont établi un cadre spécial en métal profilé.

aussi d'établir des carrosseries très spacieuses qui n'offrent que peu de résistance à l'air. D'ailleurs, beaucoup de ces carrosseries sont peu satisfaisantes au point de vue aérodynamique et le gain de vitesse ou l'économie de puissance qu'elles procurent à vitesse égale, sont peu sensibles à des vitesses inférieures à cent kilomètres à l'heure. En particulier, il n'y a pas de capotage sous la voiture, ce qui est pourtant indispensable. Pour la motocyclette, ce n'est pas tant la machine qu'il faut profiler que le motocycliste. C'est pourquoi la position du motocycliste a une extrême importance. Au delà de 120 à l'heure, si on se couche sur le réservoir de manière à diminuer le maître-couple et aussi à éviter des remous entre le corps du motocycliste et le réservoir de la machine, on enregistre des différences de vitesses de 10 km. au moins. Ce n'est pas tant le poids qui handicape certains motocyclistes de grande taille que... le volume. Nous ne croyons donc pas, pour notre part, que le profilage soit utile sauf pour des vitesses très élevées, le 200 à l'heure, par exemple. En tous cas, la machine profilée est, par surcroît, dangereuse aux grandes vitesses. Quant à l'emploi d'une carcasse profilée enfermant à la fois le conducteur et la machine, elle nous apparaît comme trop dangereuse pour qu'on puisse en souhaiter la



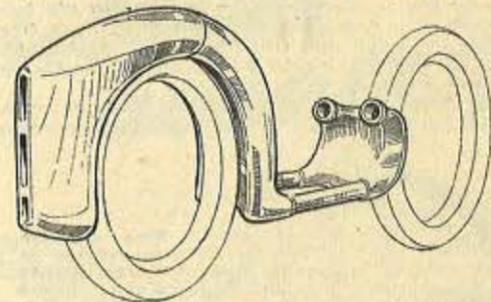
Un modèle genre Majestic pourrait se prêter à un profilage efficace.

réalisation. Tout au plus, pourrait-on, à l'arrière de la machine, étudier un profilage conique. On pourrait également profiler les tubes de la machine, le réservoir d'huile, et flasquer la roue arrière. Il ne semble pourtant pas qu'on puisse attendre de tout cela une amélioration très notable des performances. Les machines à capotage que nous trouvons dans le commerce sont des plus défectueuses au point de vue aérodynamique et, d'autre part, conçues comme machines utilitaires, elles n'atteignent pas des allures auxquelles un capotage profilé ait un effet très marqué. d'autant que la position normale du motocycliste n'est pas faite pour réduire la résistance à l'air. Ne nous laissons pas entraîner à traiter une motocyclette comme un avion ou une voiture. Elle fonctionne dans d'autres conditions, pose d'autres problèmes et réclame d'autres solutions.

Difficultés de réalisation

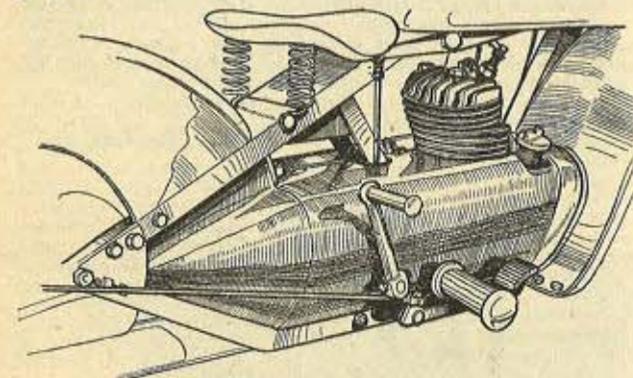
Il est très joli de parler de capotage, de carénage, de profilage, mais il est beaucoup plus difficile de les réaliser. Le premier inconvénient grave c'est la surface latérale relativement considérable offerte au vent. Si celui-ci souffle de côté et surtout par bourrasques, la conduite de la machine devient désagréable et dangereuse. On sent déjà l'effet d'un vent de côté avec une machine ordinaire qui n'offre pas beaucoup de prise au vent (il est vrai qu'il faut tenir compte de la surface latérale, si on peut ainsi s'exprimer, du conducteur, mais elle existe également dans le cas d'une machine profilée). Le capotage ne peut donc être utilisé sans inconvénient qu'avec une machine offrant le minimum de surface latérale. Cela nous amènerait à une conception tout à fait différente de la machine classique. Ce serait la machine à châssis en longerons, analogue à un châssis de voiture. Cette formule a été employée avec succès par Neracar et Majestic, et il n'est pas dit qu'elle ne réapparaisse pas quelque jour. La difficulté dans un châssis de ce genre, c'est la direction, qui nécessite un système assez compliqué de moyen avant à rotule et qui risque de n'avoir qu'un braguage insuffisant dans certains cas. Mais, imaginez un tel châssis avec un moteur horizontal, un flat-twin transversal par exemple, et une transmission acalène et nous aurions, croyons-nous, un type très intéressant de machine utilitaire. Si le réservoir d'essence était trop bas pour alimenter le carburateur, l'alimentation pourrait se faire par une pompe, soit entraînée par le moteur, soit électrique. Une telle machine serait extrêmement basse et aurait une surface latérale qui, malgré le profilage, ne serait pas supérieure à celle d'une machine actuelle non profilée.

faciliter en arrière du moteur la sortie de l'air chaud. Tout cela est dans la réalité très difficile et un moteur à refroidissement par l'air ambiant chauffera. Nous allons donc être forcé de renoncer à un mode de refroidissement si simple, si pratique et



Une solution pour le silence : l'échappement passe dans un garde-boue spécial.

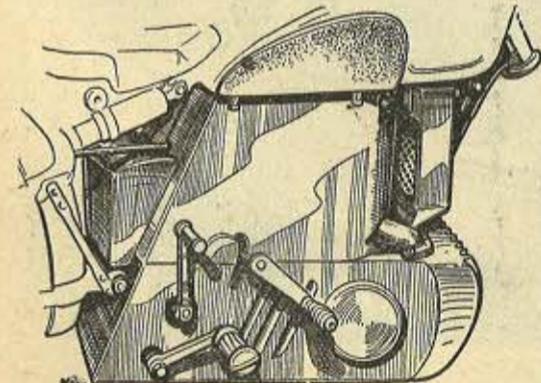
qui s'est avéré largement suffisant même pour des moteurs à très haut rendement. Nous n'aurons que deux alternatives : l'air canalisé ou l'eau. Le refroidissement par air canalisé est loin d'être aussi simple qu'on le prétend. Tout d'abord, il nécessite une turbine. Elle devra être entraînée à une grande vitesse par le moteur et qui absorbera une force qui est loin d'être négligeable. Un multiplicateur sera nécessaire, d'où une complication supplémentaire. Si des voitures à refroidissement par air comme la S. A. R. A. ou la Franklin, ont donné d'excellents résultats, ce n'est qu'à la suite d'études minutieuses et prolongées. Il ne suffit nullement de diriger au petit bonheur un courant d'air sur la culasse. La seconde solution, c'est-à-dire le refroidissement par eau, est moins compliquée ou du moins d'une réalisation plus aisée. Mais voici des inconvénients qui surgissent. L'hiver, il faudra nous méfier des gelées qui pourront créer radiateur et chemises d'eau. Quand nous mettrons notre moteur en route, il faudra attendre longtemps avant que le moteur ait atteint une température suffisante pour permettre la bonne circulation de l'huile. En route, nous aurons à vérifier fréquemment le niveau de l'eau. Qu'on ne croit pas non plus d'ailleurs qu'un moteur à refroidissement par eau ne chauffe jamais. L'ascension de cols montagneux nous prouverait bien vite le contraire. Un radiateur est fragile et il n'est pas facile de le mettre à l'abri des vibrations et des déformations inévitables d'un cadre de moto.



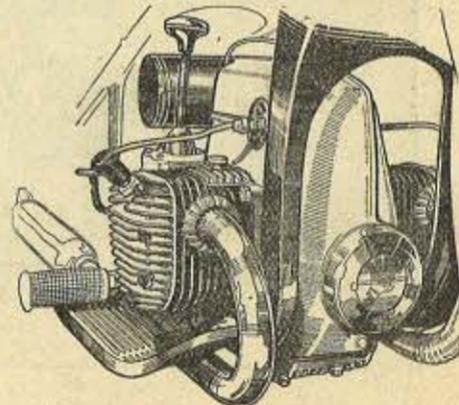
Il existe ici une liaison entre la partie mécanique et le garde-boue arrière. (Francis-Barnett).

Autre difficulté : le refroidissement. Nous avons vu que des flasques latéraux sans protection frontale pour le moteur n'étaient qu'un trompe-l'œil, ne protégeaient pas le moteur et encourageaient le motocycliste à négliger la partie mécanique de sa machine. Quant à la soi-disant protection offerte au motocycliste contre l'huile, elle n'a aucune raison d'être avec une machine moderne bien construite. Si nous voulons un vrai capotage, il faut qu'il soit fermé à l'avant. Mais comment notre moteur va-t-il se refroidir ? Un treillage métallique ne constitue pas une protection suffisante et il réduit l'arrivée d'air d'une manière appréciable. Il risque aussi d'être obstrué par la boue. Un système de chicane généraliserait l'entrée de l'air. Il nous faudrait également

Mais ce n'est pas tout : d'autres difficultés surgissent. Un cadre de motocyclette n'est pas absolument rigide alors que dans son plan une tôle n'a aucune élasticité. Il est donc à craindre que les boulons de fixation se cisailent ou qu'ils déchirent les flasques autour des trous de fixation. Il se peut aussi que, lors d'un démontage, celui-ci ne soit difficile et que le remontage soit très difficile. Ce n'est pas tout. Par suite des fléchissements du cadre, la tôle se gondolant et se redressant vibrera comme une membrane de microphone et produira un bruit désagréable. Les automobilistes savent combien sont insupportables les vibrations d'une tôle. On les atténuera sans doute en nervurant les tôles, en substituant à leur surface plane des creux et des reliefs. Il est pour raison plus facile de flasquer un cadre en tôle emboutie qui est plus rigide que les tubes (disons en passant que la légère élasticité des tubes n'a aucun inconvénient pour la tenue de la route). Il est donc très difficile d'empêcher les flasques de craquer. Un autre inconvénient, c'est qu'ils peuvent former caisse de résonance et amplifier les bruits métalliques du moteur



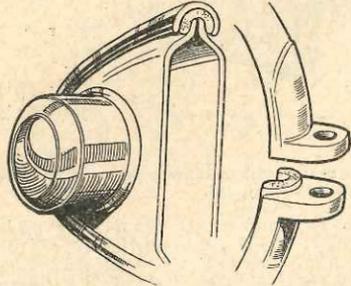
Deux méthodes : à gauche H. R. D. encloît son mécanisme dans une carapace en tôle. A droite : Zundapp sort un bloc si net d'aspect qu'il semble profilé.



et de la transmission. Cette tambourinade est exaspérante et, bien souvent, les propriétaires de machines flasquées ont bien vite envoyé les flasques à tous les diables.

L'accessibilité, par contre, ne peut ne pas trop souffrir de la présence des flasques. On n'a plus guère à tripoter une machine sur la route et un trou dans un flasque permet, par exemple, de changer une bougie sans rien démonter. Si les flasques sont fixés par des boulons moletés d'assez grand diamètre, aucun outil ne sera nécessaire.

On peut imaginer diverses fixations par leviers qui ne nécessitent, elles non plus, d'outils. Il y aura certains points auxquels



Une des dernières nouveautés de Londres: application d'une lisière en caoutchouc contre le ferraillement des tôles.

on devra veiller particulièrement, comme l'accessibilité des orifices du réservoir d'huile. Il faut également compter avec la négligence et nous voyons assez mal un moteur à soupapes en tête, enfermé sous des flasques, si le graissage de la distribution n'est pas automatiquement assuré.

Reste la question d'aspect. Une machine flasquée n'est pas nécessairement laide. Il en est, en vérité, de hideuses, même en l'an de grâce 1934. D'autres, au contraire, sont loin d'être d'un aspect déplaisant. Il faut d'abord que les flasques s'harmonisent avec les lignes de la machine et qu'ils n'aient pas l'air de plaques de tôle ajoutées après coup. Il semble même que le capotage doive se raccorder avec le garde-boue arrière. Mais, si la partie centrale de la machine est seule capotée et forme une sorte de caisse d'où s'échappent les tubes des fourches arrière, sur laquelle la direction vient s'accrocher au petit bonheur, si, par surcroît, le réservoir déborde sur les flasques, on a fait tout ce qu'il faut

pour produire une horreur. Mais, il faut être juste, il y a des machines flasquées qui, tout en offrant un aspect différent des machines habituelles, sont plaisantes d'aspect. Un fini bien choisi, d'heureuses combinaisons de couleurs, peuvent même enlever à ces machines leur aspect un peu lourd. En tous cas, il ne faut jamais attacher une importance exagérée aux questions d'esthétique et, si le seul reproche qu'on pouvait adresser aux machines flasquées n'était qu'un manque d'élégance, nous n'y attacherions pas une bien grande importance. L'œil se fait à tout. Malheureusement, la clientèle n'est pas toujours de cet avis et bien des machines très remarquables ont disparu parce qu'elles n'étaient pas conformes à l'esthétique courante.

Conclusion

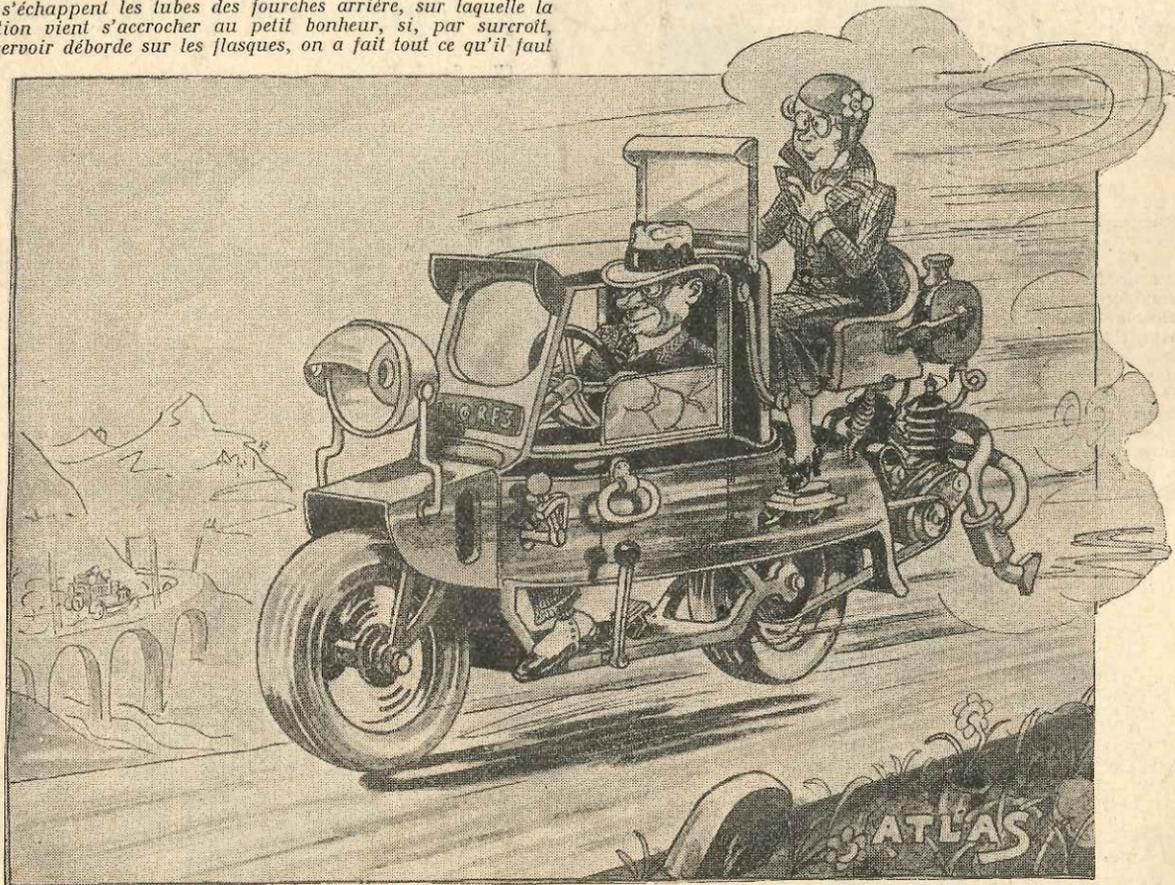
Nous sommes donc, pour notre part, sceptiques sur l'avenir du capotage des motocyclettes, au moins tant que la disposition générale restera ce qu'elle est actuellement. Les flasques offrent, sur la machine de type courant, une surface assez grande sur laquelle l'effet d'un vent latéral est très sensible. La conduite en serait désagréable, pour ne pas dire dangereuse.

Si nous nous plaçons au point de vue de la protection du mécanisme, le capotage doit être total pour être vraiment utile, mais nous devons alors recourir, pour le refroidissement, soit à l'air canalisé qui nécessite une étude très complexe, soit à l'eau avec tous les inconvénients qu'entraîne ce refroidissement. Air canalisé ou eau se traduiraient par une complication, une moindre accessibilité, une augmentation de prix.

Quand à un capotage consistant uniquement en deux flasques latéraux, ce n'est qu'un trompe-l'œil. Ils ne protègent nullement le moteur, en gênent le refroidissement, et ne facilitent nullement l'entretien, car le motocycliste soigneux devra, non seulement, nettoyer les flasques, mais les enlever pour nettoyer le moteur et le reste du mécanisme. Il est bien préférable d'étudier un garde-boue avant vraiment efficace et un carter de chaîne.

Pour toutes ces raisons, le capotage des motocyclettes ne nous semble pas à conseiller.

H.-P. BORESTROKE



Le dernier mot du capotage

MÉNAGEZ VOTRE MACHINE COMME VOUS-MÊME, ELLE VOUS EN SAURA GRÉ

MISE AU POINT D'UN DEUX TEMPS



fourche doit alors jouer soupagement, mais sans aucun jeu latéral. Remontez le guidon et voilà toute la direction au point.

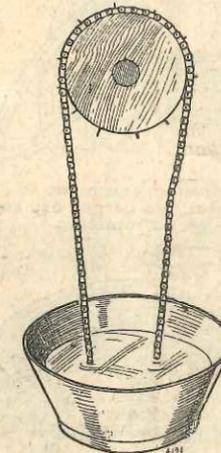
Profitez de ce que le cadre est déshabillé pour resserrer tous les écrous qui s'y trouvent : écrous de selle, réservoir, garde-boue, etc. Ce petit travail terminé, passez aux roues. Démontez les moyeux, lavez-les à l'essence ainsi que les freins et examinez les cuvettes et les cônes. S'ils sont par trop piqués il faudra les changer.

Remplacez les billes abîmées et remontez en enduisant de graisse. Une fois bloqué, l'axe doit tourner librement avec un jeu infinitésimal, comme la direction. Voyez si la garniture du frein est usée. Si oui remplacez-la, ou faites la remplacer par votre mécanicien. Dans le cas d'une garniture en bon état et d'un freinage déficient, il faut incriminer l'huile. Lavez-la soigneusement à l'essence et allu-

sant bien attention de ne pas pincer la chambre. La pose d'un emplâtre implique la nécessité d'équilibrer la roue. Faites cela avec du gros fil de plomb que vous enroulerez autour des têtes de rayons et immobilisez avec du chatterton. Remontez les roues dans le cadre et vous aurez fini avec la partie cycle.

Maintenant revisez la partie motrice. — Commencez par la boîte de vitesse : démontez l'embrayage, lavez-le ou les disques à l'essence et voyez s'ils ont besoin d'être changés. Les amateurs assez adroits pourront faire ce travail eux-mêmes. Pour les disques à garniture d'amiante c'est vite fait, car les constructeurs pratiquent l'échange standard. Dans le cas de pastilles de liège, faites des pastilles en liège aggloméré fournies par le constructeur, procurez-vous des bouchons coniques de la dimension des trous du plateau. Mettez-les tremper dans l'eau pendant une nuit et emmanchez-les le plus profondément que vous pourrez dans le plateau. Il ne vous reste plus qu'à couper ce qui dépasse en laissant 5 à 6 mm. de chaque côté et aplanir légèrement avec une râpe.

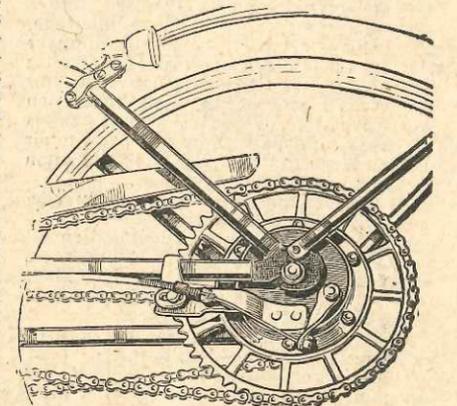
Du fait que la garniture est neuve, la tige de commande doit être réglée du côté de la commande d'embrayage. Si cela ne suffit pas il faut la changer. Ne remontez pas tout de suite votre embrayage ; ouvrez la boîte, lavez à l'essence et voyez s'il n'y a rien d'anormal dans le train d'engrenages. Ceux par trop usés seront remplacés de suite : c'est mieux que d'attendre qu'ils cassent pour le faire. Vérifiez également les clabots et le doigt de commande, puis refermez la boîte. En remontant l'embrayage, graissez le roulement du plateau, qu'il soit monté sur billes ou sur palier lisse. Pour monter les ressorts, mettez la boîte par terre sur un chiffon, placez la vis et comprimez le ressort avec un gros tournevis. Répétez la même opération pour toutes les vis, vous les réglerez après le remontage de la machine ; graissez également la tige de commande et la bielle. Il ne vous reste



Dispositif facile à établir et très pratique pour nettoyer les chaînes.

mez. En répétant cette opération plusieurs fois de suite, il y a de grandes chances pour que le frein retrouve sa vigueur primitive. Huilez très légèrement les articulations et les ressorts des mâchoires, puis remontez le frein. Pour bloquer sans difficulté les flasques, serrez avec un chiffon la patte d'ancrage et donnez quelques légers coups de marteau sur la clé tenant l'écrou.

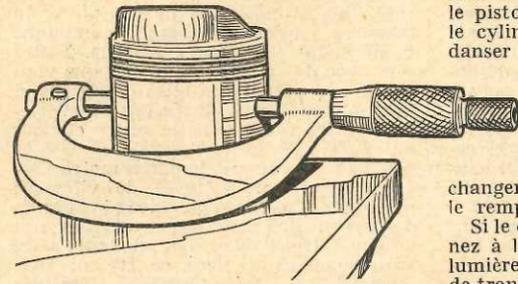
Ceci fait, enlevez pneus et chambres et dévalez les roues en resserrant les rayons du côté opposé à la partie voilée. Toutefois, il est préférable de confier ce travail à un mécanicien. Vérifiez l'intérieur de vos enveloppes et voyez si l'entoilage ne se coupe pas, par endroits, ou s'il ne pourrait pas, autour d'un trou de crevaillon. Il faut alors coller une pièce de toile spéciale. Sur une déchirure par trop forte, collez un emplâtre avant que cette dernière s'agrandisse. Vérifiez également la chambre à air et resserez l'écrou de valve. Passez chambres et enveloppes à la poudre de talc et remontez les pneus en fai-



Songez à vérifier soigneusement vos freins. Votre vie, et celle des autres en dépendent.

VOUS ÊTES UN BON CONTRIBUABLE. VOUS FUMEZ, MAIS PAS EN FAISANT LE PLEIN D'ESSENCE, VOUS SERIEZ FOU

plus maintenant qu'à remplir la boîte avec le lubrifiant (huile épaisse ou huile solidifiée) préconisé par le constructeur. Revisez alors le moteur. Enlevez carburateur, bougie, décompresseur, tuyau d'échappement, magnéto ou volant magnétique. Ces derniers sont munis d'un arrache volant. Vous enlevez l'écrou,



Il est utile, si votre piston vous paraît déformé, de le faire mesurer par un motoriste bien outillé.

ensuite la grosse rondelle, puis vous revisez d'abord l'écrou et la grosse rondelle par-dessus. En dévissant alors l'écrou central vous enlèverez le volant sans aucune difficulté. Placez de suite une barre de fer doux, pour éviter la désaimantation. Si le cylindre n'a pas de culasse amovible, enlevez les écrous d'embase et décollez-le du carter en le faisant osciller d'avant en arrière. Si la culasse est amovible il faut commencer par elle. On desserre d'un quart de tour les écrous qui la fixent sur le cylindre. Puis avec le kick starter on fait tourner le moteur sans décompresser. Si cela ne suffisait pas on mettrait le moteur en marche et on l'arrêterait aussitôt.

On ne fabrique plus de pistons dont l'axe est maintenu dans les bossages à l'aide d'une vis, car, sous la différence de dilatation, cette dernière se cisaille. On utilise actuellement deux méthodes : l'axe flottant maintenu par deux jones, ou l'axe solidaire du pied de bielle, ce dernier comportant un collier de serrage. Dans ce dernier cas, l'axe tourillonne directement dans les bossages du piston. Pour retirer un piston monté sur axe flottant, enlevez les jones à l'aide d'une petite pince et poussez l'axe dehors à la main. Dans le second cas, débloquez la vis avec une clé à tube, et sortez l'axe comme précédemment. Pendant toutes ces opérations, ainsi qu'au remontage, faites bien attention de ne pas appuyer de côté sur la bielle, car vous la faussiez très facilement. Cette dernière peut avoir un certain jeu latéral, mais aucun jeu vertical : si ce dernier est excessif faites réparer l'embiellage. Il ne doit pas y avoir un jeu important au pied de bielle, sinon faites rebaguer cette dernière.

Il est rare que les roulements du vilebrequin s'usent beaucoup.

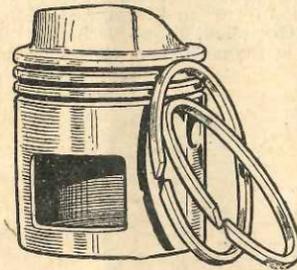
S'il est monté sur coussinets, il en est tout autrement, et il faut changer ces derniers dès qu'ils ont du jeu. Une bielle faussée porte sur le bossage du piston et l'use : elle doit être redressée.

Il est préférable de confier ces derniers travaux à un bon mécanicien. Si l'embiellage est en bon état et ne nécessite pas de réparations, faites cependant démonter le carter, afin d'en polir l'intérieur. Commencez avec de la laine d'acier, ensuite passez du liquide à polir et terminez par un rinceage soigné à l'essence, afin

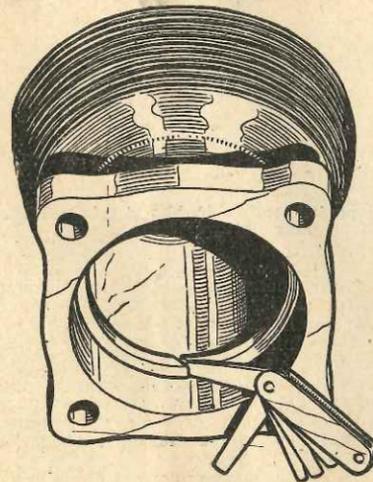
d'enlever toutes les particules métalliques provenant du polissage. Ceci fini très soigneusement, faites remonter votre carter.

Voyez alors si le cylindre n'est pas rayé ou ovalisé. Pour mesurer exactement l'ovalisation, il n'y a qu'un moyen : le comparateur à cadran. Toutefois, grâce au petit truc que voici, vous pourrez vous faire une idée approximative. Introduisez le piston, sans segments à l'envers dans le cylindre. Avec un compas maître à danser guidé sur la jupe du piston, vous pourrez faire d'utiles comparaisons. Si vous constatez une différence par trop forte, portez votre cylindre chez le mécanicien, qui vous indiquera s'il y a lieu de le faire réalésé ou de changer. Ces deux opérations impliquent le remplacement du piston.

Si le cylindre est en bon état, décalaminez à l'aide d'un grattoir et polissez les lumières d'échappement ainsi que le canal de transfert. Polissez également la culasse et le piston, puis changez les segments de



Décalaminez soigneusement le dessous de votre piston, les gorges des segments et les lumières.



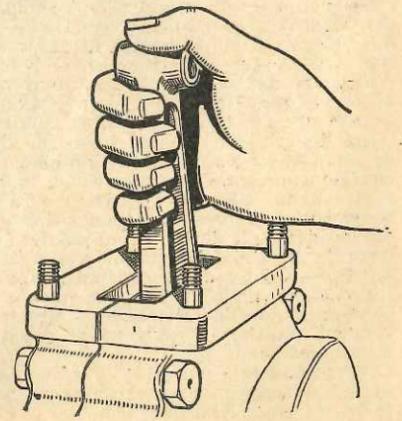
Une jauge vous indiquera si vous avez laissé le jeu correct entre les becs des segments.

ce dernier. Pour les ajuster placez-les à l'entrée du cylindre, puis poussez avec la jupe du piston. A l'endroit où les becs sont le plus rapproché, il doit y avoir 3 à 4/10 de jeu. Pour faire ce travail correctement, utilisez une lime très douce. Quand vous aurez terminé, les deux parties ajustées devront être rigoureusement parallèles. Dans la plupart des deux-

temps les segments sont immobilisés par une barette ou un ergot. L'ajustage dans ces conditions est beaucoup plus délicat. Comme le bon fonctionnement d'un deux-temps dépend en grande partie de ses segments, il est essentiel que l'ajustage soit fait avec la plus extrême précision. Avant de les remonter, nettoyez les gorges du piston avec le vieux segment. Il peut arriver que la gorge supérieure fonde légèrement au cours d'un grippage : faites-la agrandir au tour et montez un segment plus large. Au remontage du piston l'axe doit entrer à frottement doux ; quelques gouttes d'huile facilitent l'opération. Enfin placez les jones ou bloquez énergiquement la vis de serrage. Avant de remonter le cylindre mettez un peu d'huile à moteur dans le carter, et faites, pour l'embase du cylindre, un joint en fort papier à dessin, ou papier bulle. Enduisez-le de pâte à joint, laissez un peu sécher, et montez sur le carter. Pour faciliter le remontage du cylindre, enduisez l'intérieur de ce dernier, ainsi que le piston d'huile à moteur. Placez toujours les fentes des segments à l'opposé l'une de l'autre et évitez qu'elles soient devant une ouverture du cylindre. Opérez très doucement, car un segment se casse facilement. Le mieux à notre avis est de prendre le carter dans un étau, ou à défaut sur ses genoux. De cette façon on a les deux mains libres ; la gauche pince les segments et la droite tient le cylindre.

Ce dernier remonté et soigneusement bloqué, voyez l'état de votre appareil d'allumage. En le faisant réarmer vous y gagnerez des départs beaucoup plus faciles, un ralenti meilleur et une vitesse plus grande. Un volant magnétique est très facile à reviser : vérifiez l'écartement des vis platinées : au moment de la rupture, il doit être de 5/10. Resserrez toutes les vis, huilez très légèrement la came du rupteur ainsi que l'axe de ce dernier et vernissez les bobinages à la gomme laque. Assurez-vous également que le fil de bougie est bien fixé. Quand le volant est monté sur un cône claveté aucune erreur n'est possible au remontage mais beaucoup de constructeurs hésitent à affaiblir le cône par le fraisage d'un logement de clavette et le volant est simplement emmanché sur le cône. Dans ce cas le montage est correct quand un repère visible sur le moyeu du volant concorde avec un repère qui se trouve en bout d'axe.

Dans le cas d'une magnéto, ne vous hasardez pas à la démonter : bornez-vous à vérifier les vis platinées, huilez la came,



Tâchez si votre tête de bielle n'a pas de jeu excessif.

et nettoyez le collecteur avec un chiffon enroulé sur un crayon. Changez le balai, s'il est usé.

Les pignons de magnéto ne sont presque jamais repérés. Faute de l'indication du calage dans la notice du constructeur placez le piston quatre millimètres avant le point mort haut, et les vis platinées au commencement de l'ouverture, c'est-à-dire sur le point de se décoller. Montez alors la magnéto sans rien déplacer. Cette dernière étant commandée par la chaîne, opérez de la même manière et avant de remonter le carter, remplissez-le de graisse.

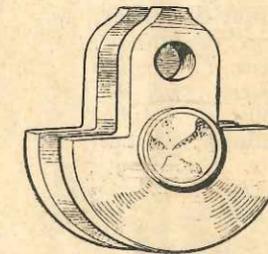
Votre appareil d'allumage remonté, lavez le carburateur à l'essence, démontez-le et voyez si les gicleurs ne sont pas obstrués. Sur la ligne du flotteur sont des crans qui permettent de régler l'arrivée de l'essence et, partant de pallier aux défauts d'alimentation. Ne déplacez la tige que d'un cran à la fois, car vous provoqueriez des fuites et la consommation deviendrait astronomique. Avant remontage, graissez les boisseaux d'air et des gaz avec de l'huile à moteur. Nettoyez la bougie avec un petit morceau de câble de frein ou autre, coupé à cinq centimètres de la soudeuse. Rincez à l'essence et réglez les électrodes à 4/10 de m/m. environ. Vous avez intérêt à démonter le décompresseur, roder la soupape et changer le ressort, si ce dernier est avachi. Nettoyez également le tuyau d'échappement avec des tampons de paille de fer tirés par une ficelle. Un silencieux démontable se nettoie facilement. Les modèles emboutis d'une seule pièce se flambe avec une lampe à souder. Un bloc-moteur se revise de la même manière ; toutefois il est préférable de con-

fier le démontage et le remontage du bloc à votre mécanicien.

Nous avons recommandé de ne commencer la révision d'une pièce que lorsque la précédente était terminée. Il va de soi que vous devez examiner d'abord toutes les pièces afin de faire réparer tout à la fois.

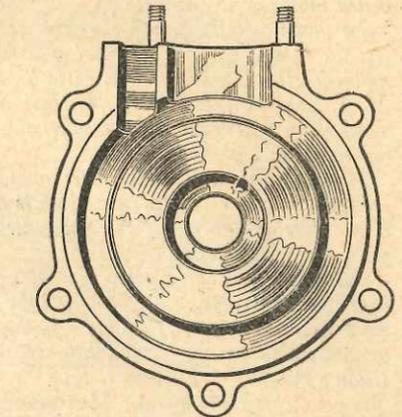
L'ensemble moteur étant remonté, changez vos câbles et enduisez-les de graisse. Nettoyez vos chaînes avec une brosse et de l'essence, laissez sécher et plongez dans de la graisse fondue. Après refroidissement essuyez et remontez. Changez l'attache rapide avant graissage bien entendu. Voilà donc votre machine entièrement remontée ; huilez les articulations ; axes de freins, de débrayage, manettes, etc. et vous êtes prêt à faire les essais.

Ah cette émotion qui vous empoigne ! Va-t-il partir ou ne pas partir ? ai-je bien tout remonté ? Un coup de kick ou de



Les masses d'équilibrage devront être polies.

pédale : rien ; un autre, encore : rien. Déjà l'inquiétude se lit sur votre visage. Mais soudain, joyeusement le brave moulin, tout regaillard, crie aux nues sa joie



Polissez soigneusement l'intérieur des carters.

de tourner librement. Heureusement que le silencieux est là ! D'une oreille ravie vous écoutez le moteur « votre œuvre » tourner rond. Mais la route vous appelle et certain que tout marchera à merveille, vous partez dans le frais matin, tout perlé de rosée, faire d'inoubliables promenades.

R. H.

PETITE CORRESPONDANCE

La question du carburant

J'ai constaté sur ma 350 cmc. Automoto-A9 soupapes latérales, tous les inconvénients cités par M. Fortin de la F. N., dans un des derniers numéros. J'ai eu l'arrêt intempestif en pleine côte un dimanche soir, après nettoyage du carburateur, des charbons de magnéto, de la bougie toujours rien et je commençais à me tirer les cheveux quand après un ultime essai le moteur partit enfin ! J'ai aussi le piston avec beaucoup de jeu vertical dans les gorges surtout le segment supérieur, on l'entend balloter en marche ; naturellement la compression s'est évanouie, je vais être obligé de changer le piston, c'est intéressant.

Ainsi voilà une bonne machine détériorée par les abus de notre Etat et vraiment ce n'est pas rendre la moto économique que d'utiliser continuellement les super-carburants et de changer de piston tous les 1.500 kilomètres.

Autre remarque pouvant intéresser mes confrères motards.

On sait que pour que le mélange alcool-essence soit stable il faut au moins 11 % d'alcool, donc bien se garder lorsque l'on a encore 1 ou 2 litres essence-alcool dans son réservoir de le remplir à l'essence pure, ou avec un supercarburant ; la proportion d'alcool tombant à 2 ou 3 % n'est plus assez forte et l'alcool se sépare, voyez d'ici tous les ennuis : départ à froid impossible, arrêts intempestifs, rendement très médiocre. Il serait grand temps que nos clubs et associations s'élevassent énergiquement contre cette essence-alcool, et que sera-ce quand il y aura le monopole !...

G. FAINTRENIE, abonné.

Une suggestion

Il y a fréquemment sur les journaux des compte rendus d'accidents d'auto ou de moto, commençant la plupart du temps par les mots suivants : « Par suite de l'éclatement d'un pneu... »

Ne serait-il pas possible, pour éviter les suites fâcheuses d'un éclatement, de munir les roues de moto et d'auto d'une couronne se fixant sur la jante et arrivant à mi-hauteur du pneu ? Ayant expérimenté un appareil de ce genre que j'avais construit il m'a donné de très bons résultats et j'ai pu rouler à 50 à l'heure avec le pneu avant à plat, sur une Dresch 350 cmc. Ce dispositif un peu perfectionné ne reviendrait pas bien cher, n'ôterait rien à la ligne de la machine, au contraire, et éviterait bien des bûches graves.

M. MANCEAUX, abonné.

Nous publions sous cette rubrique les opinions de nos lecteurs en toute impartialité. Nous ne saurions donc être tenus pour responsables des avis émis dans ces colonnes.

La défense des nouvelles taxes

Fervent motocycliste et abonné depuis plus de 10 ans à *Moto Revue*, je désirerais que les intérêts des usagers soient défendus avec juste raison.

Quelle n'a pas été ma stupeur en parcourant votre article, paru dans la revue du 28 octobre, intitulé : *Encore un tour de vis*, qui commente les nouvelles taxes fiscales proposées par le gouvernement déchu. Je voudrais tout de même savoir si c'est le motocycliste

qui laisse sa machine au garage qui doit payer pour celui qui prend la route, car à mon point de vue, celui qui roule, c'est qu'il a un intérêt, ou une satisfaction personnelle. Donc comme il est écrit sous notre beau soleil de France, qu'à tout instant on doit y aller de ses deniers... Par exemple si dans la semaine je veux m'offrir plusieurs séances récréatives, je sais à l'avance que j'aurai autant de fois mon billet à solder et tout bonnement je m'y conforme, il doit absolument en être de même lorsqu'il s'agit d'une sortie sur la route avec n'importe quel moyen de locomotion.

G. MÉDAL, à Toulouse.

Une suggestion intéressante

ABONNÉ depuis de longues années à votre revue, je suis avec intérêt depuis l'autre bout du monde les développements de la moto en France.

Je suis étonné que, malgré les articles de Séxé et d'autres, la question protection du motocycliste ne retienne pas plus l'attention des constructeurs.

Je me permets de vous soumettre ci-dessous une idée qui me paraît ne pas manquer d'intérêt à ce point de vue.

Plutôt que de se vêtir d'un poncho et de waders qui sont laids et sales, encombrants, orsqu'on quitte la selle, ne vaudrait-il pas mieux pouvoir monter par tous les temps, en costume décent, sans crainte de le salir, et ceci en habillant la moto ?

Nous avons de bons garde-boue. Il nous manque de bons pare-jambes et un écran. Les pare-jambes devraient avoir au moins 20 centimètres de large, monter jusqu'à mi-hauteur du réservoir et se prolonger en-dessous jusque sous les repose-pied.

Quant à l'écran, je le conçois en tôle d'aluminium, devant le guidon, se prolongeant de chaque côté jusque devant les poignées (pour faire protégé-mains) et se terminant à hauteur de poitrine, par un pare-brise. Ces deux accessoires devraient être aisément amovibles.

Si une maison de sidecars, par exemple, les mettait à l'étude, assortie en couleur et forme à leur carrosserie, j'ai l'impression que le succès serait franc et immédiat car, pour la première fois dans l'histoire de la moto, ce genre de protection ne serait pas dépourvu d'élégance.

A. GOENAGE, à Chiengrai (Siam).

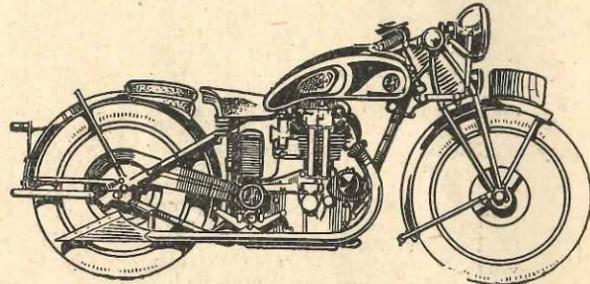
VOICI, classées par ordre alphabétique les motocyclettes élues par nos lecteurs. Comme les trois mousquetaires étaient quatre, les hasards des ex-æquos ont fait que les douze plus belles motos sont quinze.

Le grand vainqueur de notre referendum est notre lecteur M. G. Gardais, de Paris, qui nous a précisément désigné douze motocyclettes comprises dans cette liste. Derrière lui, notre abonné M. J. Lasserre, de Nibelle (Loiret) a onze motocyclettes exactes. Tous deux recevront un joli souvenir, témoignage de leur perspicacité et de leur goût.

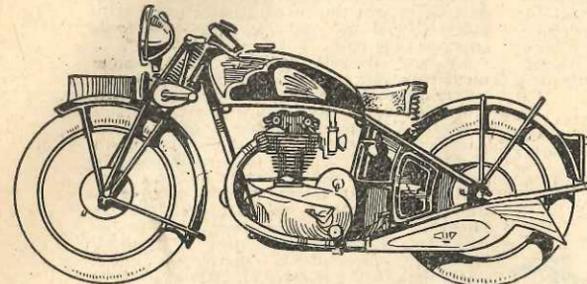
Il nous faut maintenant citer quelques belles machines qui ont été les plus citées par les participants du referendum, et auxquelles il ne manque que quelques voix pour entrer dans cette page. Ce sont, par ordre alphabétique :

Alcyon, 350 cmc., boîte Gyroflex ; Ariel, 500 cmc., 4 cylindres ; Automoto, 500 cmc., type Paris-les Pyrénées-Paris ; Benelli, 175 cmc., double A. C. T. ; B. S. A., 500 cmc. spécial ; Dollar, 250 cmc., type P.-4 ; Guzzi, 500 cmc. compétition ; Harley-Davidson, type 45 sport ; Köhler-Escoffier, 500 cmc., type Monneret ; Motosacoche, 500 cmc. compétition ; Prester 100 cmc., type record ; Rudge, 500 cmc. T. T. replica Soyer, 500 cmc. supersport ; Sunbeam, 500 cmc., type 90 ; Terrot, 175 cmc. compétition ; Triumph, 650 cmc., 2 cylindres ; Velocette, 350 cmc., type K. T. T. ; Zundapp, 800 cmc.

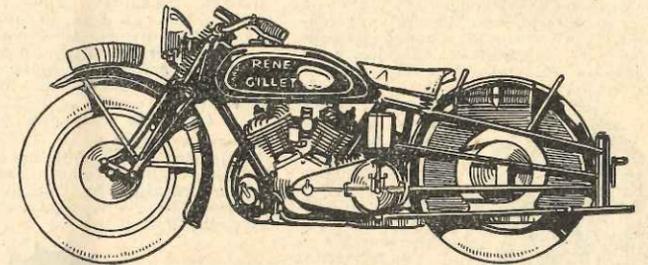
Les 15 plus belles Motocyclettes



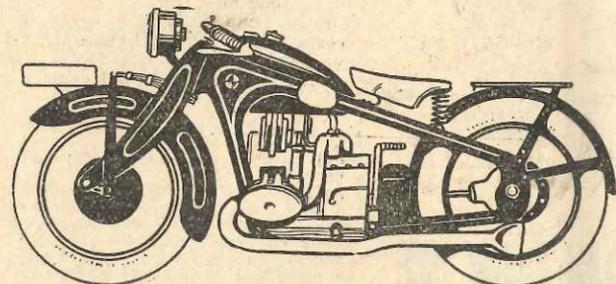
F. N.
La 500 cmc. Supersport



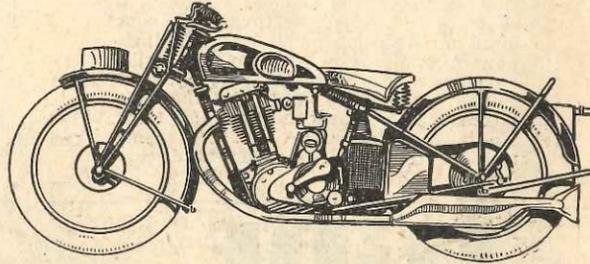
MOTOBECANE
La 350 cmc. simple tube



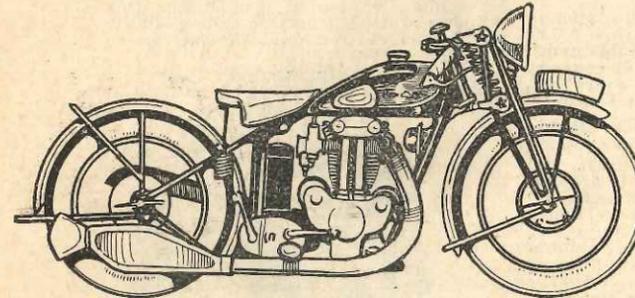
RENE-GILLET
La 1.000 cmc., suspension arrière



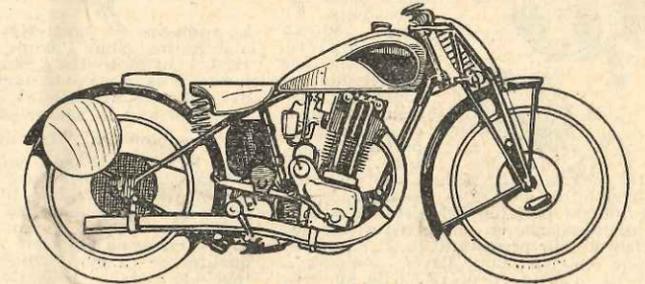
B. M. W.
La 750 cmc. à culbuteurs



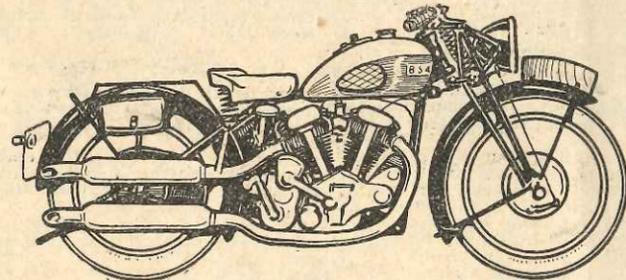
GILLET-HERSTAL
La 500 cmc. racing



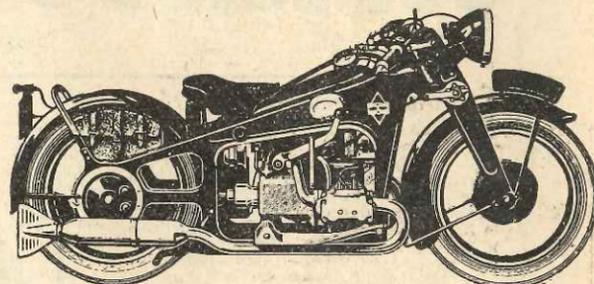
NEW-MAP
La 500 cmc. Supersport



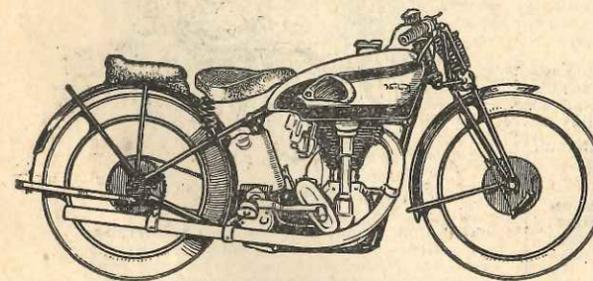
SAROLEA
La 500 cmc. racing



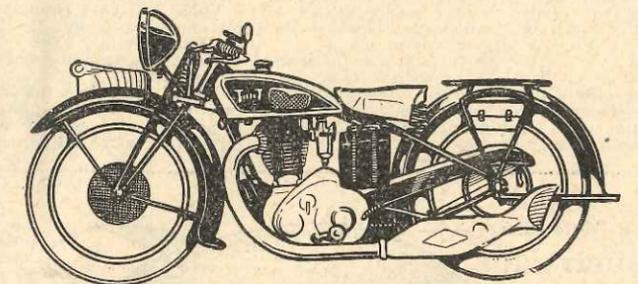
B. S. A.
La 500 cmc. bicylindre à culbuteurs



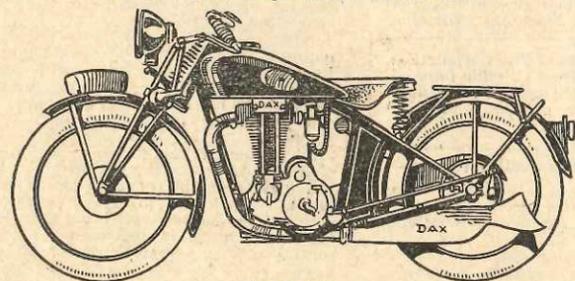
GNOME-RHONE
La 500 cmc. C.V.2



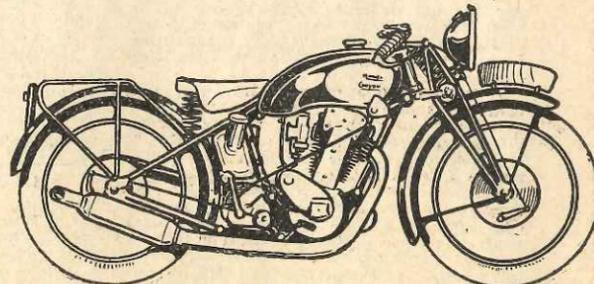
NORTON
La 500 cmc. International



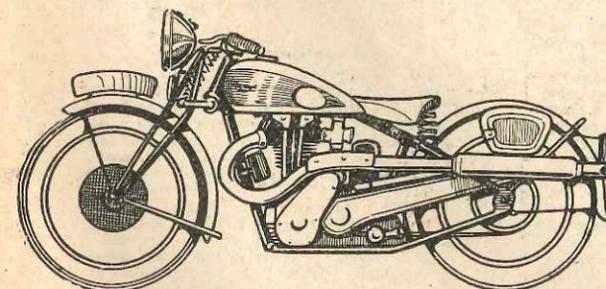
TERROT
La 500 cmc. R.S.S



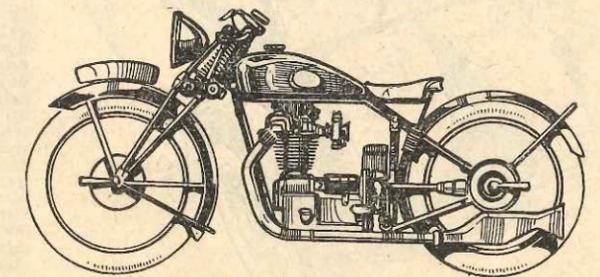
DAX
La 350 cmc. double échappement



MONET-ET-GOYON
La 350 cmc. L.S. 4



PEUGEOT
La 350 cmc. 115



ULTIMA
La 500 cmc. acatène à culbuteurs

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

La Pèlerine « Surtout »

PRÉSENTONS à nos lecteurs la pèlerine « Surtout » réalisée par les Etablissements Desbrosses, fabricants spécialistes d'articles de sport, et d'équipements motocyclistes.

Cette pèlerine a été conçue par un vieux motocycliste bien connu. Roulant par tous les temps, il était plus que quiconque à même de donner les indications nécessaires pour la réalisation d'un vêtement de pluie, efficace et imperméable.



Cette pèlerine se présente sous la forme d'une blouse assez longue, destinée à être utilisée en même temps que les cuissards.

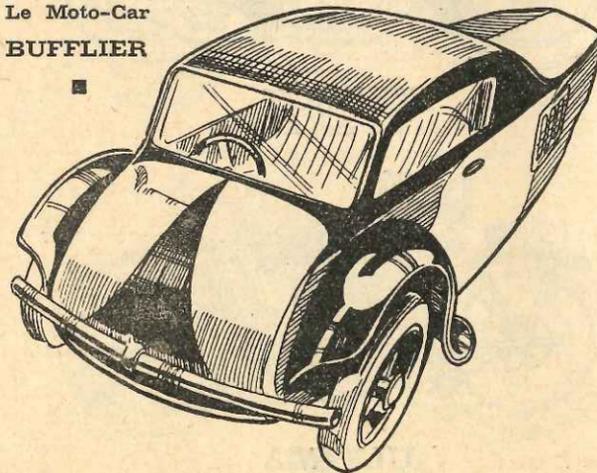
Sa fermeture « Eclair » permet de la passer avec facilité; le fait particulier à noter, réside dans le large soufflet qui complète l'étanchéité de cette fermeture, empêche réellement la pluie de pénétrer et protège la poitrine.

Cette pèlerine est réalisée en un tissu caoutchouté ciré noir, à la fois très léger, et d'une qualité parfaite. Elle est livrée dans une petite sacoche en même tissu avec des attaches en cuir permettant de la fixer à la machine. On peut donc l'avoir toujours à portée de la main, en prévision du mauvais temps et la revêtir immédiatement dès les premières gouttes de pluie.

Signalons par la même occasion que les Etablissements Desbrosses fabriquent d'autres vêtements spéciaux pour motocyclistes : casques, serre-tête, cuissards, culottes de cuir, blousons, vestes de course, etc...

Toutefois, cette maison n'a pas de magasin de vente au public; il appartient donc aux motocyclistes intéressés par ses différentes productions, de demander à leur fournisseur habituel les équipements de la maison A. Desbrosses.

Le Moto-Car BUFFLIER



Le spécialiste du sidocar, Bufflier, vient de réaliser un cyclecar empruntant à la motocyclette son économie et sa vitesse et à l'automobile son confort.

Il comporte une carrosserie aérodynamique, conduite intérieure deux places et coffre arrière. Sur un châssis tubes, trois roues avec freins. Direction spéciale, brevetée licence Ragoucy. Moteur semi-bloc Ultima spécial 500 cmc. Boîte 3 vitesses et marche arrière. Démarrage et éclairage électriques.

Elles sont arrivées

DUBOIS, le recordman 175 cmc., du Bol d'Or, qui, comme chacun sait s'est établi à Levallois, vient de recevoir les 175 cmc. Terrot à culbuteurs. Ces petits bijoux fort admirés au dernier Salon, ont tenté maints sportifs. Élégantes, rapides, elles plairont à toute une catégorie de sportifs; d'autant que Dubois, avec son indéniable compétence de coureur et de metteur au point, saura faire subir une préparation toute spéciale à ceux qui voudront tenter leur chance dans des épreuves.

La Porte n'est pas e Pays....

L'ADRESSE exacte de P. Rouge, l'agent de Brooklyn est 21, avenue de la Porte d'Italie, et non avenue d'Italie. Son magasin se trouve exactement à hauteur de l'octroi qui sépare Paris du Kremlin-Bicêtre.



Le monstre du Loch-Ness est le fétiche d'actualité. Nous l'avons remarqué à la vitrine du Moto-Hall. Remarquablement traité, il est d'un prix dérisoire en regard des fétiches artistiques de ce genre; il se place sur la plaque de police avant.

M. François G..., Brooklyn vous attend

UN lecteur d'un pays indéterminé et dont la signature, beaucoup moins lisible que le reste de sa lettre, laisse deviner le prénom de François, s'enthousiasme d'un air badin sur l'essai du cyclecar Brooklyn. Cet enthousiasme cache au fond une incrédulité sur les qualités de ce petit véhicule: maniabilité, tenue de route et vitesse. M. François lit mal Moto Revue, car il était dit que le Brooklyn était à la disposition de tous ceux qui voulaient l'essayer et contrôler les affirmations de l'essai. Que M. François se rende donc soit à Vincennes, chez Brooklyn, soit à la Porte d'Italie, chez l'agent M. Rouge; sa visite y est annoncée et, avec le meilleur accueil, toutes les démonstrations qu'il désirera lui seront faites.

Quant aux autres machines dont il parle, nous regrettons de ne plus les avoir à notre disposition, et de ne pouvoir, en conséquence, lui faire la même offre que pour Brooklyn.

Un spécialiste de Gillet-Herstal

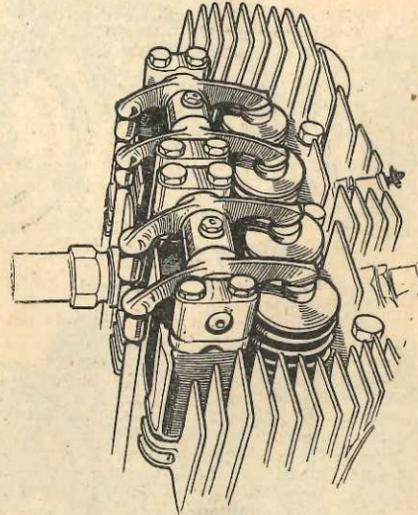
DEVANT les qualités mécaniques si justement appréciées de Gillet-Herstal, Barré, l'agent de Saint-Maur, n'a pas hésité à se spécialiser plus encore dans cette marque qu'il représente déjà depuis plusieurs années. Les possesseurs de Gillet-Herstal, sont assurés de trouver chez lui un stock très complet de pièces détachées pour les différents types en circulation.

En outre de cette marque, Barré a également constitué un stock très important pour les marques les plus répandues: Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet-Goyon, Dollar, Styl'son. Voici pour les pièces et les machines neuves; mais il existe aussi un stand de motos d'occasion, parfaitement révisées et payables en six, douze ou dix-huit mensualités.

Naturellement Barré reprend toutes les motos en compte et spécialement les Gillet-Herstal. C'est sur cette marque qu'il s'est déjà engagé en 350 cmc. pour le prochain Roubaix-Paris-Roubaix, épreuve où il remporta déjà deux victoires en 1931 et en 1933. sur Gillet 500 cmc.

Transformez votre Dresch

Le spécialiste Bogey réalise d'intéressantes modifications sur les 500 Dresch, deux cylindres acatènes; puisque cette modification permet de transformer les moteurs en



circulation, et qui sont à soupapes latérales, en moteurs à soupapes en tête. Les lecteurs de Moto Revue, sont assez à la page pour qu'il soit utile de leur souligner les avantages de ce changement: pour une consommation semblable, plus de chevaux, plus de puissance, plus de vitesse. M. Bogey est à la disposition des intéressés pour tous renseignements complémentaires.

En cas d'embarras

LA Maison Pertuisot a déjà dépanné un nombre considérable de motocyclistes en difficulté avec des motos dont la construction avait été abandonnée, et dont par suite le ravitaillement en pièces détachées était devenu impossible. Pistons, soupapes, axes, ces pièces se trouvent pour toutes marques dans cette maison; d'autre part réalésage, rectification, opérations mécaniques de toutes sortes s'y effectuent journellement. Le stock considérable de pièces adaptables aux marques étrangères rendent service à de nombreux motocyclistes. Enfin, un nouveau département vient d'être créé: un service de réparation et d'équipement électrique. On peut donc dire que la plupart des opérations et réparations courantes sur motocyclettes peuvent être faites par Pertuisot.

Un bon ralenti sans à-coup

FIN (Voir n° 556, page 39)

La transmission

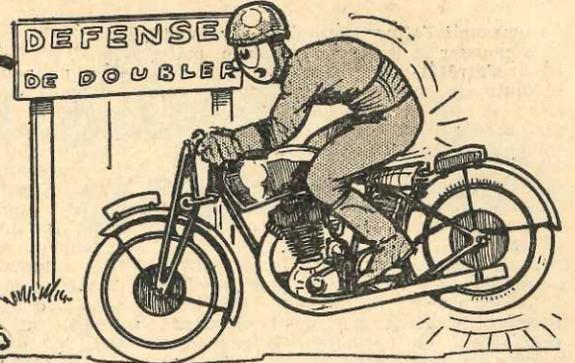
Il serait exagéré de dire qu'une chaîne est élastique, mais cependant elle n'est pas aussi rigide qu'on pourrait le croire. Il y a une multitude d'articulations garnies d'huile et présentant un faible jeu. Ces faibles jeux qui s'ajoutent finissent par faire, à eux tous, un jeu sensible. L'huile, elle, fait fonction d'amortisseur. N'oublions pas non plus l'effet amortisseur des rouleaux s'engageant sur les dents. Mais la chaîne ne possède cette élasticité, très faible d'ailleurs et insuffisante, que si elle est bien entretenue et bien réglée.

La première chose c'est la tension de la chaîne. Si elle est trop tendue on a l'impression que les roulements fatiguent et que la chaîne va se rompre. Si le jeu est excessif, la marche sera saccadée.

Notre premier soin sera donc d'avoir une chaîne en parfait état. C'est dire l'importance du passage périodique au bain de graisse. Il ne faut pas monter une chaîne neuve sur des pignons usés. Au lieu de descendre progressivement, avec douceur, dans les creux entre les dents, les rouleaux sont accrochés par les extrémités des dents puis tombent brusquement. Il n'est pas étonnant que dans de telles conditions il se produise des à-coup qui enlèvent toute douceur à la transmission.

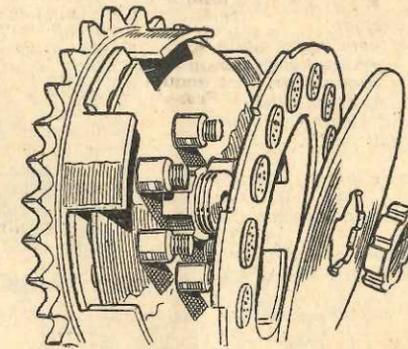
L'usure d'une chaîne n'est pas régulière, aussi après un long usage si elle est correctement tendue en certains points, elle est lâche en d'autres. Comme le réglage ne doit être fait que pour les positions où la chaîne est le plus tendue, il n'y a aucun moyen de rattraper le jeu excessif qu'elle a en d'autres places. Des à-coup sont là encore inévitables.

Le bain de graisse doit être chaud mais non bouillant. Mélanger du gra-



phite à la graisse en malaxant bien pour avoir un mélange homogène. Il est parfaitement inutile d'avoir du graphite très pur. De la mine de plomb suffit parfaitement. Nous ne croyons pas que ce soit une économie recommandable que d'employer pour le graissage de la chaîne l'huile de vidange du moteur, au moins pour le bain périodique. Cette huile de rebut pourra nous servir pour badigeonner extérieurement la chaîne après chaque sortie, avec un gros pinceau. Employée en bain elle est trop fluide et ne reste pas dans les articulations de la chaîne.

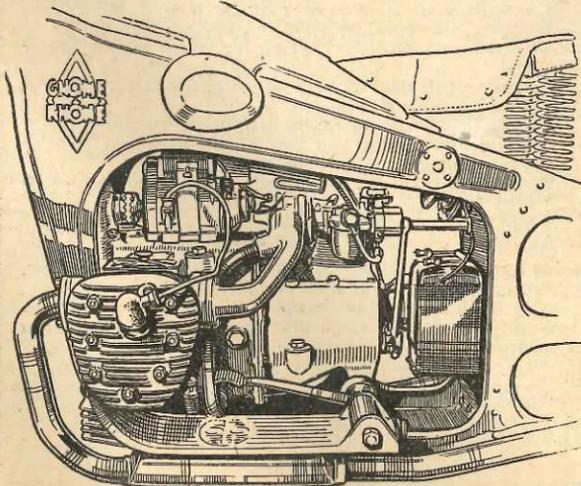
Il est certain qu'au point de vue de la souplesse un carter de chaîne à bain d'huile est l'idéal, mais il présente certains inconvénients qu'il faut reconnaître. Un carter de chaîne est dangereux en cas de rupture de chaîne car celle-ci



Un embrayage n'est pas fait pour patiner. Pourtant, il sera bien utile pour éviter des à-coups au moteur dans la marche en ville.

L'embrayage

Sur les machines américaines des stocks il y avait un long levier d'embrayage à main et qu'on pouvait arrêter dans toute une série de positions. Cela permettait de régler avec une certaine précision le glissement à l'embrayage. L'embrayage en patinant très légèrement, amortissait les à-coups du moteur. C'était là, un artifice qui à première vue, semblait peu satisfaisant car il n'est pas recommandé de laisser ainsi patiner un embrayage, mais nous devons dire qu'en pratique c'était là une faculté très agréable. Au fond le patinage se limitait à fort peu de chose et il suffisait de régler l'embrayage au moyen de ce grand levier, de telle manière que, tout en entraînant la machine, l'embrayage estompât les à-coups. Dans ces conditions les glissements étaient insensibles, quand



La transmission à cardan s'accommode au mieux de la souplesse d'un flat-twin. Voici le beau bloc V2 Gnome-Rhône.

on reprenait l'allure normale il n'y avait qu'à pousser le levier pour que le patinage s'arrêtât complètement.

Faute de ce dispositif très pratique, rien ne nous empêche quand nous marchons à l'extrême ralenti de débrayer imperceptiblement juste assez pour qu'un léger glissement se produise, quand le moteur donne un à-coup. On évitera ainsi au moteur de caler. Mais il faut bien se garder de laisser tourner le moteur à un régime trop rapide. Le moteur doit tourner à un régime correspondant aussi exactement que possible à la vitesse de la machine. De cette manière le glissement de l'embrayage sera réduit au minimum. Il faut être particulièrement prudent avec les embrayages à garniture de liège, car celle-ci brûle si on laisse exagérément patiner l'embrayage.

Conclusion

On ne peut exiger d'une machine de sport équipée d'un moteur à grand rendement volumétrique la même souplesse, un ralenti aussi régulier que d'une machine de tourisme; mais même ces machines quand elles sont bien construites, bien réglées et bien conduites peuvent rouler à petite allure sans à-coup. Il faut pour cela un moteur parfaitement réglé (distribution, carburation, allumage) en bon état mécanique (bonne compression, frottements aussi réduits que possible). Le choix du carburant est fort important et en principe le ralenti sera d'autant meilleur que le carburant aura un nombre d'octane plus élevé. Une bougie chaude convient beaucoup mieux qu'une bougie froide quand on recherche une bonne

marque au ralenti. Enfin les chaînes de transmission doivent être bien graissées et bien ajustées. Quant à la conduite même des machines, il est absolument impossible de donner des règles fixes. Tout d'abord il y a pour chaque machine une allure au-dessous de laquelle il faut changer de vitesse. On ne conduira pas, par exemple, une 500 cmc. super-sport au-dessous de 30 km. en grande vitesse. Au-dessus de cette allure, on pourra rester en grande vitesse (à condition qu'on soit en palier). Il faudra, pour éviter le cliquetis, réduire l'avance à l'allumage et l'air, mais le moins possible. Il n'est pas mauvais d'utiliser, mais avec discrétion, l'embrayage juste pour atténuer les à-coups. Il est évident enfin que les machines polycylindriques ont un avantage incontestable sous le rapport du ralenti. RAVISSE.

LE COIN DU DEBUTANT PRINCIPES DE LA CONDUITE D'UNE MOTO

I. CONDUITE D'UNE MOTO

A l'arrêt. — Vérifier rapidement, mais complètement la moto. Veiller au serrage de tous les écrous. Vérifier le contenu des sacoches : outillage, nécessaire de réparations.

Faire le plein des réservoirs d'essence et d'huile. Vérifier la pression de gonflage des pneus. Les gonfler si c'est nécessaire.

Mise en marche. — Placer le levier des vitesses au point mort. Ouvrir légèrement la manette des gaz (entre le 1/3 et la moitié de son secteur). Maintenir la manette d'air fermée ou presque. Placer au 1/3 de sa course environ la manette d'avance. Ouvrir le robinet d'essence et appuyer légèrement quelques instants sur le bouton de la cuve du carburateur. Décompresser et faire quelques aspirations avec le kick. Donner un coup de kick sec et rapide et lâcher en même temps le compresseur. Le moteur doit partir.

Sur route. — Pour partir : Débrayer à fond et placer le levier des vitesses en première. Embrayer progressivement et augmenter l'admission des gaz.

Eviter d'emballer le moteur à vide. De le caler en embrayant. Pour passer les vitesses : Débrayer et réduire légèrement les gaz.

Engager levier des vitesses au cran de seconde. Embrayer et accélérer simultanément.

Pour descendre les vitesses :

Réduire la vitesse du moteur.

Débrayer et placer le levier à la vitesse inférieure.

Pour rouler en palier : Régler la vitesse au moyen de la manette des gaz et de la manette d'air. En principe ouvrir manette d'air aux 2/3 de sa course.

Agir progressivement sur la manette d'avance sans toutefois faire cogner le moteur.

Après un ralentissement, rétrograder de vitesse pour reprendre une allure plus rapide.

Pour marcher au ralenti : mettre tout le retard, diminuer les gaz.

Pour monter une côte : L'aborder assez vite en ouvrant la manette des gaz.

Réduire l'ouverture d'air pour augmenter la richesse du mélange.

Diminuer légèrement l'avance à l'allumage pour éviter de faire cogner le moteur.

Passer à la vitesse inférieure quand le moteur commence à faiblir.

Pour descendre une côte : Ne pas la descendre plus vite que l'on ne l'aurait montée.

Fermer le robinet d'essence et la manette des gaz.

Ouvrir totalement la manette d'air.

Ouvrir de temps en temps la manette des gaz pour expulser

l'excès d'huile de la chambre d'explosion et éviter d'encrasser les bougies.

Prendre la 2^e et même la 1^{re} si la descente est très accentuée. Se servir alternativement du frein à main et du frein à pied. Si la pente n'est pas très forte, descendre en roue libre, essence fermée, levier des vitesses au point mort, moteur arrêté.

Pour arrêter : Fermer les gaz et freiner progressivement. Débrayer. Mettre le levier des vitesses au point mort. Fermer le robinet d'essence.

Au garage. — Quelques soins :

Laver soigneusement toute la machine chaque fois qu'elle est sale.

Entretien du moteur propre. Eviter toute fuite d'huile, nettoyer les ailettes du cylindre.

Surveiller le graissage et le fonctionnement de la pompe à l'huile.

Nettoyer assez fréquemment le tube et le pot d'échappement. Surveiller le fonctionnement des câbles de commande.

Régler les freins. Les tenir propres.

Vérifier le niveau d'huile dans la boîte à vitesses.

Graisser les articulations de la fourche et les moyeux.

Vérifier le niveau et la densité de l'électrolyte dans les accus.

II. PRINCIPALES RÈGLES DU CODE DE LA ROUTE

Sur route. — Tenir sa droite. Rester toujours maître de sa vitesse.

Pour doubler : Faire usage de l'avertisseur pour inviter la voiture qui précède à se ranger.

S'assurer qu'aucun véhicule ne vient en sens inverse.

Ne jamais doubler dans un virage ou au sommet d'une côte.

Au croisement des routes. — Ralentir son allure et faire usage de l'avertisseur.

Laisser la priorité au véhicule circulant sur une route à grande circulation ou venant de droite si l'on se trouve sur des routes secondaires.

Dans les virages : Ralentir son allure. Faire usage de l'avertisseur.

Tenir scrupuleusement sa droite.

Ne jamais doubler un autre véhicule.

Dans les agglomérations. — Marcher à une allure modérée. Ralentir aux carrefours des rues.

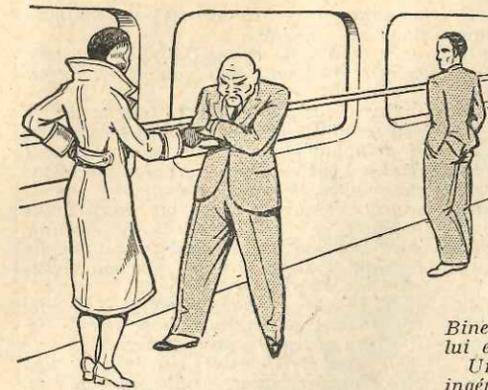
Ne pas abuser de l'avertisseur.

Ne jamais doubler un tramway à l'arrêt. Le doubler à droite.

La nuit. — Allumer les phares dès que la nuit tombe. Mettre en code dès que l'on rencontre un autre usager de la route.

A l'arrêt, allumer le feu de position ou les veilleuses.

I. TOLOU.



Troublante aventure

Binet, lequel avait observé ce manège qui lui était d'ailleurs nullement désagréable.

Une aventure ? pensait notre jeune ingénieur. Mais elle serait la bienvenue avec une aussi jolie blonde. Et d'ailleurs, ajoutait-il, je ferai mieux dans le tableau que le vieux macaque jauni de tout à l'heure.

De son côté, l'intérêt que le jeune français semblait lui porter, n'avait pas échappé à la belle inconnue. Elle abandonna la lecture du journal, pour écrire assez longuement.

— Une lettre pour le ouistiti ! pensait Jean Binet.

Ayant terminé sa missive, la jeune femme la glissa dans une enveloppe qu'elle cacheta soigneusement. Puis, sans plus porter la moindre attention à notre ami, elle se leva, remit le pli cacheté au garçon de service en lui donnant à voix basse quelques instructions, et quitta le wagon.

Jusqu'à Londres, Jean Binet ne put détourner ses pensées du spectacle curieux dont il venait d'être témoin. Il se souciait peu à cette heure de l'influence des soupapes desmodomiques sur le rendement thermique des moteurs à haut régime. Son esprit était bien ailleurs.

Aussi fut-il tout surpris lorsque le convoi entra en gare de Charing-Cross.

— Déjà ! Fichtre dépêchons-nous, peut-être reverrai-je la blonde enfant à sa descente du train.



Au fur et à mesure que le barman lisait, son expression reflétait un étonnement marqué même d'inquiétude...

Il allait quitter le wagon lorsque le garçon de service s'approche et lui tend la lettre.

— Excusez-moi, monsieur, mais je ne puis vous traduire cette lettre, dit-il, en rendant le document à son propriétaire.

— Enfin, voyons, dites-moi de quoi il s'agit, répond Jean Binet, interloqué.

— Monsieur, vous auriez mauvaise grâce d'insister, répond le barman visiblement ému et inquiet. Il y va de votre sécurité. Si j'ose risquer un conseil, c'est celui de ne montrer cette lettre à personne.

Jean Binet eu beau insister il n'en put savoir davantage.

Il allait quitter le wagon lorsque le garçon de service s'approche et lui tend la lettre.

— Excusez-moi, monsieur, mais je ne puis vous traduire cette lettre, dit-il, en rendant le document à son propriétaire.

— Enfin, voyons, dites-moi de quoi il s'agit, répond Jean Binet, interloqué, qui devine plus qu'il ne comprend, ce que veut dire l'employé.

Et ce dernier, voyant qu'il a affaire à un français, de reprendre :

— Mais oui, Monsieur, cette lettre est bien pour vous. Elle m'a été remise par une jeune dame que vous avez peut-être remarquée, et qui m'a donné ordre de ne vous remettre ce pli qu'à l'arrivée du train à Londres.

Le quai de la gare de Charing-Cross est noir de monde. Chercher à retrouver quelqu'un dans cette foule compacte semble chose impossible. C'est à quoi songe Jean Binet, qui s'installe sous un lampadaire — car il fait nuit — et déchire fébrilement l'enveloppe du pli qu'on vient de lui remettre. Il en retire deux feuilles couvertes d'une écriture élégante, longue et serrée. Mais oh ! malchance, tout ce texte est écrit en anglais et notre jeune homme est incapable d'interpréter la moindre phrase !

Désappointé, Jean quitte la gare d'un pas lent, en réfléchissant à ce qu'il pourrait bien faire pour connaître le contenu de cette lettre mystérieuse.

L'heure tardive — il est près de minuit — ne lui permet pas décemment de se présenter chez Sir John Smith. Le mieux est donc de passer la nuit à l'hôtel, et le lendemain matin d'aller joindre Sir John Smith à son bureau. C'est à cette décision que s'arrête Jean Binet.

A peine installé dans un confortable palace voisin de Saint-Martin Cathedral, Jean n'eut qu'une hâte, c'est de trouver un traducteur de bonne volonté pour déchiffrer sa lettre. Il n'eut pas grand mal de trouver, au bar de l'hôtel, un garçon complaisant parlant couramment le français.

Un bon pourboire discrètement glissé au barman le mit en excellente forme de complaisance.

Jean Binet lui confia la lettre et suivit sur le visage du barman la lecture rapide qu'il en faisait.

Au fur et à mesure que l'homme avançait dans le texte, son expression reflétait un grand étonnement marqué même d'inquiétude. Il regarda Jean Binet, reprit sa lecture, puis l'interrompant tout à coup :

— Monsieur, excusez-moi, mais je ne puis vous traduire cette lettre, dit-il, en rendant le document à son propriétaire.

— Enfin, voyons, dites-moi de quoi il s'agit, répond Jean Binet, interloqué.

— Monsieur, vous auriez mauvaise grâce d'insister, répond le barman visiblement ému et inquiet. Il y va de votre sécurité. Si j'ose risquer un conseil, c'est celui de ne montrer cette lettre à personne.

Jean Binet eu beau insister il n'en put savoir davantage.

Il allait quitter le wagon lorsque le garçon de service s'approche et lui tend la lettre.

— Excusez-moi, monsieur, mais je ne puis vous traduire cette lettre, dit-il, en rendant le document à son propriétaire.

— Enfin, voyons, dites-moi de quoi il s'agit, répond Jean Binet, interloqué, qui devine plus qu'il ne comprend, ce que veut dire l'employé.

Et ce dernier, voyant qu'il a affaire à un français, de reprendre :

— Mais oui, Monsieur, cette lettre est bien pour vous. Elle m'a été remise par une jeune dame que vous avez peut-être remarquée, et qui m'a donné ordre de ne vous remettre ce pli qu'à l'arrivée du train à Londres.

Restée seule, la jeune femme se plongea dans la lecture d'un quolodien, et de temps à autre jetait un regard du côté de Jean

La matinée fut consacrée à une visite rapide de l'usine, après quoi Sir John Smith retint Jean Binet pour déjeuner.

Tout de suite, un courant sympathique se manifesta entre ces deux hommes. La conversation fut franchement cordiale, animée et gaie.

On parla de tout : de Louis Binet père, du temps où il étudiait à Oxford en compagnie de John Smith ; de Paris ; de moto et surtout de technique.

Mais Jean Binet pensait toujours à son aventure de plus en plus mystérieuse, surtout depuis la scène de la veille, au bar de l'hôtel. A la réflexion cela lui semblait ridicule. Le barman n'était qu'un farceur, ou bien il avait pactisé trop intimement avec une bouteille de gin...

Mis en confiance par la bonhomie de Sir John Smith, Jean Binet n'y tint plus. Il sortit sa lettre, et conta l'aventure à Sir John Smith qui en riait d'aise.

— C'est une bonne blague qu'on vous a faite, mon pauvre Jean ! Attendez, je vais vous dire ça !

Mais aux premières lignes de la lecture, le sourire de John Smith se figea sur ses lèvres.

Troublé par cette attitude, Jean Binet commençait réellement par être très inquiet en se demandant ce qui pouvait bien lui arriver.

Au bout de quelques secondes, Sir John Smith rendit le papier au jeune homme intrigué, et lui dit très gravement :

— Mon ami, vous vous êtes engagé imprudemment dans une aventure bien dangereuse. Si j'étais le seul à avoir pris connaissance de cette lettre, les choses auraient peut-être pu s'arranger. Mais maintenant il est trop tard. Votre sécurité et la mienne, car vous êtes mon hôte, exigent que vous quittiez l'Angleterre aujourd'hui même.

Stupéfait, Jean Binet voulu protester. — Mais enfin, je ne me suis compromis en rien !

— Possible, mais d'autres vous ont compromis, répartit Sir John Smith.

— Expliquez-moi au moins ce que contient cette damnée missive.

— Vous en aurez l'explication à Paris, que je vous engage à regagner au plus vite, car demain vous aurez peut-être à vos trousses les meilleurs limiers de l'Intelligence Service.

DECIDEMENT, Jean Binet, trouvait l'aventure un peu saumâtre.

Sur les insistances de John Smith, il avait dû quitter Londres, sans savoir exactement pourquoi. Sa sécurité ! Mais il n'avait commis aucun délit. Il aurait

pu s'expliquer si les autorités britanniques l'avaient inquiété !

Et puis cette lettre. Qu'est-ce que cette lettre ? Ah non ! cette fois il en aurait le cœur net.

Dans quelques minutes son train le déposerait à la gare Saint-Lazare, où il comptait trouver son ami Fernand Tudor à qui il avait télégraphié son retour impromptu. Fernand connaissait parfaitement l'anglais, était son ami depuis toujours, et ne lui conseillerait certainement pas, comme les autres, de prendre le train et d'aller ailleurs avec son mystérieux document !

— Quelle aventure ! Que va-t-on dire chez moi ? se lamenta Jean Binet.

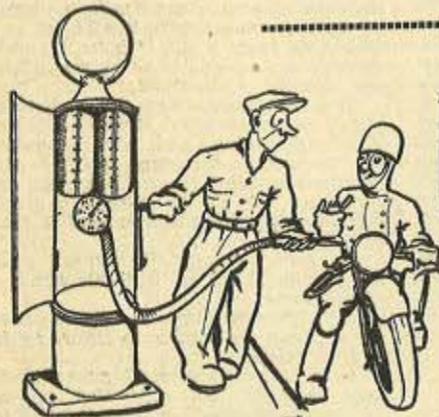
Enfin le train arriva à quai. Jean se précipita vers son ami Fernand qui, l'ayant reconnu, lui fit signe de loin.

— Mon cher vieux Fernand, il m'arrive une aventure formidable. Mais avant de te dire n'importe quoi, il faut que tu me traduises une lettre. Je te raconterai après. Je crois que je deviendrai fou si je ne sais pas tout de suite ce qu'il y a d'écrit.

Et Jean Binet qui cherche fébrilement dans les poches de ses vêtements, blêmit tout à coup.

Il avait perdu la lettre.

FRED MAXON.



L'ESSENCE

A PROPOS D'OCTANE

d'Octane sur le carburant qui viendra le mieux à la compression de votre moteur. Et voici maintenant comment on est arrivé à créer cette mesure d'antidétonance, si je puis m'exprimer ainsi.

Vous savez que les hydrocarbures forment par leur diversité et leur nombre une très grande famille chimique. Il en existe deux qui sont liquides comme l'essence, mais offrant des particularités très intéressantes pour arriver à nos fins. Ces deux hydrocarbures, liquides de laboratoires, sont l'heptane et l'octane.

1^{er} point. — On peut les obtenir absolument purs au point de vue chimique, ce qui a une grande importance.

2^e point. — L'heptane mélangé à l'air forme un mélange explosif qui détonne à la moindre compression.

3^e point. — L'octane mélangé à l'air forme un mélange explosif qui détonne même très difficilement sous une très forte compression.

Vous devez bien comprendre que si nous faisons un mélange de 50 % d'heptane et 50 % d'octane nous constituerions un nouvel hydrocarbure qui, additionné d'air, formera un mélange explosif qui détonnera avec beaucoup plus de difficulté qu'un mélange d'heptane et d'air. Nous disons alors que l'indice d'octane de ce mélange est 50.

On peut donc ainsi arriver à se constituer toute une échelle de détonation en partant par exemple d'un mélange de

20 % d'octane et 80 % d'heptane qui détonnera facilement jusqu'à celui constitué par de l'octane pur et qui détonnera très difficilement.

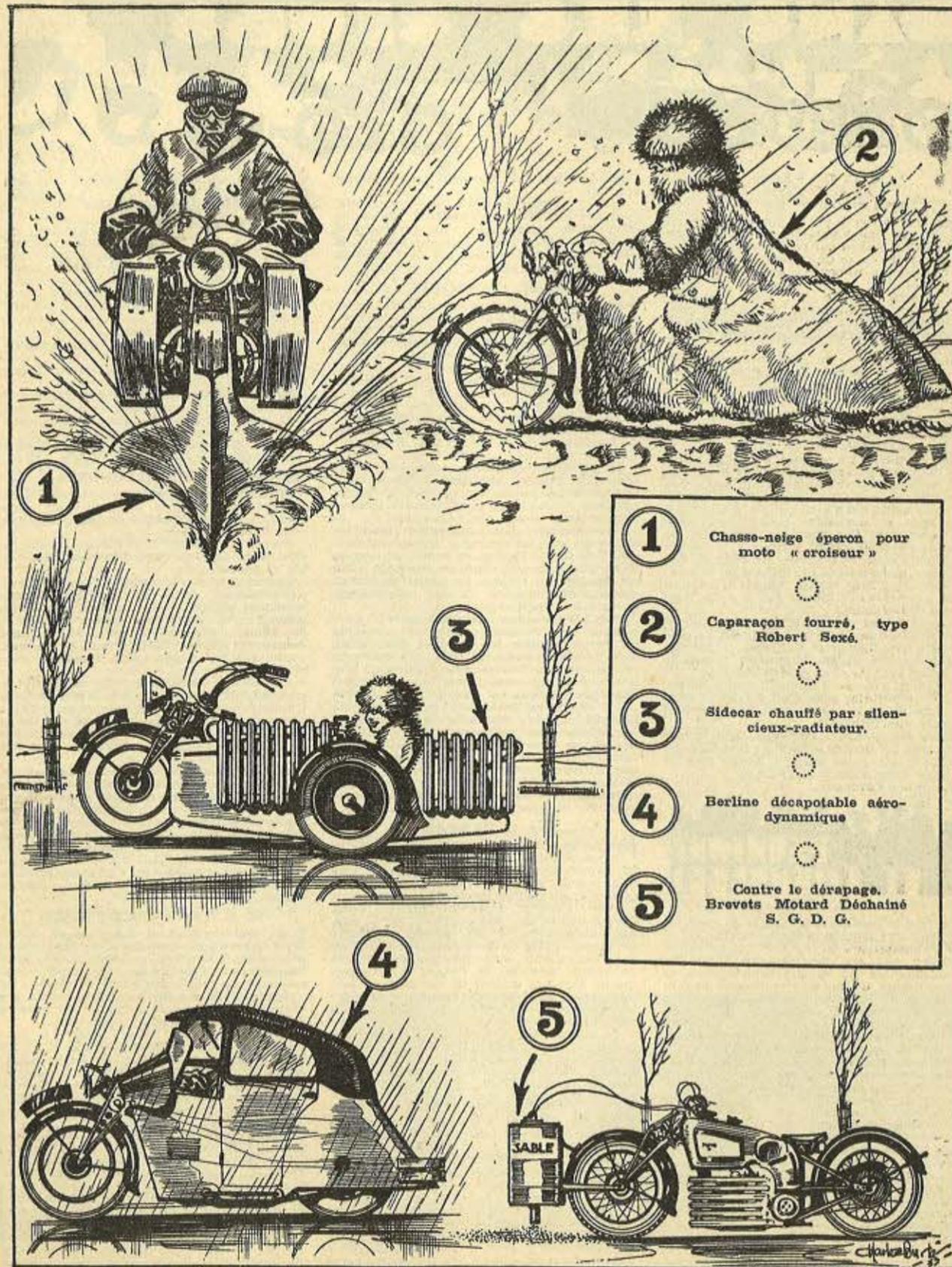
L'expérimentateur est allé beaucoup plus loin : au moyen d'un appareil, le Bouncingpin, monté sur le haut du cylindre d'un moteur spécial dont on peut faire varier la compression, il est arrivé à déterminer par exemple qu'un mélange de 70 % d'octane et de 30 % d'heptane commençait à détonner sous une compression de 4 k. 500 ; un autre de 72 % d'octane et de 28 % d'heptane sous une compression de 5 kilos.

Donc supposons que l'on veuille trouver l'indice d'octane d'un carburant quelconque. Toujours avec le même moteur et l'appareil mentionné plus haut, on remarque à partir de quel taux de compression ce carburant commence à manifester des phénomènes de détonation. Supposons que ce soit 5 kilos. On le compare alors avec le liquide étalon (heptane-octane), qui détonne sous 6 kilos de compression. On trouve dans l'échelle qui a été établie 72 % d'octane et 28 % d'heptane. On dit alors que l'indice d'octane de ce carburant est 72.

Vous voyez que ce n'est pas très difficile, l'ose donc espérer que ces quelques mots sans grandes prétentions scientifiques vous rendront service par la suite en vous permettant d'acheter des carburants à grande antidétonance, les plus intéressants pour vous, à tous les points de vue.

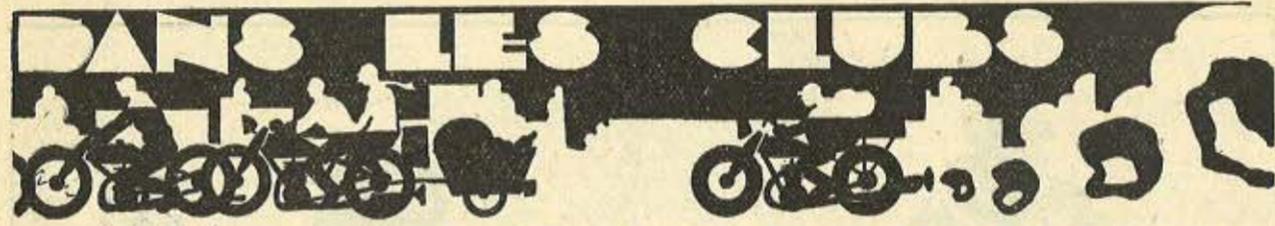
LOUIS GARNIER.

LE CYCLECAR QUI AVAIT SUBI UNE ECLIPSE PASSAGÈRE SEMBLE CONNAÎTRE A NOUVEAU UNE VOGUE BIEN MÉRITÉE



- 1 Chasse-neige éperon pour moto « croiseur »
- 2 Caparaçon fourré, type Robert Sexé.
- 3 Sidecar chauffé par silencieux-radiateur.
- 4 Berline décapotable aérodynamique
- 5 Contre le dérapage. Brevets Motard Déchainé S. G. D. G.

VOICI QUELQUES COMMENTAIRES HUMORISTIQUES SUR LE GRAND TOURISME EN HIVER



M. C. DE PARIS

Au M. C. Paris
chaque dimanche une sortie

Les sorties des 7 et 14 janvier ont réuni chacune une vingtaine de participants. Celle du 7 a eu lieu par temps très froid et le verglas a été cause de quelques bûches sans gravité aucune, ni pour les machines ni pour les pilotes.

Dimanche prochain, 21, sortie sur Fontainebleau, promenade en forêt ; à l'aller la colonne empruntera un itinéraire touristique. Retour par la route directe. Départ : Porte Dorée, à 8 h. 15.

Renseignements, au siège, le mercredi à 21 heures, 5, avenue Victoria, et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives : 87-51.

M. C. MAISONS-ALFORT

1934, date magique qui doit représenter la consécration du M. C. M. A. A la même époque, il y a un an, il n'en était même pas question, puisque le numéro 1 a été inscrit au mois d'avril. Aujourd'hui, son trésorier a encaissé sa quarantième cotisation. La boule de neige, qui n'était qu'une bille, devient une balle et deviendra certainement plus grosse encore. Les membres, enchantés de l'agrément qu'ils ont pu y trouver, y conduisent leurs amis et les amis de ceux-ci. Les réunions, où tous les sujets intéressant la moto et le sport y sont traités, séduisent les plus sceptiques qui ne tardent pas à venir faire partie de la famille.

Le comité par sa constitution même promet pour 1934 un programme hors ligne. Le côté touriste avec Lenoir et Catinneau, le premier ayant totalisé 21.000 kilomètres depuis le 14 juillet 1933 (Sexé en mode réduit).

Le sport, avec son Président sportif Marrié, dont la réputation n'est plus à faire et dont les conseils et le cran seront un stimulant efficace aux futurs as.

Dans les coulisses, Pavoletti, dont le plus cher désir est de voir arriver ses poulains aux premières places, et qui n'a jamais ménagé sa peine pour obtenir ce résultat.

Le reste à l'avenant....



La grande réunion organisée le 11 courant, dans une salle de la Brasserie du Centre, par les fondateurs du M.C.C.F. fut un succès inespéré par ses organisateurs. Un très grand nombre de camarades adhérents et sympathisants de notre groupement étaient présents. C'est dans l'enthousiasme bien digne d'amateurs de camping et de franche camaraderie que M. Louis Charrier, président de notre Club, assisté de son vice-président, M. Courtin, ouvrit la séance. Il l'historique de la fondation du M.C.C.F., dit les espoirs et les ambitions du Comité, quant à l'avenir de notre organisation. Il donna aussi un aperçu du travail fourni à ce jour par les fondateurs et de celui qui reste à faire.

Il termina en faisant appel au dévouement de tous les camarades, lesquels peuvent nous demander tous les conseils, mais aussi doivent nous apporter leur concours, quant à la documentation, aux emplacements de camp, renseignements touristiques, etc...

De nombreuses suggestions et demandes de renseignements furent faites qui, toutes, obtinrent un bon accueil.

La réunion se termina à minuit dans une atmosphère de franche et gaie camaraderie, mais sans que de nombreuses cartes d'adhésion fussent distribuées.

Rendez-vous fut pris pour le 1^{er} février prochain.

Pour adhésions et renseignements, s'adresser à la Maison de la Moto, 12, rue de Cléry. Une permanence est organisée à la Maison de la Moto, tous les jeudis, de 5 h. 1/2 à 6 h. 1/2. La présence d'un membre du Comité y est assurée.

U. M. 17^e RÉGION

Jeudi 4 janvier s'est tenue sous la présidence de M. Borelly, une très importante réunion de l'U.M. de la 17^e Région. A l'exception d'un seul, tous les clubs affiliés étaient régulièrement représentés.

Nous avons noté :
L'Amicale Motocycliste Niçoise : M. Borelly ; Le Moto Club de Nice : M. Astrodo ; Le Moto Club du Cannet : M. Gaultier ; Le Moto Club de Roquebrune : M. Blanchard ; Le Moto Club de Menton : M. Perret Gentil ; Le Moto Ball Club de Cannes : M. Jeanneret ; Le Moto Club de Nice : M. Rouys.

La presque totalité des voix était représentée. M. Borelly, président, décide de faire approuver les procès-verbaux des premières réunions du nouveau comité ; après lecture, ceux-ci sont acceptés à l'unanimité.

Après avoir fait approuver quelques ordres du jour, intéressant le service intérieur de l'U.M.R. 17^e Région, la parole est donnée à M. Perret-Gentil, délégué du Moto Club de Menton, qui expose un projet de brevet motocycliste-militaire et de mécanicien-motocycliste militaire.

Puis, le Président constate ensuite avec plaisir, que l'union sincère et véritable est revenue entre les clubs et que, grâce à la bonne volonté de tous, des épreuves et des sorties intéressantes pourront être à nouveau organisées, pour le plus grand avantage de tous les sportifs de la région.

La séance est levée à 11 h. 35 dans une atmosphère de confiance et d'entente. Souhaitons que cette union si vivement désirée ne cesse de s'affirmer, et qu'une collaboration toujours plus étroite entre nos différents clubs, redonne un nouvel éclat à ce sport motocycliste, pour lequel notre région pittoresque et ensoleillée semble avoir été créée tout exprès.

M. C. CANTAL

FONDÉ en 1928, par M. Noguera, le Moto-Club du Cantal, dont le siège est à Aurillac, 17, avenue Gambetta, vient de repartir avec un ardeur nouvelle, grâce à l'impulsion qu'ont su lui donner de dévoués animateurs.

Dans le temps déjà, des épreuves telles que la Course de Côte de Done, ou le kilomètre lancé dans la cité, avaient remporté de beaux succès. Cette année, au courant de la saison estivale, sera organisée une épreuve de grand tourisme, le Circuit d'Auvergne, qui ne sera pas indigne de ses aînés et permettra à de nombreux amateurs de faire leurs preuves aux côtés des professionnels les plus connus.

Le Comité du Moto-Club du Cantal est constitué comme suit : Président : M. B. de Roquemareuil ; vice-présidents : MM. Couzinet et Noguera ; secrétaire-trésorier : M. Chapal ; délégué à la Presse : M. Barrère.

M. S. C. AVIGNON

DANS sa séance du 6 janvier, le Moto Sport Club d'Avignon a élu son bureau provisoire comme suit :

Président : capitaine Guerrier ; vice-présidents : MM. Pradès Père, Albert, François ; secrétaire général : M. R. Barnavol ; secrétaire adjoint : Labarbario ; trésorier : M. Sauvin ; trésorier adjoint : M. Ford ; archiviste : M. Vachier ; membre : Plandin.

Nous invitons très cordialement tous les motocyclistes à venir assister nombreux à nos réunions, qui ont lieu tous les jeudis à notre siège, Brasserie des Arts, place Clemenceau,

à Avignon où le meilleur accueil leur sera réservé.

M. C. JURASSIEN

Bureau
Président actif : M. le Commandant de Chomereau. Vice-Présidents : MM. Dargaud, Guy. Secrétaire : M. Gilbert Tisserand. Secrétaire Adjoint : M. Marcel Annosse. Trésorier : M. Denizet. Trésorier Adjoint : M. Mommée. Commission Sportive : MM. Bourrat, Deck, Pignède. Section de Morez : M. Georges Beaud.

Calendrier

8 avril : Sortie à Verges, Visite au Président.

6 mai : Challenge G. Tisserand, Régularité.

10 juin : Course de Côte de Montaigu.

24 juin : Sortie aux Grottes de la Balme.

22 juillet : Circuit du Jura, Régularité.

19 août : Gymkana à Morez.

Juillet-Août : Sortie sur la Suisse à l'occasion d'une fête.

M. C. CHATILLONNAIS

Au cours de l'assemblée générale qui a eu lieu le dimanche 7 janvier, au siège social, le nouveau Comité est ainsi constitué pour l'année 1934 :

Président d'honneur : M. Perrière, maire de Chatillon ; vice-présidents d'honneur : MM. Sabin et Dechelette.

Comité actif. — Président : M. G. Cantalice ; vice-présidents : MM. E. Cantalice, Merlin ; secrétaire général : M. Lafosse ; secrétaire-adjoint : M. Perrotin ; trésorier général : M. Boulet ; trésorier adjoint : M. Brauge ; commission sportive : MM. Héraul et Jourdan ; commission touristique : MM. Dubois et Perrotin.

Le trésorier donne le compte rendu financier, qui fait ressortir une bonne gestion de la trésorerie du club. Ensuite le Président retrace en quelques mots la bonne marche de la société, qui est due au bon esprit de camaraderie qui ne cesse de régner au sein du M. C. C.

Le Comité sortant expose immédiatement le plan de l'exercice 1934 comme suit : Organisation du deuxième rallye de régularité qui sera disputé le 13 mai prochain. Sortie mensuelle obligatoire prévue d'avance au calendrier touristique. Formation d'une équipe sportive en vue de participer aux épreuves des clubs affiliés à l'A.C.M.I. Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser au Siège social : 41, rue Béranger, Chatillon-s.-Bagneux (Seine).

M. C. TROIS-FRONTIÈRES

Les motocyclistes et amis de ce sport, Longvillais et environs, se sont réunis dimanche, 7 courant, au siège social, hôtel Terminus à Longwy-Bas où, après avoir souhaité la bienvenue et remercié les membres présents, M. Boeuf fait lecture des statuts et l'on passe au vote du Comité définitif, qui se compose comme suit :

Président : M. Boeuf Charles ; vice-présidents : Mlle Rinck Edgard, M. Raty Léon ; secrétaire général : M. Grein Jean ; secrétaire-adjoint : M. Schoenhofen ; trésorier : M. Barboni Basile ; administrateurs : MM. Won M. Barboni Basile ; administrateurs : MM. Wonne, Leloup, Chanzy, Jacquemin, Massenet, Noël.

Après discussion, sur différentes questions à l'ordre du jour, il est décidé de s'abonner à Moto Revue, puis l'on choisit l'insigne du Club, et l'inscription des nouveaux membres. Ensuite le Président lit le palmarès du « Metz-Paris-Metz », épreuve de régularité et d'endurance de près de 700 km. organisée par la F. M. E. les 13 et 14 juillet 1933 et où nos concitoyens, MM. Boeuf et Barboni et M. Auburtin d'Hayangne, ont remporté de haute lutte la plus belle récompense de l'épreuve.

Le succès de cette nouvelle société à Longwy ne fait aucun doute, car outre les membres inscrits, beaucoup d'autres ont promis leurs adhésions, et peuvent le faire soit chez le secrétaire, M. Grein Jean, 33, rue de la Chiers-Herserange ou chez le président, M. Boeuf Charles, 128, Cité de la Chiers à Herserange.



A. M. FRANCONVILLE

Le banquet de l'Amicale Motocycliste de Franconville a eu lieu le samedi 6 janvier. Une nombreuse assistance, parmi laquelle on remarquait les frères Due et M. Quinek, le photographe bien connu, fêta le plus joyeusement possible l'excellent repas, au cours duquel la meilleure camaraderie ne cessa de régner.

Banquet réussi à tous les points de vue, et bien digne des organisateurs de l'Amicale Motocycliste de Franconville.



M. C. PALAISIEU

Rallye d'hiver

COMME nous avons eu l'occasion de le faire paraître dans ces colonnes, le M. C. Palaisien organise, avec le concours de l'Amicale des clubs indépendants, son 3^e rallye d'hiver qui aura lieu le 18 février 1934. Nous espérons que cette épreuve qui ouvre la saison sportive obtiendra un succès encore plus grand que celui enregistré les années précédentes.

Ce rallye est ouvert à tout amateur, affilié à un club ou non, propriétaire de moto, sidecar, cyclecar ou voiturette jusqu'à 7 chevaux, sur le parcours suivant :

Palaisieu, Athis, Rambouillet, Trappes, Palaiseau, Longjumeau, Arpajon, Etampes, Dourdan, Palaiseau, au total 183 kilomètres.

Casque obligatoire aux conducteurs et passagers de motos et sidecars. Tout concurrent ou passager n'ayant pas de casque se verra refuser le départ. Assurance obligatoire. Contrôle de passage et d'arrivée à la seconde. 1 point de pénalisation par seconde d'avance ou de retard sur l'heure idéale. Contrôles secrets à la seconde. Défense de s'arrêter en vue d'un contrôle.

Engagements : 10 francs par membre affilié à l'Amicale ; 20 francs pour les isolés. 10 francs par équipe pour le challenge, équipe formée de 3 motos ou sidecars, ou 1 voiture ou cyclecar et 2 motos.

Les engagements devront parvenir avant le 11 février, soit au siège, 155, rue de Paris, à Palaiseau, soit au trésorier R. Emin, 2 bis, rue de Paris, à Massy (S.-et-O.). Le règlement complet sera adressé à tout amateur en faisant la demande aux adresses ci-dessus.

M. C. BERRY

Grand Prix de Bourges

Le 10 juin 1934, sur un circuit dans la cité de 1.600 mètres de développement, le Moto Club du Berry, fera disputer le premier Grand Prix de vitesse de Bourges, qui se doit d'obtenir un grand succès.

Voici tout d'abord le tracé : place Séraucourt, rue de Lazenay, rue de la Prise-d'Eau, rue de la Cartoucherie, rue Messire-Jacques, rampe Saint-Paul.

Dans des numéros ultérieurs, nous donnerons des renseignements complémentaires sur cette belle épreuve. D'ores et déjà, nous pouvons annoncer que le champion Narce a retenu le numéro 1. D'autre part, Bourges n'est qu'à 221 kilomètres de Paris. Aussi, devons-nous compter sur une importante participation de tous les bons amateurs de la capitale.

Sport

La première organisation a obtenu un franc succès. Une trentaine de concurrents dont deux dames, s'étaient présentés aux ordres du starter en l'occurrence, M. Jean-Pierre, maire de la coquette cité.

Les moyennes variant de 25 à 40 km., furent assez pénibles à réaliser dans les multiples lacets du Cannet. Les sociétés du club organisateur, eurent à jouer du guidon pour éviter quelques méchantes bordures de route. En résumé, cette manifestation fut très goûtée tant des concurrents que du nombreux public, qui se tenait sur tout le parcours, formant un total de 100 kilomètres. Nous regrettons ne pouvoir donner le classement des lauréats, par suite de nombreuses opérations nécessitées à un concours de régularité à multiples moyennes.

NOS ORGANISATIONS

LE CHAMPIONNAT DU CONDUCTEUR

Boetsch est inscrit

Le sympathique Paul Boetsch, Champion d'Europe de la Montagne, trois fois champion de France et gagnant du dernier prix des champions, nous a envoyé son palmarès 1933 qui lui donne de fortes chances d'être champion des conducteurs.

Paris-Nice : 1. Cat. 350. Côte de la Baronne (Grasse) : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 350 ; 1. Cat. 300, meilleur temps motos. Côte du Grand Saconnex (Suisse) : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 350 ; 1. Cat. 500. Côte du boulevard Michellet : 1. Cat. 250, record ; 1. Cat. 500, record général meilleur temps motos voitures. Epreuve de vitesse de Nice : 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos voitures. Côte de la Turbie : 1. Cat. 250, record ; 1. Cat. 500, meilleur temps motos. Côte du Val de Cueil : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos. Côte des Alpilles : 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos. Côte des Chemins : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 350. Côte de Bellevue : 1. Cat. 350, record ; 1. Cat. 500, meilleur temps motos. Grand Prix de Nîmes : 1. Cat. 500, meilleur temps motos. Côte de Mazamet : 1. Cat. 250, record ; 1. Cat. 350, record, meilleur temps motos ; 1. Cat. 500. Circuit d'Hyères : 1. Cat. 350, record du tour, meilleur temps motos. Côte de la Baraque : 1. Cat. 350, record ; 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos. Côte Saint-Eutrope : 1. Cat. 350, record ; 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos voitures. Côte de Saffres : 1. Cat. 350, record ; 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos voitures. Grand Prix de Nice : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 350. Championnat de France : 1. Cat. 250. Grand Prix de Moravia (Tchécoslovaquie) : 1. Cat. 350, meilleur temps motos ; 1. Cat. 500. Moyenne Corniche : 1. Cat. 250, record ; 1. Cat. 500, record général, meilleur temps journée.

PARIS-NICE

Les règlements sont parus

Les règlements de la belle épreuve de grand tourisme, organisée par le Moto-Club de Nice et qui se déroulera en une seule étape les 10 et 11 mars 1934, sont parus.

Voici l'itinéraire :
Montgeron (Départ), 0 km. ; Melun, 24 km. ; Sens, 90 km. ; Auxerre, 147 km. (contr.) ; Avallon, 199 km. ; Saulieu, 237 km. ; Chagny, 304 km. (contr.) ; Chalons-sur-Saône, 321 km. ; Tournus, 349 km. ; Bourg, 402 km. (contr.) ; Pont-d'Ain, 421 km. ; Grenoble, 534 km. (contr.) ; Lus-la-Croix-Haute, 611 km. ; Sisteron, 677 km. ; Digne, 716 km. (contr.) ; Castellane, 770 km. ; Grasse, 834 km. ; Nice, 872 km. (Arrivée). Les moyennes imposées étant les suivantes :

Groupe A : 40 km. — Motos de 175 cmc. ; Sidecars jusqu'à 350 cmc. ; Cyclecars 500 cmc.
Groupe B : 42 km. — Motos de 250 cmc. ; Sidecars de 600 cmc. ; Cyclecars de 750 cmc.
Groupe C : 48 km. — Motos de 350 cmc.
Groupe D : 50 km. — Motos de 500 cmc., de 750 cmc. et 1.000 cmc. ; Sidecars de 1.000 cmc. ; Cyclecars de 1.100 cmc.

De nombreux prix, des coupes, des challenges, des médailles, récompenseront les lauréats. Pour le départage des coupes et challenges et sans modifier le classement général, une épreuve d'accélération, virage et freinage aura lieu à l'arrivée.

Les conducteurs seront tenus d'effectuer un parcours aller et retour en plat sur une distance de 200 mètres environ, départ et arrivée arrêtés, le temps de l'arrivée étant pris au moment où le véhicule marquera l'arrêt à cheval sur la ligne d'arrivée. Tout dépassement de cette ligne obligera le conducteur à revenir en arrière marquer l'arrêt, comme il est défini plus haut. Le classement de cette épreuve se fera par le minimum de temps, à raison de un point par seconde.

Un seul essai est autorisé. Les engagements sont reçus dès maintenant. Ils seront clos à droits simples le 28 février à 24 heures et à droits doubles jusqu'au 4 mars à minuit au Moto Club de Nice, 4, rue Foncet.

Tous règlements et renseignements au Siège du Club, ou sur simple demande adressée à notre Service Sportif.

M. C. CANNET

Concours de régularité

Le Moto Club du Cannet vient de revivre et le Comité sportif semble vouloir donner une impulsion nouvelle au sport motocycliste.



Le circuit de régularité du M. C. du Cannet. Un virage difficile. En tête : Labé.

GRAND CONCOURS DES RÉSERVOIRS

(Voir numéros 556, 561, 562, 564, 565 et 566 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 quatre ou cinq 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-aequo 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.

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.

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^{er} prix :
Un vélomoteur Ultima, modèle 1934, moteur Ultima, débrayage à disques fonctionnant dans l'huile, valant 1.500 francs.
2^e prix :
Un vélomoteur Prester, modèle 1934, moteur Train, débrayage, valant 1.495 fr.
Du 3^e au 11^e prix exclus :
Une blague à tabac à fermeture éclair.
Du 11^e au 17^e prix exclus :
Un mirovelo, retroviseur.
Du 17^e au 24^e prix exclus :
Un vérificateur Edco.
Du 24^e au 31^e prix exclus :
Un sénéfuge.
Du 31^e au 38^e prix exclus :
Un Firezone.
Du 38^e au 45^e prix exclus :
Une lampe d'alle.
Du 45^e au 52^e prix exclus :
Un Projex.
Du 52^e au 60^e prix exclus :
Un porte-carte d'identité.
Du 60^e au 67^e prix exclus :
Un filtre Espur.
Du 67^e au 75^e prix :
Un porte-mine, vérificateur de bougies.



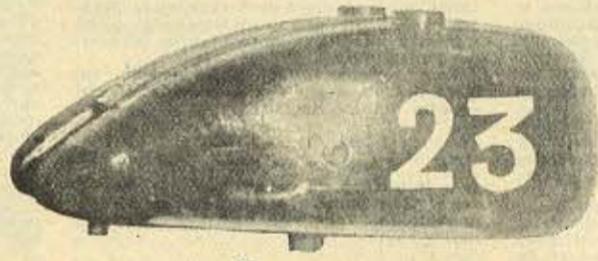
R....



D..

75 PRIX
dont
2 VÉLOMOTEURS

Qu'attendez-vous
POUR VOUS
ABONNER?



R.....

Tous les
Motocyclistes
AVERTIS
doivent
GAGNER
au
Grand Concours
des
RÉSERVOIRS



M.....



T.....

UN BON ACCESSOIRE COUTE MOINS CHER QU'UNE CONTRAVENTION

3 clous de notre fabrication



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^e bob 93-94 RC 531-793



MOTOCYCLISTES !

Par la chaleur magnétique de la fourrure du CHAT SAUVAGE, en portant notre double Plastron spécial à épaulettes vous n'avez plus froid aux épaules. Vous bravez 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)

Serre-tête cuir 13.
CASQUE MOTORIST
3 Calottes 59.

RAGLAN CUIR
"MOTORIST"
Article soigné
double laine
belle coupe 170.

BLOUSON CUIR
"MOTORIST"
fermeture Eclair
belle doublure
2poches. 139.

CULOTTE CUIR
"MOTORIST"
belle qualité
Article soigné
entièrement doublé.
175.

CADEAU. Il est offert
UN CANIF ou UNE
PLAQUE d'IDENTITÉ
REMBOURSABLE
avec les catalogues
5. en timbre
contre



GANTS
MUSCULAIRES
MONTAGNE
35.

GANTS DE CUIR
double laine
"MOTORIST" 15.

THE MOTORIST
THE MOTORIST
THE MOTORIST
41, Av. des Ternes
PARIS (17^{me})

QUELQUES
PRIX
RECORD!

CANADIENNES
120 FR.

BOTTES MOTO
CUIR
99 FR.

PANTALONS
"SEATLESS"
59 FR.

SACQUES CUIR
les 2 pièces
35 FR

CUISSARDS
24 FR.

THE MOTORIST
THE MOTORIST
THE MOTORIST

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 Subsidiaire.

MOTO-REVUE recevra _____ classements conformes au Classement-Type

III. Nom et Adresse _____

ABONNÉ ou LECTEUR (rayer la mention inutile)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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.

BORGO LES PISTONS DES RECORDS
Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS
34, Avenue du Roule
Porte des Terres
NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. Maillot 55-55 et 00-93

FRANCE-CUIR
FABRICANTS SPÉCIALISTES
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XII^e
OUVERT SAMEDI APRÈS-MIDI
DIMANCHE MATIN
Tous sommes FABRICANTS
de nos ATELIERS.
Liasse échantillon
GRATUIT sur demande
BLOUSON
CULOTTE
PANTALON
180 F

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

PIÈCES HARLEY
pour
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Boogie spéciale "SPLITBORN" Prix: 28 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Péreire - PARIS
Tél. Frotte 55-52 Mét. Maillot.

MOTOS A VENDRE

Peugeot P.108 ecl. bon état. 1.200
Gillet-Hersta 500 2 tubes 1933
comme neuve. 3.800
Gnome V.2 tit équipée tr. belle. 3.900
Terrot 351 lat. équip. impeccable. 1.900
Train 350 cu'b. presque pas roul. 2.200
Soyer 350 Jan. ép. batterie. 1.600
Monet 250 Villiers, ecl. dble vol. 1.600
Gnome 306 lat. bloc mot. 1932. 1.900
Jack Sport 350 L.M.P. culb. tél. 1.000
René Gillet 350 av. side sport. 3.500
Et 25 autres machines à des prix extra-ordinaires. Brissonnnet et Cie, 4, rue Charles Renouvier, Paris-20^e. T. Roq. 07-67
Terrot 350 culb. tél. 2.500. DeFrance, 10, bd Richard-Wallace, Puteaux (Seine).
Splendides affaires après inventaire : 20 m. à liquid. Rudge 500 TT.33. René Gillet 1.000 cc. 4 vit. 33 av. side. 2 Moto-bécane 33 lat. 250x500. Terrot 350 lat. culb. 33. G. ome CV2 et V2 33. Gillet-Hersta 500 cu'b. 33. Jogh 350 culb. ave à solder Doller 500 culb. Mgr et Jap 33, etc. Rémy, 21, r. Tlemcen Paris-20^e.
Achat ferme échanges prix incroyables.
F.N. Les plus belles occasions se trouvent chez Briquet le vrai spécialiste, 74, rue Henri Poincaré Paris-20^e. Métro Saint-Fargeau. Tél. : Méni. 49-49
Ravat 250 parf. état. équip. 1.600 fr. aff. de conf. Taillard, 53, bd Voltaire (11^e).
Savo. 500 compétition 34 C. Champion de Belgique par. 165 à l'h. es. dble emploi. Jean, 11, boul. du Havre, Montigny-lez-Cornettes (Seine-et-Oise).

ATELIER F.N. GILLET HERSTAL
avec Stock Pièces détachées

Side Précision
Gillet d'Herstal
F.N. - B.M.W. - B.S.A.
GNOME ET RHONE
ZUNDAPP - Saroléa
Terrot - Motobécane
MONET-GOYON
Toutes en magasin

OCCASIONS
parfaitement révisées
CRÉDIT
même prix qu'au comptant
COMPTANT
Conditions spéciales

Stock : AMAC-Gurtner-Novl
LATSCHA
16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
NE PAS CONFONDRE
à 150 mètres de la gare
(ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures)
Téléphone : Créteil 17-93

ACHAT MOTES
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

AVANT APRES
CLINIQUE DES CADRES
Un cadre réparé chez MARCHAND
est un cadre neuf.
Tél. : Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

MOTO-HALL
78, Av. des Terres, PARIS
Étoile 13-70
TERROT
Gillet d'Herstal
SOYER-STURMEY - MOTOBÉCANE
MOTOCONFORT et toutes Marques
SIDECARS
Dépôt Maglum - Altonavox
Accus S.G.A. - Caris, Longuepierre
Réparations - Dépannages
Crédit - Échange

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1934 & D'OCCASION
8-6-7-11 CV. - Pièces origines - Réparations
Agence officielle 22, rue Piepus
PARIS (12^e)

LEVALLOIS-MOTOS
Motoconfort - B.S.A. - Gillet-Herstal
A. DUBOIS
56, r. Arist. Briand, LEVALLOIS - Wagr. 81-88
Vente à crédit - Occasions révisées par

ECOLE DE MOTOS
AGENCE DES GRANDES MARQUES
(Ouvert le Dimanche, fermé le Mardi)
ATELIER DE RÉPARATIONS
37 bis, rue de Montreuil (face rue Roubo)

G. AUGOYAT
8, Avenue Dorian - PARIS-XII^e
(Face Métro Nation)

Groupes neufs adaptables pour toutes
voitures courantes. Tous pignons pour
boît s de vitesses et Poutis arrière de
voite et et camions courants.

Soupapes, roulements, Arbres
de boites et ponts. Tous pistons de
voitures, camions, motos, Moteurs indus-
triels et Diesel. Réalignages de cylindres,
Chemisages, Régulage

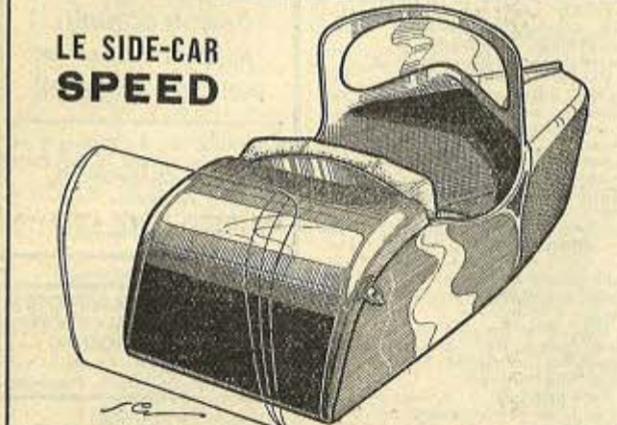
ÉTABLIS CHAPIS
112, rue Mari s-Aufan - Levallois

MOTOCYCLISTES !
TRI-MOTEURS !
pour vos réparations, le spécialiste
A. Dupont, ancien coureur, ancien
détenteur du Record des 24 heures
du Bol d'Or, vous donnera satisfaction
comme prix et travail.
20 ans de pratique
Réparations toutes marques
Agence Monet - Koehler
A. DUPONT, 56, Rue Sedaine
Tél. : ROO. 39-51 PARIS-XI^e

MOTO-BASTILLE
6, Eoul. Richard-Lenoir - PARIS
Boq. 29-28
**TERROT - DAX - MONET-
GOYON - MOTOCONFORT**
et toutes marques
GROS DÉPOT TOUTES PIÈCES
Tous les pistons, soupapes,
Réalignages en 24 heures
Réparations garanties
Garage gratuit à motos à vendre

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 6 mois
Veuillez notre magasin de Courbo-
voie, plus de 50 motos d'occasions
Liste détaillée adressée à toutes demandes
Apprend à conduire dans endroit c'os gratuitement!
ACHAT - ÉCHANGE
Toutes Motos
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT
CRÉDIT 1/4 à la commande
F.N. visible à Paris
187 bis, r. Armand-Silvestre, Courbevois
près gare d'Asnières, Tél. Défense 07-02
A Paris, 7, r. Meslay (Place République)
Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée



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 1.620
arrière genre coquille 1.620
Son bi-place grand luxe : 1.850
OUVERT TOUS LES DIMANCHES
SPEED, 4, R. CHARLES-RENOUVIER, PARIS

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

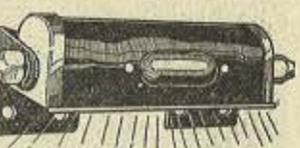
MOYEU 2 VITESSES
pour VéloMOTEURS
STARTER-SPORT
Permet de moderniser votre
machine. Facilite la circulation en
ville à allure réduite.
Permet de lancer le moteur
sur place.
Agence, Transformations, Renseignements
Pertuisot, 23, Rue des Acacias, PARIS

Disponibles
toutes fin 1933
toutes 1.000 à 3.000 fr.
toutes sous garantie usines.
Gillet-Hersta, 2 tub. 500 cc. culb.
montre, compteur Lucas, chr.
2 cuves pour. 4.700
Terrot 350 cc. Delco ressort Central
Bosch chromé, compteur,
siège AR pour. 2.900
Dax culb. 4 CV Bosch finition fan-
tastique avec Bernadet culb. équip.
Marchal. 3.600
5 motos Terrot, Durandal, Ariel, à
partir de 1.700 fr. payables : 10 mois
égaux à crédit. Eden Garage 24, bd de
Reims. Paris-17^e. Tél. : Péreire 07-03.
Occasion Marc. 500 bloc mot. Staub
fin 31 t. accés. 2.400 fr. Capicchioni, 8,
av. René, Bezons (Seine-et-Oise).
Dresch 3 CV, 4 temps 3 vit. flasques,
pr.-jambes, t.-sad ecl. elec. phare catamp.
stop, feu position, pneu ballon, freins tamb.,
en tr. h. et. de marche, à vendre pour
cause achat voit. 1.100 fr. Richomme, 18,
rue Mesnil. Revendeur s'abstenir.
Terrotistes ! pour acheter, vendre ou
faire réparer au mieux votre Terrot,
adressez-vous de confiance à Moto-
Agency, 24 boul. de Charonne, Paris.
Motoconfort 500 ecl. t.-sad, 2 sac. tte
équip. entièrement révisée, 2.300 fr.
Schneider, 33, r. de Reuilly, Paris-12^e.

DRESCH - MOTOS
PIÈCES détachées
Expédition par retour
Vente, Échange Occasions Garanties
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert de 8 h. à 17 h. 30 et dim. matin

DOCKS DU PNEU
Tous les pneus, auto, moto, vélo
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.
Quelques Prix :
600 x 55 C Tringle 2^e ch. 32,00
600 x 55 C talon » » 36,00
650 x 50 C talon » » 30,00
Bottes au renou depuis 84,00
Sabots Caoutchouc » 23,00
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE
VAYSSE - 387, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e - Tél. Vaugirard 41-42

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



Rampes lumineuses
Lanternes - Stop
pour motos

G. FOURNIÉ
8 bis et 6,
Cité Aubry
Paris-20^e
Demandez-
les à votre
fourisseur
habituel.

La Remorque Joly
"qui suit sans ennui"
Brienne-la-Vieille (Aube)
Entièrement
Métallique
Pour tous usages
OUVERTE à partir de 250⁰
FERMÉE à partir de 300⁰
Roues à billes
Pub.65

Sous les avantages d'une
MOTO
dans un

VÉLO-MOTEUR

Voilà ce que vous avez en choisissant un Vélo-moteur équipé du célèbre

BLOC-MOTEUR

SACHS

74 ou 98

à débrayage point mort 2 Vitesses éclairage électrique

FABRIQUÉ PAR LES RÉPUTÉES USINES DU MOYEU

TORPEDO

Liste des Constructeurs présentant une machine moderne équipée du Moteur SACHS en écrivant à
SACHS
12, Rue Claude Vellefaux
PARIS-X^e

BON

Maurice BOULLIER
89, Rue Leclerc - COURBEVOIE (Seine)
Surhaussera votre stèle PEUPLE 70 frs
Retransformera complètement 700 frs
Vous fournira un side complet 1600 frs

DAX - TERROT - PEUGEOT
motos neuves et d'occasion
12 et 18 mois de crédit
GARANTIES 6 MOIS - Achat
Reprise de toutes motos
Ouvert même le dimanche
VOLTAIRE - MOTOS
26, Rue Voltaire, PARIS-X^e

Darmont Etoile de France roul. 5.000 km. équip. luxe 5.300 fr. à déb. Bernois 55 bd Pereire (17^e).
Roadster 1933 5 CV Amilcar, Roadster 8 CV 3 places Amilcar, Roadster tank Chenard primé élégance, Coupé luxe Rosengart comme neuf 1.500 fr. et 12 mois à 250 fr. reprend motos. De Beaumont, 24, bd de Reims, Paris-17^e.
Sundford 1.100 tr. vite Bol d'Or, c. n. Guiret, 47 Baudot (17^e). P. Cource le.

ON DESIRE ACHETER
Achat comptant au maximum moto, et voitures, argent immédiat, avances et déd. Verchère, 21, r. Tlemcen, Paris-20^e.
Suis acheteur t.-saut Récréo touriste bon état, faire offre. Le Fallic 28, rue Parmentier, Vitry-sur-Seine.
F.N. suis acheteur de toute moto F.N. Briquet, 28, rue Henri Poincaré, Paris. Tél.: Mén I. 49-43.
Désire acheter conduite commerciale 8 ou 9 CV préf. Renault ou Citroën, faire offre av. px à Allègre, à Bellegarde (Creuse).
J'achète au mieux motos modernes. Moto-Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

DIVERS
T.S.F. super. 'tes ondes dans voli mble circ moto h. ét. Vergeles, 7, r. Albouy (10^e).
Crevaisons impossibles avec pare-clous A.D. se fixe en 2 min. 10 fr. la paire franco. A. Dormoy, Vauzy (Marne).
Dessus selle et sièges neufs... 10
Guidons élastiques g. m. neufs... 10
Repose-pieds A.R. neufs, la paire... 5
Dalbiac, 1, r. Jardins St-Paul, Paris-4^e.

FABRIQUE DE VÊTEMENTS ET D'ÉQUIPEMENTS POUR MOTOCYCLISTES
CASQUES - SACOCHES - SERRE-TÊTE (Cuir et tissu)
CUISSARDS - SACS - GANTS - VESTES - GUÊTRES - BLOUSONS - MANTEAUX - PÉLERINES - MUSETTES (Motos et Vélos).
VENTE EXCLUSIVE EN GROS
Exigez la Marque "DESBROSSES" de votre fournisseur à défaut, demandez l'adresse des dépositaires à **DESBROSSES - 266, Boulevard Voltaire - PARIS**

PRIX EXCEPTIONNELS
5 cv., 2 cyl. à cardan, tte équipés, éclairage, accou, klaxon, montre, Motos neuves garantie d'usine **2.600**
Hâtez-vous de retenir une de ces motos
MOTO-BASTILLE
6 bd Richard-Lenoir, PARIS XI^e
Ouvert Dimanche matin

T.S.F. 3 lampes spéc. tout courant abs. neuf, coûté 1.000 fr. cédé 500 fr., le soir Petit, 11, rue Gonnet (11^e).
Cause chômage je cède moteur 2 cyl. V. 1.000 cc. 350
1 autre 1.000 cc. angl. culb. Bosch. 800
Essieu pr faire remorque, roues, rayons, pneus... 190
Moteur élec. 110 V 1/8... 80
Superb. 45x107 métal arg. 18 pl. 170
9x12 Trylo Roussel châssis... 80
Châssis presse glace forte 40x50... 60
Scie à découper... 35
Scie circ. diam. 350 mm... 30
Collection "Science et Vie" n° 1 à ce jour, 700 fr. 6 Dict. Larousse 20^e, 1.200 fr. guidon moto av. manette doub. 20 fr. timbre pour réponse. Lejeune P. Vierzon-Forges (Cher).
T.S.F. Poste Sonorette neuf de Sonora et sa mallette, super. 5 lamp. cas dble usage. Prix intéress. M. Icard, 20, av. de la Villa, Vincennes.
Pare-brise V. et W. abs. nf avec tablier franco 80 fr. Arosteguy, rue Victor Hugo, Biarritz.

DEMANDES D'EMPLOIS
Jeune homme 22 ans connaissant à fond la branche moto et automobile cherche place comme vendeur ou démonstrateur. Schlusselfblum, pl. de la Bourse, Strasbourg

Assurez-vous à "MOTO-REVUE"

Un BON CONSEIL!
Ajoutez à l'essence les **TABLETTES CARBOHYD**

BON-PRIME N° 1. Envoyez 6 frs en timbre ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à **CARBOHYD**, 111, Bd Magenta, Paris-10^e vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 litres d'essence.

FN RÉPARATIONS
MOTEUR COMPLET - PISTON SPÉCIAL BRIQUET spécialiste depuis 11 ans
24, r. Henri-Poincaré, Paris-20^e

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20^e)
Achte, Vend, Répare, Echange
F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confit, Seyer, etc.
Stocks en neuf et occasion.
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

GYROFLEX
Brevets français
Licence pour la France
ÉT^{re} A. BRIDIER
7, Rue du Bac-SURESNES (Seine)

ROYAL-ENFIELD
motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Echange
Agence Générale France: Établ. Pierre PSALTY
271, Boul. Péreire - PARIS
Tél. Étoile 88-52 Métro: Mailloz

GARAGE Pont de DESSIN Billancourt.
73, quai du Point-du-Jour
TERROT - MOTOCONFORT
PEUGEOT - MONET-GOYON
KOEHLER - ESCOFFIER
en magasin

Faites TRANSFORMER votre 500 latérales **DRESCH** EN MOTEUR A CULBUTEURS sur roulements à aiguilles
Faites monter le nouveau **Flector** par le spécialiste **BOGEY**
Toutes pièces détachées pour DRESCH
57, Boulevard de Grenelle - PARIS

UNIQUE DRESCH
350 bloc-moteur cardan
Toute équipée
2.000 FR.
Valeur 5.600 francs, à profiter

En 24 heures
PERTUISOT 25, r. des Acacias PARIS
dépanne toutes motos **FRANÇAISES** (Tous modèles de Pistons, Soupapes) ou **ÉTRANGÈRES**
Pièces adaptables JAP, BLACKBURN, ALBION, BURMAN, STURMEY.
Réfection d'embellages - Soudure autog. et aluminium
Echanges Standard Boîtes et Moteurs
Atelier spécial de réparation magnéto - Équipement électrique
Agent officiel des pièces détachées **STAUS**

Tout l'Équipement Sportif
Fabrication Spéciale pour les **MOTOCYCLISTES** à des prix exceptionnels.
Spécialité de **Vêtements de Cuir**
AVIATION-AUTO-MOTO-CYCLISME
PÊCHE-CHASSE-CAMPING, ETC...
Une visite dans nos magasins s'impose
Catalogue adressé gratuitement
GALERIES DE L'EST
58, Boul. de Strasbourg, PARIS
Tél. Coaxial 34-31 Métro Gare de l'Est et Châteaux-d'Enx
CADEAU - A tout acheteur se recommandant de Moto-Revue, il sera offert un Chapeau Suroit Américain imperméable.

Moteurs Aubier et Dunne

présentent la gamme de leurs moteurs, 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 vous sera adressée franco sur demande. Nous envoyons le manuel d'entretien à toute personne qui nous en fait la demande.

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

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

SAINT-GERVAIS MOTOS
LOUIS BARDET
AGENT DES **DOLLAR TERROT MONNET-GOYON DAX**
ÉCHANGES - REPRISES - CRÉDIT
ATELIER DE RÉPARATIONS
STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES DOLLAR ET CHAISE
PARIS-19^e - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS-19^e
Ouvert Dimanches et Fêtes - Métro: Place des Fêtes - Tél.: Nord 93-44

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.

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

3 services
de 8 heures

TRAIT SIMILI-POLYCHROMIE
CLICHÉSTYPO-HELIG
TRAMES QUOTIDIENS
TRAMES PUBLICITÉ
CONTEXTURE
PHOTOS DESSINS
RETOUCHES
COMPOSITION
D'ANNONCES
STÉRÉOTYPIE
GALVANOPLASTIE

12, rue de Cléry, 12
IMMEUBLE METRO SCHMITZ
PARIS (3^e)
Téléphone :
1^{er} ligne : CENTRAL 03-81
2^e ligne : CENTRAL 03-24
3^e ligne : CENTRAL 58-24
4^e ligne : GUTENBERG 56-37

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.

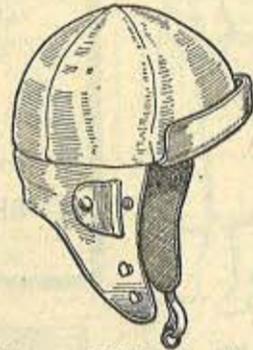
Ne s'écarter et s'adresser à la demande de renseignements
BON N° 567

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



Les gants à crispin indispensables l'hiver.

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



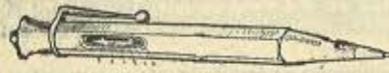
Chaud imperméable, élégant ce serre-tête.

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



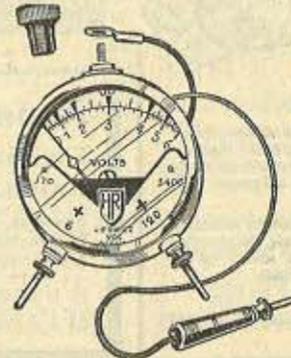
"Lustrolac" incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.

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



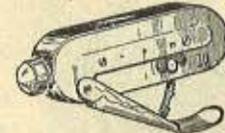
Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage

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



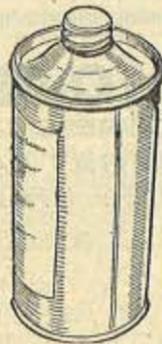
Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus.

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



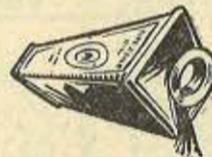
Lampe électrique de poche sans pile, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur. Très pratique.

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



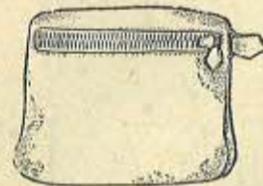
S. D. A. savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.

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. Etanche. Présentation de 1^{er} choix

Valeur : 30 frs.
Abonnés : 20 frs.
Lecteurs : 27 frs.
Frais d'envoi : 2 frs.

TARIF des ASSURANCES contre les ACCIDENTS causés aux TIERS

Pour tous nos Abonnés résidant habituellement à Paris et dans les départements de la Seine, Seine-et-Oise, ou dans les villes de Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Saint-Etienne, Rouen, et Nantes.

	Garantie de 100.000					Garantie de 200 000					Garantie de 300.000				
	Force du Véhicule d'après la carte grise	Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Garantie des Tiers	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés		
TARIF N° 1 Motos (sans tan-sad) Promenade	Jusqu'à 1 cv	182,05	149,10	>	>	162,40	180,55	>	>	193,95	219,40	>	>		
	— 2 cv	146,90	165,40	>	>	183, >	206,25	>	>	216,80	244,25	>	>		
	— 3 cv	176,50	199,85	>	>	218,15	247,55	>	>	261,05	296,05	>	>		
	— 4 cv	204,65	232,90	>	>	254,05	289,30	>	>	302,45	344,60	>	>		
	— 5 cv	230,60	262,35	>	>	286,55	326,50	>	>	343,55	370,55	>	>		
	— 6 cv	262,90	289,55	>	>	326,75	372,85	>	>	390,50	446, >	>	>		
TARIF N° 2 Motos (avec tan-sad) Promenade	— 7 cv	288,20	317,15	>	>	359,85	409,45	>	>	428,15	487,65	>	>		
	— 8 cv	319,50	362,85	>	>	399,15	453,40	>	>	471,80	536,50	>	>		
	— 9 cv	349,05	395,65	>	>	434,75	492,50	>	>	519,90	589,40	>	>		
	Jusqu'à 1 cv	146,25	164,70	340,40	358,80	180,20	203,10	421,15	444,20	215,20	241,90	516,40	533,05		
	— 2 cv	163,35	183,65	383,20	403,35	203,70	229,20	480,45	505,85	241,60	271,90	571,15	601,45		
	— 3 cv	196,25	221, >	457,85	483,25	242, >	273,35	568,05	599,65	289,65	327,50	681,60	719,55		
TARIF N° 3 Motos (avec tan-sad) Promenade et affaires	— 4 cv	226,05	256,25	526,75	557,05	280,80	318,55	656,70	694,60	334,30	379,70	783,46	828,70		
	— 5 cv	254,55	288,80	594,60	628,80	316,55	359,50	741,65	784,45	379,70	431,35	891,60	943,15		
	— 6 cv	289,95	319,15	676,35	716,15	360,35	410, >	842,65	891,50	490,90	490,50	1009,85	1069,40		
	— 7 cv	318,85	351,15	748,90	791,35	398,50	452, >	938,40	991,85	474,20	538,25	1118,50	1182,40		
	— 8 cv	354,40	401,25	835,65	882,25	443,05	501,65	1047,15	1105,80	523,50	593,95	1238,75	1308,50		
	— 9 cv	388,70	438,90	921,30	971,45	483,90	546,55	1149,10	1212,10	578,85	654,20	1377,10	1452,30		
TARIF N° 4 Motos (avec tan-sad) Promenade et affaires	Jusqu'à 1 cv	142,30	160,35	>	>	176,10	198,70	>	>	209,95	237,15	>	>		
	— 2 cv	159,45	179,35	>	>	197,95	222,75	>	>	235,25	264,75	>	>		
	— 3 cv	190,50	215,20	>	>	235,55	266,40	>	>	281,75	318,65	>	>		
	— 4 cv	220,80	250,50	>	>	273,65	310,65	>	>	326,55	371, >	>	>		
	— 5 cv	248,85	282,60	>	>	309,40	362, >	>	>	369,85	420,35	>	>		
	— 6 cv	283,60	312,20	>	>	351,85	400,70	>	>	421,15	478,65	>	>		
TARIF N° 5 Motos avec side-car ou tricar (sans tan-sad : promenade)	— 7 cv	310, >	342,50	>	>	388,55	441, >	>	>	462,60	525,35	>	>		
	— 8 cv	345,90	391,85	>	>	431,30	488,75	>	>	509,65	577,95	>	>		
	— 9 cv	378,05	427,05	>	>	471,25	532,70	>	>	563,45	637,25	>	>		
	Jusqu'à 1 cv	159,10	177,90	369,90	389,70	195,95	220,55	460,70	485,35	233,75	263,10	551,50	580,80		
	— 2 cv	177,90	199,55	419,35	441,10	222,05	248, >	523,25	550,35	262,65	295,05	623,85	656,20		
	— 3 cv	211,55	238,50	497,40	524,20	261,75	295,35	615,95	651,05	313,25	353,50	740,85	781,10		
TARIF N° 6 Motos avec side-car ou tricar (avec tan-sad : promenade)	— 4 cv	244,45	276,60	572,90	604,95	303,10	343,30	712,65	752,80	361,85	410, >	852,70	900,85		
	— 5 cv	275,75	312,05	647,30	683,60	343, >	388,50	807,45	853, >	410,10	464,60	967,45	1021,95		
	— 6 cv	313,60	345,35	735,60	777,75	389,35	441,90	915,45	967,95	465, >	528, >	1095,40	1158,35		
	— 7 cv	345,25	380,20	814,70	859,95	431,55	488,30	1021, >	1077,70	513,75	581,60	1217,30	1285,10		
	— 8 cv	384,80	434,65	909,45	961,25	479,95	542,20	1139,40	1201,65	567, >	641,15	1347,10	1421,25		
	— 9 cv	421,55	475,15	1003,95	1007,20	525,85	592,75	1254,65	1321,50	628,85	709,30	1502,20	1582,55		
TARIF N° 7 Motos avec side-car ou tricar (avec tan-sad : promenade)	Jusqu'à 2 cv	188,15	209,75	202,85	224,90	234,65	262,95	253,35	281,60	278,80	312,65	301,30	335,30		
	— 3 cv	232,90	261,80	254,25	283,30	290,50	326,95	317,15	353,60	344,70	388,05	376,85	420,05		
	— 4 cv	279,20	314,70	307, >	343,70	346,85	391,35	381,80	426,10	414,65	468,05	456,55	509,90		
	— 5 cv	324,55	365,65	356,20	397,40	403,35	454,90	443, >	494,55	483,35	545,20	530,75	592,75		
	— 6 cv	381, >	419,30	419,05	467,90	474,35	535,55	522,05	583,05	567,95	641,45	625,15	698,55		
	Jusqu'à 2 cv	210,80	235,80	327,85	352,30	263,10	294,40	410, >	441,35	312,65	350,10	488,25	525,50		
TARIF N° 8 Motos avec side-car ou tricar (sans tan- sad Promen. et affa.	— 3 cv	260,60	292,40	408,45	440,30	325,05	364,85	510,85	550,70	385,80	428,10	602,30	654,80		
	— 4 cv	311,60	350,45	491,95	530,65	387,50	436, >	612,50	661,10	463,30	521,50	733,35	791,50		
	— 5 cv	362,60	407,70	572,15	617,25	450,95	507,35	712,65	768,90	540,55	608,10	854,85	912,45		
	— 6 cv	425,50	468,45	672,75	726,35	530,20	596,95	839,45	906,30	634,90	715, >	1006,60	1086,45		
	Jusqu'à 2 cv	205,30	229,75	220,45	243,75	255,20	285,70	274,05	304,65	303,90	340,45	326,55	362,95		
	TARIF N° 9 Motos avec side-car ou tricar (service livrais. sans tan-sad)	— 3 cv	253,45	284,60	274,95	305,95	315,65	354,60	342,45	381,35	375,55	421,95	407,70	454,10	
— 4 cv		303,20	341,20	331,15	369,05	376,70	424, >	411,50	458,90	451,35	508,95	493,10	550,20		
— 5 cv		353,10	397,25	384,90	428,95	441,90	494,05	481,55	533,70	525,60	591,65	573,15	639,35		
— 6 cv		414,10	455,85	452,30	504,45	515,65	580,75	563,30	628,40	617,20	695,50	674,40	752,70		
Jusqu'à 2 cv		230,60	257,45	357,45	384,85	286,85	321,70	445,60	479,15	341,75	382,10	531,65	571,90		
TARIF N° 9 Motos avec side-car ou tricar (service livrais. sans tan-sad)		— 3 cv	284,05	318,05	444,05	478,05	354, >	396,45	554,25	597,05	421,25	472,25	660,60	711,65	
	— 4 cv	339,30	380,90	533,50	574,95	421,60	473,60	663,90	715,85	504,50	567,90	796,75	859,05		
	— 5 cv	395,55	443,95	621,55	669,95	491,80	552,20	773,85	834,15	589,30	661,65	969,55	1000,30		
	— 6 cv	463,75	510,45	730,35	787,45	577,60	649,91	910,75	982,10	691,70	777,25	1091,45	1176,75		
	Jusqu'à 2 cv	239, >	266,70	269, >	296,85	297,40	332,10	335,05	369,60	354,30	395,85	399,40	440,95		
	— 3 cv	294,25	329,45	337,05	372,10	366,70	410,80	420,10	464,20	436,60	489,05	500,60	553,20		
— 4 cv	351,30	394,10	407,10	449,90	437,75	490,20	506,35	559,85	523,45	587,85	607,25	671,45			
— 5 cv	404,65	459,45	473, >	522,80	509,40	571,55	588,70	650,85	610,40	684,95	705,40	780, >			
— 6 cv	480,45	528,65	556,65	615,25	598,35	671,75	693,70	767,10	716,30	804,55	830,80	918,95			

Dans le cas où la force est exprimée sur la carte grise par un nombre fractionnaire de CV, la prime applicable sera celle correspondant au nombre entier de CV immédiatement au-dessus. Exemple : Une moto de 3 CV 1/2 paiera pour 4 CV.

POUR VOUS
INITIER

POUR VOUS
PERFECTIONNER

LE VADE MECUM

DU
MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS
TRAITÉ
PRATIQUE

EN
PRÉPARATION

VADE-MECUM DU
MOTOCYCLISTE

10 X 10 F. 10



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