

22^e ANNÉE — N° 570

10 FÉVRIER 1934

Silence !...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



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

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

La motocyclette, moyen de transport sûr, rapide et économique,
permet à tous de contempler les beautés de notre vieille France.

les motos 250 cc
JUNIOR
GNOME RHONE
à sortir...
commencent de 2995^f
La JUNIOR est une moto de grand luxe au prix populaire
de même qualité que les célèbres moteurs d'aviation GNOME-RHONE détenteurs de plusieurs records du monde
commandez dès maintenant pour être livré au printemps

Siège: 34 Rue de Lisbonne - PARIS
Vente: 49 Av. de la 6^o Armée - PARIS
Succ^{es}: LILLE, 140 Rue Nationale - LYON, 25 Avenue Jean Jaurès -
MARSEILLE, 185 bis Rue de Rome - TOULOUSE, 6 R. d'Aubuisson - NANCY, R. St Julien

122-124, Avenue
Lacassagne,
LYON

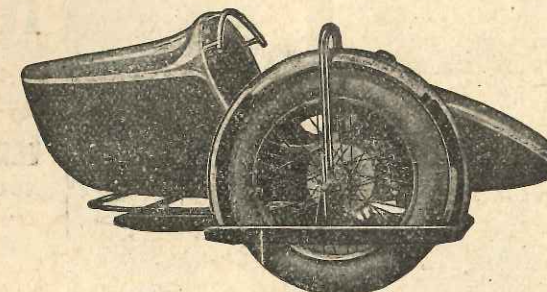
LES ÉTABLISSEMENTS
P. MARTIN

Téléphone :
Villeurbanne
98-38
R. C. LYON 37.241

équipent **ÉLÉGAMMENT** tous les modèles de MOTOS
de n'importe quelle marque

CHASSIS à quatre attaches pouvant se monter indistinctement à droite et à gauche
BRIDES et AXES D'ATTACHE en acier nickel et étudiés pour chaque modèle
COULEUR DE CARROSSERIE assortie aux garde-boue et réservoir de la moto

LONGERONS de
CHASSIS en
tôle emboutie
en double U

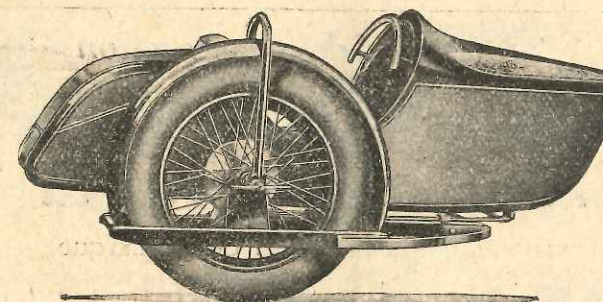


GRAND SPORT TOUT-ACIER 1.395 frs

GARDE-BOUE
avec
Bavolet

Ressorts montés
sur SILENTBLOC

PATTES de
ROUE renforcées
et NERVURÉES



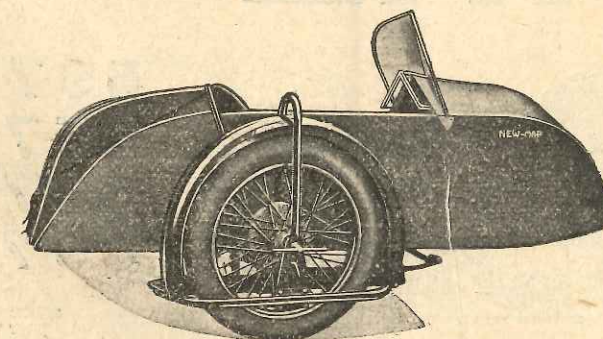
GRAND TOURISTE TOUT-ACIER
COFFRE AR. et MALLETTES 1.595 frs

TRINGLE SPORT
et MAIN-COURANTE
CHROMÉES

SERRAGE des
COULISSEAUX par
CONES extensibles

ROUE A BROCHE
instantanément
détachable

SUSPENSION
souple
sous toutes les
charges



DEMI-SPORT, CARROSSERIE
SIMILI MALLE AR. 1.695 frs

Catalogue sur demande

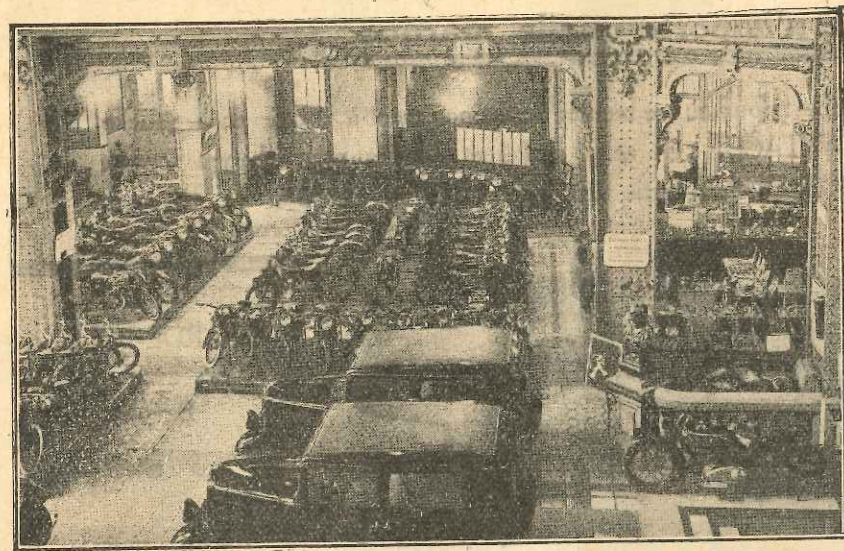
VENTE A CRÉDIT
1/3 comptant
solde en 10 mois

Dépôt Général Paris-Nord : **FROTEY**, 12, rue Jean-Nicot. PARIS - Ségur 20-09

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MOTOCYCLISTES - AUTOMOBILISTES

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



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

LES STANDS DU

PALAIS de la NOUVEAUTÉ

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES OU D'OCCASION

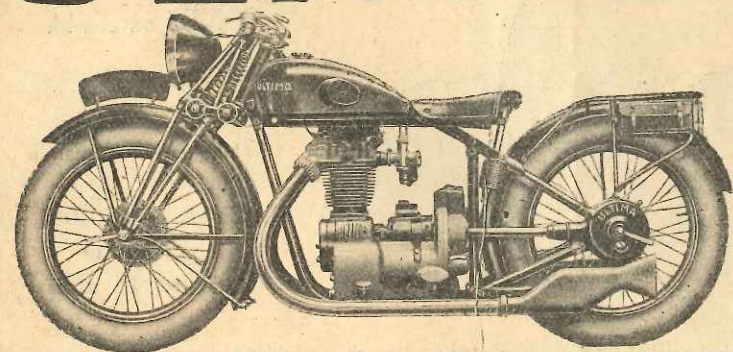
à CREDIT
au même prix
qu'au comptant

" 27 années de construction "

Les prix les plus bas...
mais avant tout la "qualité"
reste toujours la devise de la marque

ULTIMA

qui livre son modèle
BLOC-CARDAN



5975	fr.	en 350 cmc. latérale
6575	fr.	en 350 cmc. culbutée
6375	fr.	en 500 cmc. latérale
6975	fr.	en 500 cmc. culbutée

avec roues à broches
et éclairage électrique

Catalogue franco des 15 modèles ULTIMA, depuis le vélomoteur 100 cc. jusqu'à la 500 cmc. BLOC-CARDAN, chez nos agents ou aux

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur, LYON (6^e)
24, Rue du Commandant-Faurax,

RENÉ GILLET

dont l'expérience de 38 années est une garantie, vous offre :

Ses 4 Modèles	}	350 cmc.	1 cylindre pour le solo
		500 cmc.	1 cylindre pour le solo ou le side-car
		750 cmc.	2 cylindres pour le solo ou le side-car
		1000 cmc.	2 cylindres pour le side-car

Ils ont l'avantage reconnu et apprécié de la suspension arrière élastique
et de la boîte 4 vitesses

Ils sont rapides, économiques, robustes et souples

Ils présentent une supériorité indiscutable de confort

Le châssis de side-car RENÉ GILLET à roue suspendue, est le
complément logique de la suspension de la motocyclette.

ÉTABL^{TS} RENÉ GILLET - 126 bis, Avenue Aristide-Briand
Porte d'Orléans MONTRouGE (Seine)

Agences : à LYON, 1, Quai Claude-Bernard - à ALGER, Villa Pauline, Rue de l'Oasis Kouba

LYON

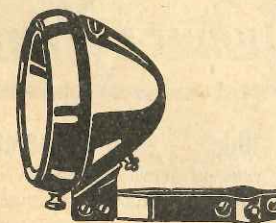
93 route d'Heyrieux
Tel. PARMENTIER 25.61

PARIS

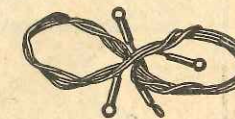
40 rue Brunel
Tel. ETOILE 45.00

Magnéto France

ÉCLAIRAGE POUR BICYCLETTE ET VÉLOMOTEUR
"Bi"



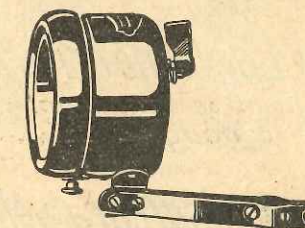
1202



224

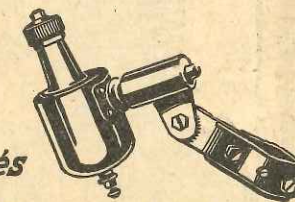


223



1222

Les mieux présentés
Les moins chers



D. 8582
G. 8583

BICYCLETTE { TYPE Bi complet
TYPE Xr complet

VÉLOMOTEUR TYPE Zr complet

85 Fr.
125 Fr.
160 Fr.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

111



Rodage

1° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX
2° Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC

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



L'Hermetic-Rodex

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

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

- 1 boîte Hermetic-Rodex mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____



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

QUELQUES PRIX RECORD!

RAGLAN CUIR "MOTORIST" 170 FR.

BOTTES MOTO CUIR 99 FR.

PANTALONS "SEATLESS" 59 FR.

SACOCES CUIR les 2 pièces 35 FR

CUISSARD 24 FR.

CADEAU ! Il est offert UN CANIF ou une plaque d'IDENTITE Remboursable avec les catalogues contre 5 fr. en timbres.

THE MOTORIST
THE MOTORIST
THE MOTORIST

CANADIENNE "MOTORIST"
Tissu imperméable Col Raison Fourré entièrement Mouton Coupe Soignée Article 1^{er} Choix la pièce **250**

CANADIENNE "SNOW"
Article soigné Fourré mouton belle toile imperméable col fourrure la pièce **125**

GILET FOURRE "ALASKA"
recouvert molleskine entièrement doublé Mouton poils de semis la pièce **99**

CHAUSSONS
fourrés mouton pied et semelle crêpe, fermeture Eclair **99**

3 clous de notre fabrication

la Clef à bougies 24^m Nettoyeur vérificateur et démonte écrous en bronze nickelé **20^{fr}**

La Lanterne arrière 26^m au néon se branchant sur la bougie **15^{fr}**

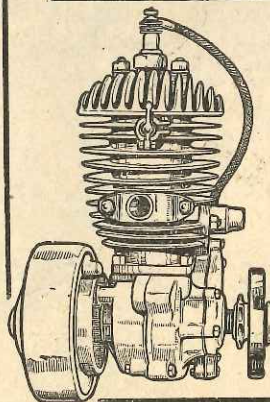
l'Examineur de voltage **20^{fr}**

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

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

A CYLINDRÉE ÉGALE

le "Moteur" Aubier & Dunne



100 cm³ pour vélomoteur vous permettra d'accomplir le maximum de kilométrage avec une consommation moindre, tout en conservant ses qualités indubitable de **PUISSANCE** et de **SOUPLESSE**

Envoi franco du Manuel et Liste des Constructeurs équipant leurs machines de nos moteurs, sur demande adressée à

Moteurs **AUBIER** et **DUNNE**
SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) - Tél. 123

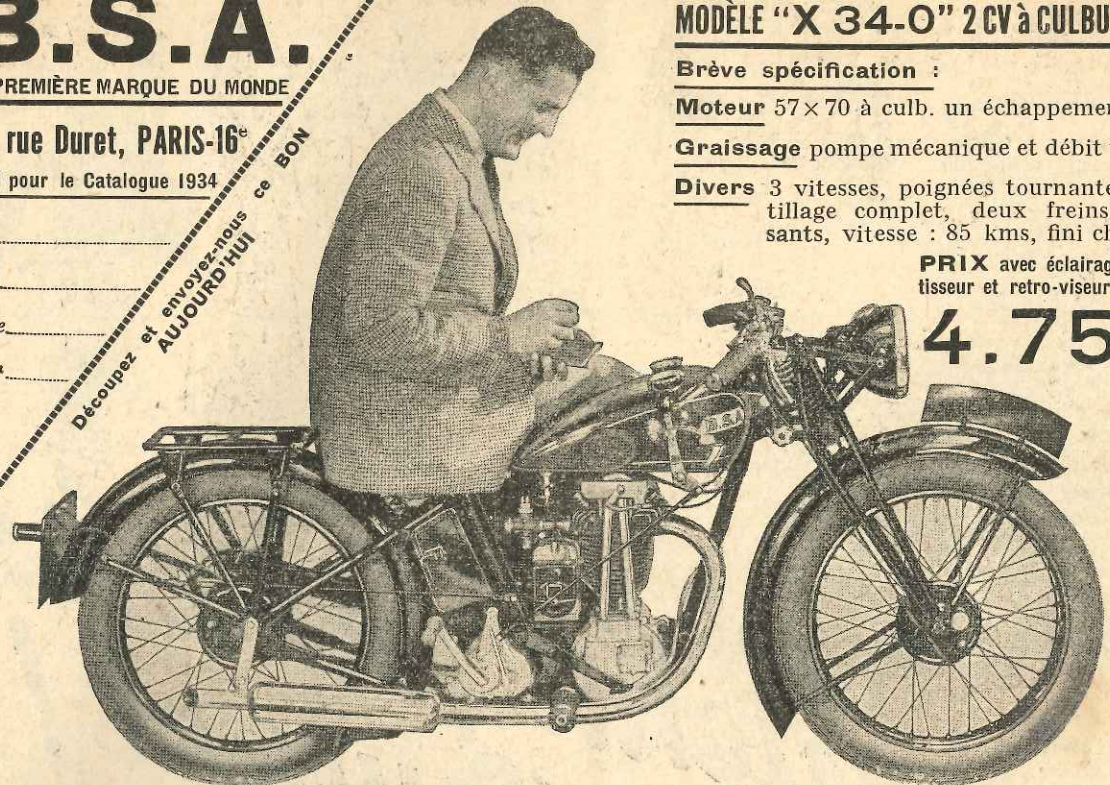
B.S.A.

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

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

M. _____
Rue _____
Ville _____
Dépt _____

Découpez et envoyez-nous ce BON **AUJOURD'HUI**



PRÉSENTE SES MODÈLES 1934
MODÈLE "X 34-0" 2 CV à CULBUTEURS

Brève spécification :
Moteur 57x70 à culb. un échappement.
Graissage pompe mécanique et débit visible
Divers 3 vitesses, poignées tournantes, outillage complet, deux freins puissants, vitesse : 85 kms, fini chrome.

PRIX avec éclairage, avertisseur et retro-viseur : **FRS 4.750**

En rodage

Graphitez vos moteurs...

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



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

L'HERMETIC 19 RUE LUCIE LE PARC SAINT-MAUR (Seine)
Veuillez m'envoyer contre mandat poste de 33 francs un bidon de RODAGYL

NOM : _____
RUE : _____
VILLE : _____
DEPT : _____

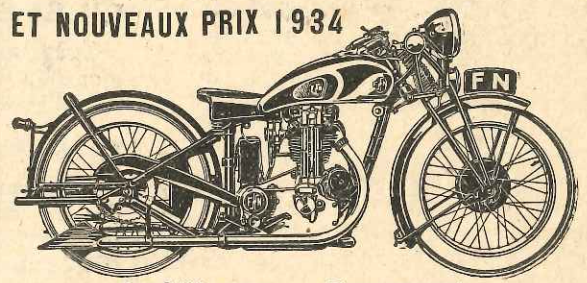
1 bidon : 3 doses pour carter d'huile de moto.

A BASE DE GRAPHITE COLLOÏDAL

FABRIQUE NATIONALE D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

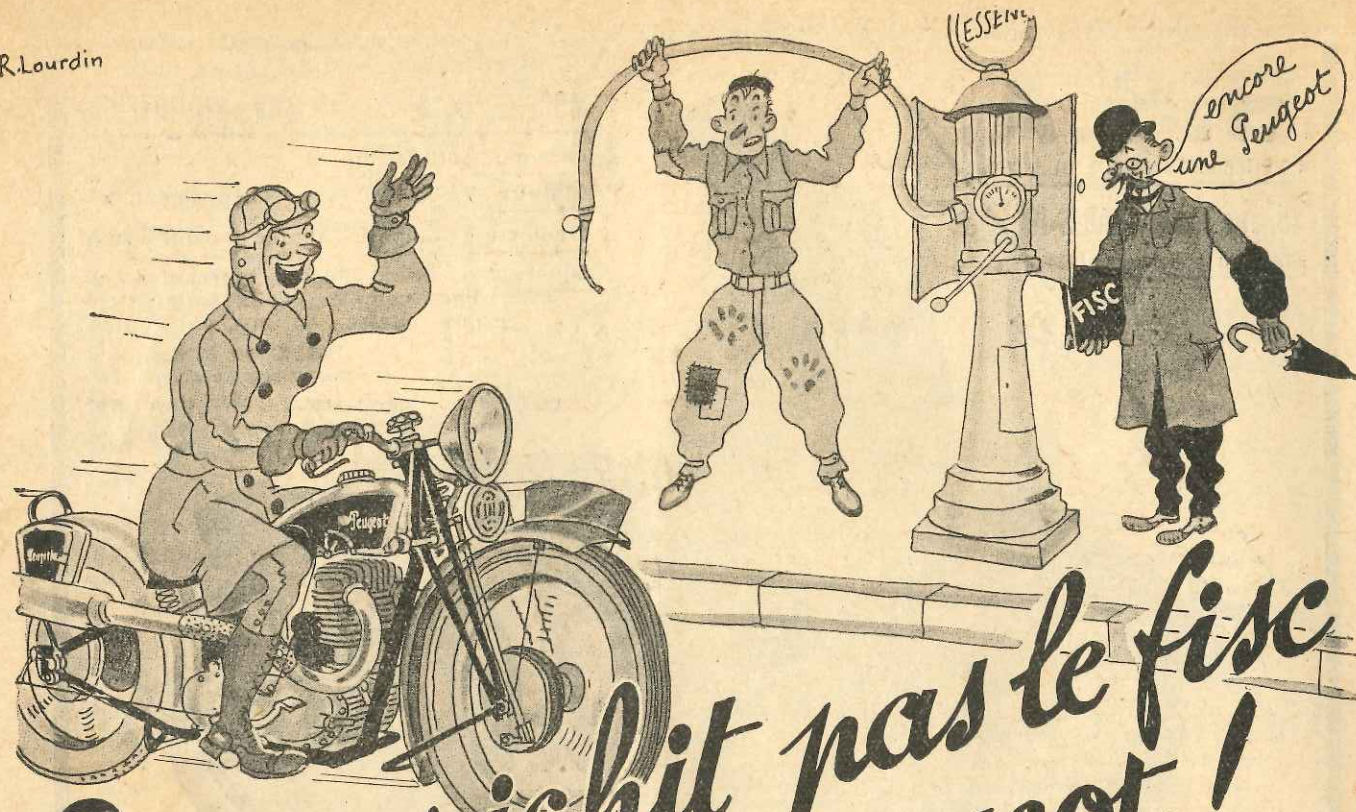
NOUVEAUX MODÈLES ET NOUVEAUX PRIX 1934



La 500 cmc. - Supersport

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

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES - AUX MEILLEURS PRIX -



On n'enrichit pas le fisc avec une Peugeot!

Car grâce au BLOC-MOTEUR

C'EST LA PLUS ECONOMIQUE A L'USAGE

L'ESSENCE ?

Très faible consommation, due à l'excellent rendement mécanique du Bloc-moteur (transmission primaire à l'abri dans un carter bain d'huile, paliers toujours parfaitement en ligne).

L'HUILE ?

Consommation insignifiante, à peine 40 grammes aux 100 kms, due au Bloc-moteur qui permet un graissage parfait par pompe toujours en charge et une récupération presque indéfinie de l'huile maintenue à basse température par la grande surface d'aluminium du bloc.

Il y a des motos PEUGEOT à bloc-moteur
4 temps, 3 vitesses, à partir de

2.650 frs

Catalogue franco sur demande
CYCLES PEUGEOT
BEAULIEU (Doubs)

Peugeot

Publ. J. Bazaine

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

QU'A FAIT L'U. M. F. POUR NOUS DÉFENDRE ?

LES nouvelles taxes sur l'essence, instituées au petit bonheur par un Parlement en folie, sont particulièrement lourdes pour les motocyclistes. Et il ne s'agit pas là d'une protestation de forme comme celles qu'on fait entendre chaque fois qu'on fait appel au courage fiscal, que nos représentants ne pratiquent guère pour leur part. Il y a une véritable injustice. Jusqu'à présent on avait tenu compte du caractère populaire de la motocyclette, le plus démocratique des véhicules automobiles, et par son faible prix d'achat et ses frais réduits d'entretien. La taxe au cheval était en conséquence nettement moins élevée que pour les voitures (bien que la puissance fiscale, par la carence de l'U. M. F. fût établie d'une manière moins avantageuse pour les motocyclettes que pour les voitures). Cela était parfaitement raisonnable et c'est pourquoi nous avons toujours demandé le maintien de l'ancien système de taxation basé sur la puissance. Nous nous rendions trop bien compte des inconvénients de son remplacement par un hyper-superimpôt sur l'essence. La seule solution rationnelle et qui se fût sans aucun doute montrée en fin de compte avantageuse pour l'Etat lui-même, c'était la suppression pure et simple de l'impôt de circulation. On eût ainsi donné un nouvel essor à nos industries, au succès desquelles l'Etat est intéressé puisqu'il prélève sur elles de multiples bénéfices. C'est un point de vue que l'U. M. F. n'a jamais pensé à faire valoir. La nouvelle taxe sur l'essence nous atteint beaucoup plus lourdement que les automobilistes, puisque la taxe qu'elle remplace était inférieure à celle des automobiles et qu'elle même est identique pour tout le monde et puisque d'autre part à puissance fiscale égale une motocyclette dépense plus qu'une voiture. Cela est parfaitement normal ; un moteur de petite cylindrée dépense par cheval plus qu'un gros moteur. Une centrale électrique dépensera toujours beaucoup moins par unité de puissance qu'une locomobile actionnant une dynamo. Il fallait donc nous insurger contre les nouvelles dispositions fiscales et il appartenait à l'U. M. F. de le faire, puisqu'elle est censée représenter, non seulement le sport, mais tous les intérêts motocyclistes. Qu'a-t-elle fait ? Cherchez de tous les côtés et vous ne trouvez rien. Aucune démarche auprès des pouvoirs publics, aucune campagne de presse. Au moment où tout l'avenir du motocyclisme est en jeu, elle reste inerte, ou ne s'occupe que d'intrigues de sérail. Mais les intérêts majeurs du motocyclisme,

son existence même lui restent indifférents. Pourvu qu'elle fasse la politique du sport, aussi douteuse que l'autre, elle est satisfaite. Elle émane de l'A. C. F. et le suit comme un toutou. Quand l'A. C. F. fort imprudemment, s'est prononcé en faveur de la taxe de remplacement, elle l'a laissé faire, et dans sa nonchalance n'a même pas pris la peine de lui signaler combien une telle mesure était néfaste à la motocyclette.

Mais que l'U. M. F. n'ait aucune espèce d'illusion sur sa popularité parmi les motocyclistes. Ils se détachent de plus en plus d'elle et le système des U. M. R. sur lequel elle espérait fonder sa puissance est en pleine décomposition. Pour des raisons sportives en partie, c'est possible. Les sportifs, les vrais, ont horreur des combinaisons douteuses, des menées sournoises, des intrigues ténébreuses, de la politique des petits camarades. C'est une des causes du déclin de l'autorité de l'U. M. F. Mais, ce n'est pas la seule, ce n'est peut-être pas la plus grave. Le sport est en quelque sorte le côté sentimental du motocyclisme, mais il y a à côté les intérêts pratiques, matériels qu'il faut défendre, quand on veut faire utile et justifier son existence. Un organisme inutile doit fatalement disparaître. On ne peut plus aujourd'hui s'attribuer de son propre chef une autorité toute artificielle. Il faut justifier la place qu'on occupe, par son travail, ses initiatives et son dévouement. Cela l'U. M. F.

semble l'ignorer complètement et croit qu'elle tient sa position de quelque droit divin. Ce temps n'est plus. Si l'U. M. F. n'est pas capable de défendre les motocyclistes, elle risque fort de voir apparaître quelque jour un organisme jeune et plein de vitalité qui prendra sa place. Si l'U. M. F. existe encore elle ne le doit pas à elle-même, mais à ce qu'elle est reconnue par des associations étrangères qui, elles, travaillent et sont utiles ou, plus exactement, à ce qu'elle a été reconnue autrefois, au temps lointain où elle faisait encore quelque chose. Mais il est évident qu'une telle position est loin d'être solide. Tyrannique, dictatoriale en apparence, couvrant de son nom de petites manœuvres intéressées et mesquines, l'U. M. F. n'est plus rien qu'une apparence, un fantôme. Sa flagrante inutilité est sa condamnation.

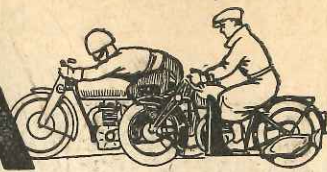
Qu'elle secoue enfin sa léthargie, qu'elle échappe à certaines influences, qu'elle remplisse enfin son rôle. Sinon c'en est fait d'elle.

SOMMAIRE

N° 570
10 Février 1934

Par-ci, par-là	116
Informations	117
Motorisation	118
Silence ! par RAVISSE	119
Le Salon de Milan par ROBERT SEXÉ	122
Nouveautés Italiennes Page d'Album	124
Petite Correspondance	126
Le Motard Déchaîné	127
Eloge de la Vitesse par A. PALAU	128
Antidétonants par M. MELLON	129
Clubs et Sport	131
Constructeurs et Fabricants	134

PAR-CI-PAR-LÀ



Utilité de la Moto

Au récit de leur exploit que Louis Gas et Jean Trévoux, vainqueurs du Rallye Automobile de Monte-Carlo, ont fait à notre confrère l'*Intransigeant*, extrayons les lignes suivantes, qui rendent un bel hommage à la motocyclette:

La traversée de Stuttgart a laissé un bon souvenir à tous les concurrents. Les 17 kilomètres de la ville ont été couverts à 80 de moyenne, grâce à la complaisance des motocyclistes de la police hiltérienne qui arrêtaient toute la circulation et conduisaient comme de véritables coureurs.

Le Congrès de la route se tiendra à Munich en 1934

Pour le 7^e Congrès de la route qui se tiendra à Munich en 1934, les dates des 3 au 8 septembre ont été définitivement arrêtées.

Le ministre des transports du Reich a donné connaissance du programme général définitif à la Commission permanente de l'Association internationale permanente des congrès de la route, siégeant à Paris. Voici ce programme :

Lundi 3 septembre. — 10 h. : séance de la commission internationale permanente (Polytechnicum)
13 h. 30 : séance plénière inaugurale (Tonhalle).
17 h. : ouverture de l'exposition de la route (Parc des expositions).

Mardi 4 septembre. — 9 h. : séances de sections (Polytechnicum).
14 h. : séances de sections (Polytechnicum).
Le soir : réception.

Mercredi 5 septembre. — 9 h. : séances de sections (Polytechnicum).
14 h. : séances de sections (Polytechnicum).

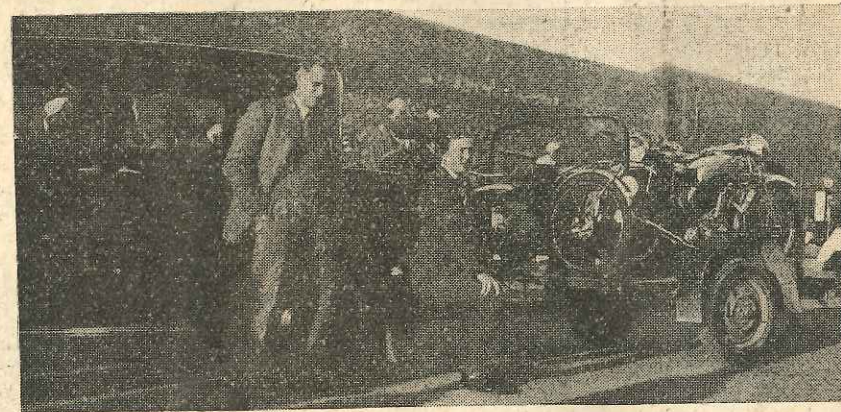
Jeudi 6 septembre. — 8 h. : excursion-inspection au pont de l'Eschelsbacher, à Oberammergau, à Garmisch-Partenkirchen, aux forces motrices du lac de Walchen.

Vendredi 7 septembre. — 9 h. : visite de constructions de routes dans les environs de Munich.

14 h. : excursions dans les environs de Munich.

20 h. : séance de clôture (au grand auditorio de Polytechnicum).

Samedi 8 septembre. — Excursions et réceptions.



Sourdoot, à son passage à Rabat, n'a pas l'air d'être attristé par le soleil marocain!

Toutes ces réceptions sont gratuites pour les congressistes.

A la suite du Congrès s'organise pour les participants trois à quatre voyages d'études

BETHLEMAN à la Maison de la Moto

Le tricyclecar Brooklyn, moteur Sachs 100 cmc., à roue avant motrice.

La nouvelle Prester spéciale pour le Moto-Ball. Voir description page 134.

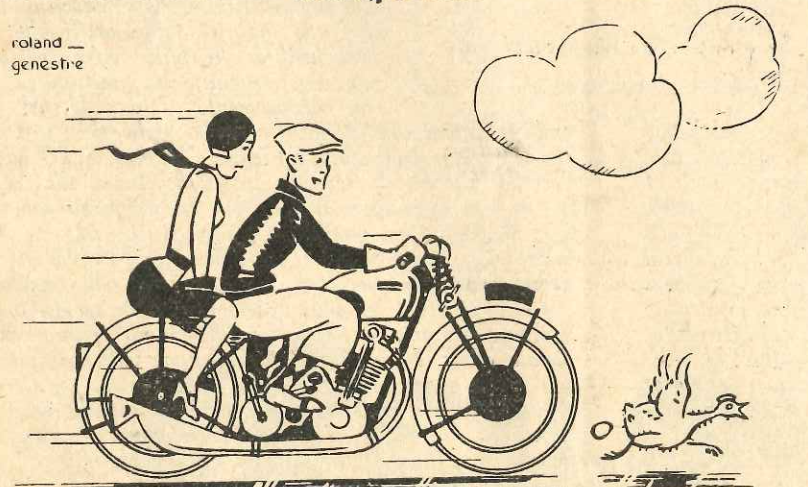
MAISON DE LA MOTO

d'une durée de huit à dix jours. Le but est d'apprendre à connaître l'Allemagne tant sous le rapport pittoresque que sous celui de technique et de la circulation routière.

Les voyages partiront de Munich le dimanche 9 septembre et se termineront au plus tard à Berlin le mardi 18 septembre. Là le Congrès sera reçu le mercredi 19 en une séance solennelle. Les congressistes voyageront à leurs frais mais à des prix de faveur.

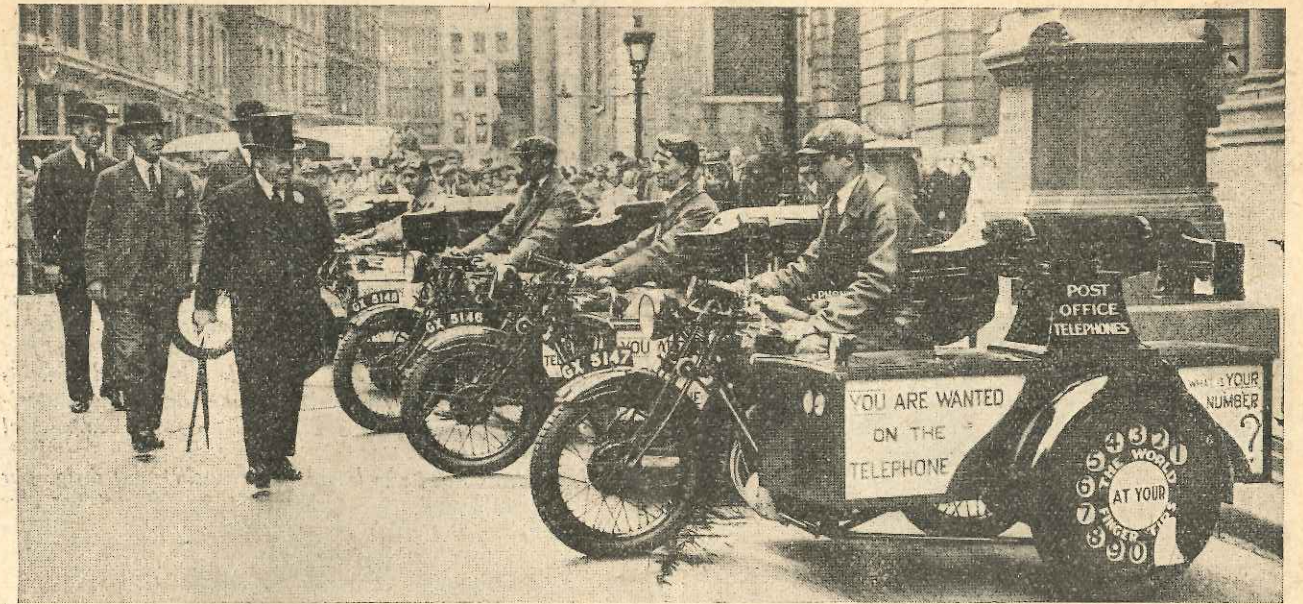
RESQUILLE

roland — genesh-e



— Sais-tu ce qu'on mange à midi ?
— Oui!... du poulet!

NOTRE SERVICE DE RENSEIGNEMENTS EST A VOTRE DISPOSITION. VENEZ NOUS VOIR OU TÉLÉPHONEZ LE JEUDI ET LE VENDREDI.



Sir Kingsley Wood, Ministre des Postes britanniques, passe en revue les sidecars de propagande pour les nouveaux téléphones

INFORMATIONS

Nécrologie

NOTRE collaborateur, M. Louis Keller, vient d'avoir la douleur de perdre son père, M. Charles-Alfred Keller, officier de l'Instruction publique, ancien professeur à l'École normale supérieure de Saint-Cloud, professeur honoraire des Ecoles supérieures de la ville de Paris.

Pendant les hostilités, M. Alfred Keller, grâce à son énergie et à son sang-froid, évita à la ville de Saint-Brice-sous-Forêt bien des désagréments de la part de l'envahisseur.

Le corps de M. Keller, disparaissant sous les fleurs, suivi de toute la population de Saint-Brice, a été inhumé, mercredi 31, janvier dans le caveau de la famille à Saint-Brice.

Que son fils, M. Louis Keller, ainsi que sa famille, trouvent ici les condoléances les plus émuees de *Moto Revue* et de ses lecteurs.

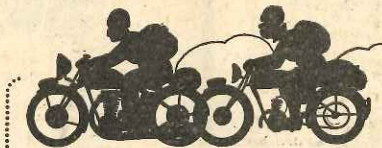
Un sportif disparaît à Nice

LE décès inopiné de M. Vignolles, directeur de la police d'Etat, unanimement regretté, marque une perte sensible pour les motocyclistes, qu'il admirait pour leur sang-froid et leurs qualités de réflexe. Il ne manquait aucune compétition, à laquelle d'ailleurs il s'intéressait avec plaisir.

Grand Concours de Photos

C'EST jeudi 15 février, à 16 heures, qu'aura lieu, dans le hall de réception de la *Maison de la Moto*, le classement du Grand Concours de Photos, organisé par *Moto Revue* et les Etablissements TERROT de Dijon, par le jury d'honneur qui sera composé comme suit :
M. Vurpillot, directeur des Etablissements TERROT de Dijon.

M. Piaz, le maître-photographe des Studios Piaz de Paris.
M. Chalmardrier, directeur du Service publicité de l'UNIVERSAL FILMS.
M. Ducoté, chef des Services photo



MOTO REVUE

a été la première à inviter les amateurs à participer à de grandes épreuves de tourisme et d'endurance....

Initiative qui a provoqué la création du Statut de l' "Amateur" par l'Union Motocycliste de France.

graphiques du PETIT PARISIEN, du MIROIR DES SPORTS et d'EXCELSIOR.

M. Camille Lacome, directeur de *Moto Revue*.

Dans notre numéro 572, du 24 février 1934, nous publierons le résultat du classement du jury d'honneur ainsi que le nom des lauréats du Grand Concours de Photographies et du Concours Annexe de Classement.

A l'honneur

ALORS que nombre de journaux ne consacrent à la motocyclette que quelques échos motophobes ou tout au moins mal informés, signalons à nos lecteurs que le *Carillon* d'Ostende publie

actuellement sous le titre : *Neuf mille kilomètres en moto*, — Vers le Soleil marocain, le récit fort bien tourné d'une randonnée qu'effectua M. Corman en Belgique, France, Espagne et Maroc.

Voici qui est autrement intéressant à lire qu'un fade roman d'amour pour personnes pâles.

Concours d'Hiver

NOUS rappelons à un certain nombre de concurrents de notre concours de photos d'hiver qu'ils n'ont plus que quelques jours pour se mettre en règle. C'est en effet le 15 février qu'a lieu la clôture de notre concours dont les résultats paraîtront dans le numéro 572 du 24 février.

Envoyez-nous d'urgence vos agrandissements sur papier noir contraste. N'oubliez pas que la présence d'une motocyclette, d'un sidecar ou d'un cyclecar est obligatoire sur la photo. Indiquez bien la légende et, en donnant nom et adresse, spécifiez si vous êtes abonné ou lecteur.

Le 15 février, il sera trop tard...

Distribution des Prix

A l'heure où nous mettons sous presse, se déroule à la *Maison de la Moto* la distribution des prix aux lauréats des épreuves organisées par *Moto Revue* en 1933 : Epreuves techniques et pratiques, Paris-Les Pyrénées-Paris.

Dans notre prochain numéro, nous publierons le compte rendu de cette cérémonie intime à laquelle assistent nombre de coureurs et de personnalités du monde sportif et dont le ton de franche cordialité montre combien est vive la sympathie qui lie *Moto Revue* et ses organisations à tous les motocyclistes.

IL FAUT SUPPRIMER LE PERMIS DE CONDUIRE INUTILE ET NÉFASTE A LA FOIS.

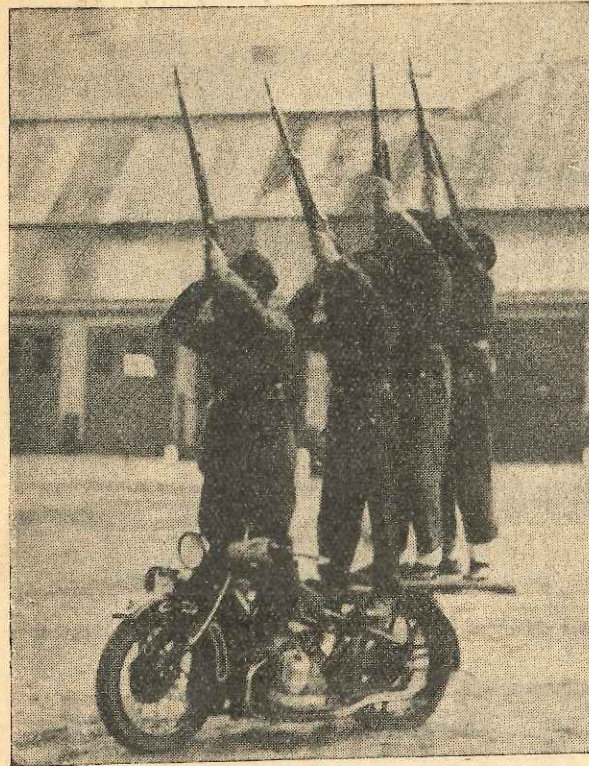
MOTORISATION...

Il nous semble particulièrement opportun, au moment où la Chambre Syndicale, suivant l'exemple donné depuis de longs mois par Moto Revue, fait de pressantes démarches auprès des Pouvoirs Publics pour obtenir la suppression du permis de conduire motocycliste, de dédier à M. M. les Ministres de la Guerre et des Travaux Publics, ces deux documents qui montrent à quel point Allemands et Italiens poussent activement la motorisation de leurs armées.

Le motocyclisme n'est pas en France développé comme il devrait l'être. Permis de conduire et taxes fiscales écrasantes paralysent un essor qui, outre son intérêt sportif et industriel, permettrait à l'armée de disposer d'éléments jeunes et actifs, lui facilitant singulièrement une motorisation qui s'impose plus que jamais de façon complète et ultra-moderne.

Il faudrait aussi que le sport motocycliste fut dirigé par des hommes avertis et entreprenants, ne perdant pas leur temps dans de stériles réglementations et de filandreux bavardages, n'étant pas dominés par l'esprit de clocher et les combinaisons de petits camarades. Il faudrait, en un mot, que nos dirigeants dirigent. N'est-ce pas trop leur demander ?

En Italie comme en Allemagne, ce sont des motocyclistes qui sont à la tête de leur sport. Chez nous...



Voici un exercice de tir acrobatique exécuté lors de la récente fête de la police motorisée à Berlin

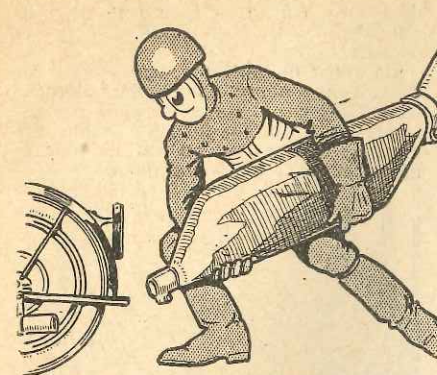
L'armée italienne a adopté cette 500 cmc. Guzzi à suspension arrière avec mitrailleuse légère montée sur l'axe de la direction. Voici un bersagliere en position de tir.



LES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS FAVORISENT LE MOTOCYCLISME. CHEZ NOUS...

Silence ! ! !

La motocyclette silencieuse est-elle possible ?



ON nous permette de revenir une fois de plus sur une question souvent traitée dans les colonnes de Moto Revue, mais si importante qu'il n'est pas inutile de la reprendre, celle du silence. De tous côtés se constituent des Ligues contre le bruit

et il est à craindre que leur activité et leur influence ne nous jouent de mauvais tours. Elles recrutent facilement des membres, beaucoup plus facilement que les clubs ne recrutent des membres pour la défense des usagers de la motocyclette. Il faut nous tenir sur nos gardes. Le gouvernement ne pense qu'à nous pressurer davantage, la presse profane se complait à représenter la moto comme un engin de mort, nous sommes de tous côtés entourés d'ennemis et il faut donc ne rien négliger pour ne pas faire passer dans les rangs de nos adversaires ceux qui jusqu'à présent sont restés indifférents et pour ne pas nous aliéner les sympathies que nous avons. Or il n'est pas douteux qu'on n'aime pas les gens qui vous gênent et qu'aucune considération d'intérêt général ne passe avant nos petites commodités particulières. Nous sommes étrangement individualistes en France et c'est pourquoi on ne réussit pas à constituer chez nous des groupements aussi puissants qu'à l'étranger. Or pourquoi avons-nous des ennemis ? L'automobiliste en général ne nous aime pas parce qu'en principe il voudrait que la route lui appartint à lui seul, peut-être aussi parce qu'il a été dépassé surtout en côte par des motocyclistes et que son orgueil a été blessé. Il faut aussi avouer qu'il y a parmi nous trop d'imprudents et tout récemment nous avons vu un motocycliste se jeter sur une voiture parce qu'il s'était retourné pour parler à son passager et ne savait plus où il allait. L'immense majorité des motocyclistes sages est discréditée par quelques fous. Mais quel est le reproche que vous entendez sans cesse adressé à la moto, c'est d'être bruyante. Et en toute sincérité il faut reconnaître que beaucoup de motocyclettes font trop de bruit, soit par la faute des constructeurs qui n'ont pas monté un système de silencieux efficace, soit par la faute des conducteurs qui ont modifié le système d'échappement de leur moto dans le fallacieux espoir d'aller plus vite ou simplement pour donner aux passants l'impression qu'ils pilotent un engin de course. Trop de vélomoteurs ont des silencieux insuffisants et font un bruit d'enfer. On oublie trop que pour le deux temps, le système de silencieux qui permet d'atteindre le meilleur rendement est en même temps celui qui permet d'obtenir le maximum possible de silence.

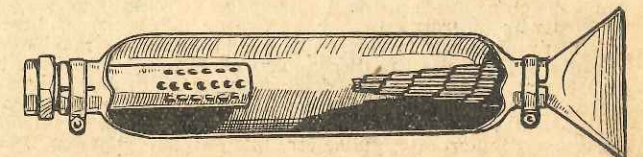
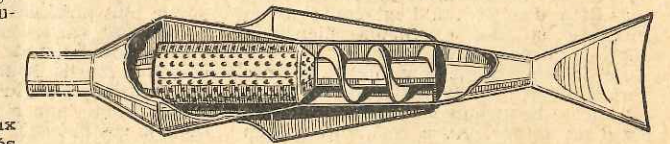
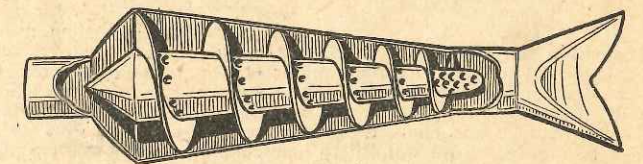
ENTENDONS-NOUS d'abord sur ce mot de silence. Il ne peut être question de silence absolu et il est peu vraisemblable que nous ayons de longtemps des motos aussi parfaitement silencieuses que certaines voitures de luxe, où il y a un silencieux jusque sur le carburateur pour supprimer le léger sifflement de l'air entrant dans le carburateur. C'est là un raffinement qu'il est impossible de demander. Notre ambition doit se borner à réduire le bruit jusqu'au point où il cesse d'être une gêne pour autrui, à agir sur lui et à le transformer en qualité de manière à ce qu'il devienne un son qui n'offusque pas des oreilles sensibles. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que la qualité du son est aussi importante que son intensité. Une huit cylindres peut faire autant de bruit qu'une moto monocylindrique, mais par suite de la périodicité plus fréquente des vibrations il en résulte un son continu beaucoup moins désagréable. Qu'y a-t-il de plus bruyant qu'un moteur d'aviation et pourtant l'oreille est moins affectée par ce bruit que par celui d'une moto. Bien entendu cela n'est exact que dans certaines limites et il y aurait quelque sadisme à goûter le miaulement aigu de certaines voitures de course. Mais en fait, il y a des voitures de sport dont l'échappement est aussi bruyant que celui d'une moto dépourvue de silencieux, mais n'irrite pas au même degré des oreilles sensibles.

Aussi s'explique-t-on la double difficulté qu'ont à surmonter les constructeurs de motocyclettes. Il leur est difficile de loger sur une moto un silencieux d'assez grande capacité pour obtenir une détente assez élevée des gaz et ainsi réduire l'intensité du son. Ils ne peuvent d'autre part empêcher complètement les saccades de l'échappement et renvoyer les gaz brûlés dans l'atmosphère en un courant continu.

D'autre part, tous nos moteurs sont des moteurs à haut rendement. Puisqu'on trouve des supersports 500 cm³ développant plus de 30 CV et que la nouvelle Brough 1.000 cm³ est équipée d'un bicylindre, à deux carbu-

rateurs à deux magnétos d'ailleurs qui donne la bagatelle de 74 CV et permet d'atteindre le 180 en solo et le 140 avec un sidecar. Les moteurs à soupapes latérales ont eux aussi un rendement élevé, au moins une trentaine de CV au litre de cylindrée, ce qui est, très supérieur au rendement de la plupart des moteurs de voitures. Or un moteur à grand rendement est plus bruyant ou, si on préfère, plus difficile à rendre silencieux. En effet il a un taux de compression élevé, ce qui se traduit par une pression d'explosion plus élevée et par contre coup une pression plus élevée des gaz d'échappement au moment où ils sont évacués dans l'atmosphère. De plus ces moteurs sont à régime très élevé et des vitesses de rotation de 5 ou 6.000 t.m. n'ont rien d'exceptionnel. Cela oblige à leur donner une forte avance à l'échappement et à évacuer les gaz brûlés au moment où leur pression est encore très élevée. Par contre coup, on ne peut, sans risque de contrepression réduire la section de passage laissée aux gaz dans le silencieux, ce qui serait un moyen d'assurer la continuité du courant gazeux et d'agir sur la qualité du bruit. Avec les deux temps, la difficulté est plus grande encore à cause de l'échappement extrêmement brusque, puisqu'il doit s'effectuer pendant une faible durée de la course du piston. Ne nous dissimulons donc pas que de très sérieuses difficultés sont à surmonter. Nous ne pouvons demander de gros poly-cylindres à taux de compression peu élevé et à faible régime, ou du moins nous ne pouvons les exiger au prix actuel des machines populaires. De plus, ils seraient lourds et encombrants et enfin leur complication ne serait peut être pas souhaitable aux yeux de beaucoup de motocyclistes.

Il y a aussi des considérations esthétiques qui peuvent intervenir. Quel motocycliste n'aime pas la ligne gracieuse des



Les divers silencieux actuels, tous basés sur la détente des gaz sont satisfaisants... avant que leur possesseur ne les « améliore »

gros tubes d'échappement au chromage étincelant qui donnent à la machine un aspect fini et luxueux ? Nous verrons tout à l'heure qu'un système d'échappement devrait comprendre à la sortie du cylindre une chambre de détente, mais avec nos conceptions actuelles de l'élégance d'une machine, nous trouverons que cela est déplaisant à l'œil. Il y a des constructeurs qui ont monté des échappements de ce système, mais ils y ont renoncé, non que ces systèmes n'aient pas donné les résultats escomptés, au point de vue du silence, mais parce que leur aspect ne plaisait pas à la clientèle. On ne les trouve que sur quelques machines où le mécanisme est presque complètement enclos et sur lesquels la chambre de détente peut être dissimulée sous le capotage.

Rendement

Un bon système de silencieux devrait non seulement réduire l'intensité du bruit et en modifier la nature, mais il devrait du même coup, améliorer le rendement en favorisant la détente des gaz. Il est en effet, prouvé par les travaux de Kadenacy, que la détente des gaz brusques au moment de l'ouverture de la soupape d'échappement produit un vide énergétique, mais qu'ensuite la pression subit une série d'oscillations. Tantôt elle descend au-dessous de la pression atmosphérique, tantôt elle devient supérieure à celle-ci. Il est donc important d'avoir une chambre de détente qui favorisera la détente brusque des gaz et augmentera le vide qui en résulte. On se débarrassera ainsi d'un seul coup de la majeure partie des gaz brûlés et on réduira la contre-

encore, et bien plus que pour un quatre-temps disposer immédiatement à la sortie du cylindre une chambre de détente. Remarquons que les constructeurs de deux temps s'en sont rendu compte. Ainsi, nous trouvons chez Villiers et chez Radior une chambre de détente en aluminium et sur les Scott de sport, le collecteur d'échappement joue le rôle d'une véritable chambre de détente. Comme on le voit, silence et rendement peuvent aller de pair.

Silencieux

La chambre de détente doit être complétée par un ou deux silencieux et il en est d'excellents, puisque les divers concours de silencieux ont démontré qu'ils augmentent le rendement dans la marche à puissance réduite et que dans

Les vélomoteurs sont souvent munis de pot de détente de grande capacité.

la marche à pleine puissance, la perte ne dépassait pas 10%. Des résultats plus favorables encore seraient atteints si les silencieux étaient employés concurremment avec une chambre de détente.

Ce serait une erreur de croire qu'une chambre de détente, si grandes qu'en soient les

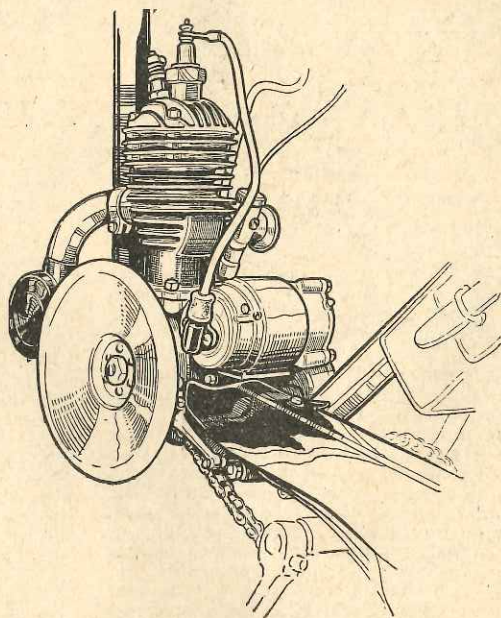
Voici le pot de détente en aluminium d'une petite machine anglaise.

dimensions, pût suffire à amortir, suffisamment, le bruit. Elle l'atténue sans doute, et d'autant plus que son volume est plus grand, mais les pulsations subsistent et notre but doit être de n'évacuer vers l'extérieur qu'un courant continu de gaz ayant la plus faible pression possible.

La première de ces conditions est remplie par une série de chambres ou encore d'une chambre hélicoïdale. On fait accomplir aux gaz le plus long trajet possible. Plus les gaz avancent dans le système d'échappement et plus les pulsations s'estompent. L'abaissement de la pression est obtenu en refroidissant les gaz le plus possible. C'est loin d'être une tâche aisée, car les gaz sont de très mauvais conducteurs de la chaleur (c'est à certains égards heureux, car sans cela nous aurions les plus grandes difficultés à faire fonctionner nos moteurs). Mais dans le cas présent, il n'y a guère que la la couche en contact avec les parois froides qui se refroidisse. Il faut donc s'ingénier à brasser énergiquement les gaz, de manière à ce que la masse se refroidisse. On a même réalisé des silencieux dans lesquels de l'air frais vient se mélanger aux gaz. A la vérité, si on emploie, comme nous le disions plus haut, une chambre de détente avant le silencieux, une bonne partie du travail sera

déjà faite car la détente reste le plus efficace moyen de refroidir une masse gazeuse.

La queue de poisson a deux effets heureux. Tout d'abord, elle régularise l'écoulement des gaz et contribue ainsi à transformer le bruit en un son continu. De plus, les gaz sortent en une nappe très mince et se refroidissent mieux.

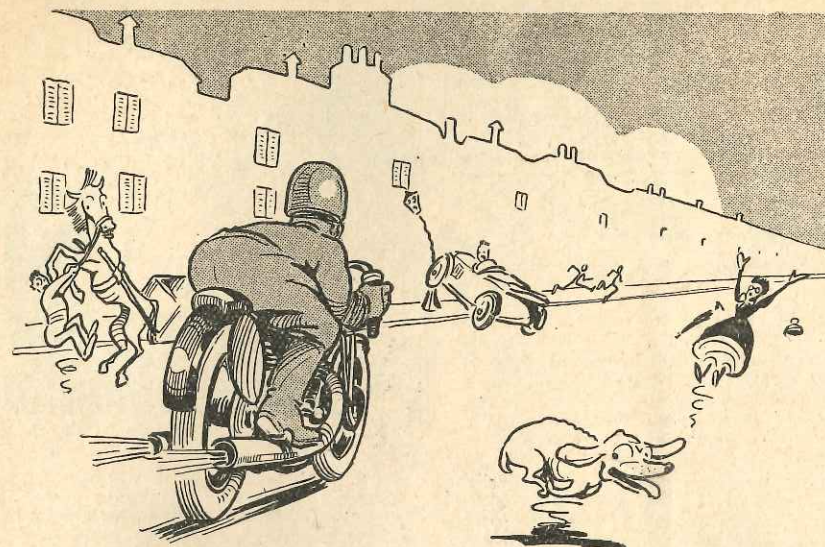


Le mauvais conducteur

Il y a trop d'amateurs de bruits. Certains n'hésitent pas à supprimer le silencieux ou tout au moins à en enlever les cloisons. En Angleterre, les policiers passent un fil de fer dans les silencieux et ainsi se rendent compte de l'absence ou de la présence des cloisons. C'est là une méthode très critiquable, car on peut très bien avoir un silencieux ayant une chambre centrale sans aucun cloisonnement. Seul, l'audiomètre permet de se faire une idée de l'efficacité d'un silencieux et pourtant les indications de l'audiomètre ne doivent pas être interprétées d'une manière trop absolue et on se représente mal un gendarme, obligé de se servir de cet appareil encombrant et assez délicat. La meilleure solution consisterait à faire passer cette épreuve à la machine type soumise par le constructeur à l'examen du Service des Mines. Par la suite, les propriétaires de machines de ce modèle, n'auraient en cas de procès-verbal qu'à prouver que leur silencieux est conforme à celui de la machine type.

D'autre part, la manière dont on conduit sa machine exerce aussi une très grande influence sur le bruit. Les accélérations en première ou en seconde, avec toute la « gomme » sont aussi néfastes pour les oreilles des passants que pour la machine elle-même. Un bon conducteur pilotera une machine de course entièrement dépourvue de silencieux sans aucun bruit qui risque d'attirer sur lui les foudres des représentants de l'ordre. Il est malheureusement très difficile d'intervenir contre les conducteurs amateurs de bruit. Il faudrait qu'on sût à partir de quelle intensité le bruit est nuisible et ensuite il faudrait pouvoir mesurer cette intensité.

Nous n'avons d'ailleurs pas une très



grande confiance dans les mesures répressives. Il faudrait une police beaucoup trop considérable pour qu'elles soient efficaces. Il n'y a qu'un procédé, mais il est lent, c'est de faire l'éducation des motocyclistes et de leur montrer qu'en enlevant leurs silencieux, ou en les truquant, ils ne réalisent aucun gain de vitesse. Ne court-on pas à Brooklands, avec des silencieux et ils sont de taille !

et pourtant que de records ont été battus sur une piste qui est loin d'être parfaite.

Les bruits mécaniques

Ils ne sont pas, en général, très intenses et n'affectent que le motocycliste, et encore peut-on s'étonner d'en voir qui supportent sans impatience un bruit de ferraille. Ne parlons pas de bruits qui

annoncent quelque chose de grave, cognements, cliquetis persistant, râcléments. Négligeons aussi des bruits normaux, comme le cliquetis des soupapes, qu'il est bien difficile d'éviter complètement avec des soupapes en tête (à moins de les enclore complètement). Nous ne trouvons d'ailleurs pas pour notre part, que le cliquetis des soupapes soit gênant.

Mais ce qui vraiment porte sur les nerfs, c'est le bruit de ferraille que font parfois les garde-boue ou le porte-bagages ou encore la béquille. Il est en général possible, sinon de supprimer, du moins d'atténuer ces bruits, en consolidant les attaches, en mettant des rondelles Grover aux écrous qui se desserrent. Ils sont d'ailleurs devenus beaucoup plus rares sur les machines actuelles sur lesquelles on emploie des garde-boue et des porte-bagages très rigides.

Conclusion

Nos moteurs à haut rendement évacuent dans l'atmosphère des gaz qui ont encore une température et une pression élevée. Il est donc très difficile, sinon impossible, de les rendre entièrement silencieux, mais du moins, on peut les rendre « raisonnablement bruyants ». Il est regrettable que la mode des tuyaux d'échappement empêche de disposer à la sortie du moteur une chambre de détente, car cette détente brusque aurait pour conséquence un refroidissement et une chute de pression. Quant aux deux temps, cette chambre de détente est une complète nécessité.

RAVISSÉ.

UNE NOUVEAUTÉ : LA ROUE LIBRE ULTIMA

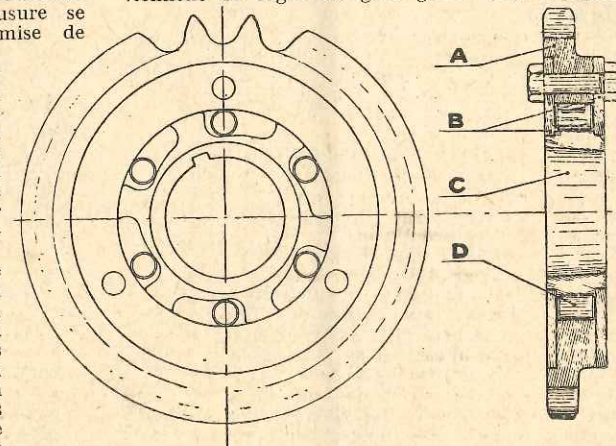
La roue libre a conquis droit de cité sur les voitures, on connaît les avantages qu'elle procure. C'est d'abord l'extrême facilité avec laquelle elle permet de changer de vitesse. Ensuite elle évite l'emballement du moteur dans les descentes et c'est là quelque chose de très important car c'est à ce moment que des ruptures d'organes se produisent dans le moteur surmené. L'usure se trouve ralentie et on économise de l'essence.

Les avantages de la roue libre ne seraient pas moins sensibles sur une motocyclette et on épargnerait aussi au moteur et à la boîte de vitesses les mauvais traitements qui sont trop souvent leur lot. La roue libre contribuerait à atténuer les à coup résultant d'une conduite maladroite.

Il ne faut pas cependant se dissimuler qu'une roue libre, si elle ménage les autres organes, doit être établie avec un grand soin pour résister aux efforts auxquels elle est soumise. Peu de marques ont une réputation aussi enviable qu'Ultima et les machines du constructeur de Lyon sont réputées pour l'esprit pratique dans lequel elles ont été conçues, pour le soin de leur construction, et pour les fidèles services qu'elles rendent à leurs possesseurs. Leur constructeur est toujours à l'affût du progrès ainsi qu'en témoignent ses excellents modèles à transmission acatène. Nous pouvons être sûrs que la roue libre qu'il a étudiée est parfaitement adaptée à la motocyclette et qu'elle offre toutes les

garanties d'un fonctionnement impeccable et d'une extrême robustesse.

Cette roue libre se monte à la place du pignon secondaire de la boîte de vitesses. Elle se compose des organes suivants : 1° un corps (C) solidaire du pignon d'entraînement de la boîte. Ce corps comporte 5 rampes dans lesquelles viennent se loger de gros galets (D).



Sur le corps (C) se monte le pignon de chaîne qui peut tourner sur C et qui porte deux rondelles boulonnées sur lui (B.). Ces deux rondelles maintiennent latéralement les galets. On voit que cette roue libre ne comprend que des organes très simples et très robustes.

Le fonctionnement est des plus simples. Le moteur entraîne le corps C, les galets glissent sur la rampe et viennent se

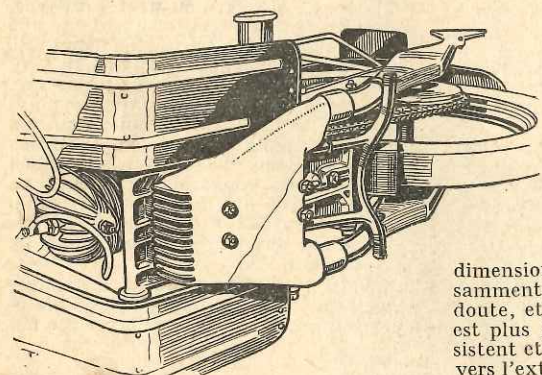
coincer contre la partie intérieure du pignon A qui devient ainsi solidaire de C et tourne à la même vitesse que lui : il en est ainsi chaque fois que C prend une vitesse supérieure à A, c'est-à-dire chaque fois que le moteur est en tirage.

Fermons les gaz ; le moteur n'est plus en tirage, la roue arrière entraîne le pignon A, ce qui dégage les galets. Le pignon A tourne alors librement sans entraîner le corps C. Cela se produira chaque fois qu'on fermera les gaz ou que le moteur tournera à un régime inférieur à celui correspondant à la vitesse de la machine et à la démultiplication. Nous pourrions ainsi descendre une côte, le moteur étant au ralenti et c'est là une impression extrêmement agréable. Au bas de la côte on donne un peu de gaz et dès que la machine va ralentir, que le moteur tirera, la roue libre sera enclanchée.

Cette roue libre si simple et composée d'un petit nombre de pièces d'une robustesse à toute épreuve est parfaitement rationnelle. Son fonctionnement est absolument sûr.

Elle augmente, sans complications mécaniques, la souplesse de la machine, rend le passage des vitesses d'une facilité extrême, ménage le moteur et la transmission. Il y a donc là une très heureuse initiative et une réalisation très habile d'un organe qui, après s'être imposé sur les voitures, ne manquera pas de connaître un égal succès sur les motos.

CARBUREL



pression qui s'oppose à la remontée du piston. Le moteur chauffera moins et le rendement se trouvera accru. Il en résulte de plus un refroidissement très énergétique des gaz avec une chute de pression correspondante, ce qui simplifiera beaucoup la question du silence. Cette chambre de détente ne doit comporter aucune chicane. On disposera à l'extrémité de la tubulure un des excellents silencieux dont on dispose actuellement.

La présence d'une chambre de détente immédiatement à la sortie du cylindre est encore beaucoup plus importante sur les deux temps. Avec ces moteurs, en effet, nous ne disposons pas de l'énergie balayage opérée par le piston. Le balayage opérée par les gaz frais, est très peu efficace et s'il n'y avait pas le vide, opérée par la détente brusque des gaz d'échappement, il est peu probable qu'un deux temps puisse fonctionner dans des conditions satisfaisantes et qu'une charge de gaz frais, assez importante, puisse être introduite dans le cylindre. Il faut donc la

Le Salon de Milan

(de notre envoyé spécial Robert Sexé)

EXCELLENTE n'est-ce pas, toute cette bonne propagande... écrite et verbale ! : « Faites de la moto ». Et singulièrement convaincante quand elle prêche (aussi !) par l'exemple !!! Voyez-vous ce défilé de la Rose d'hiver, dans les rues de Milan.

En tête, le président du Moto-Club d'Italie, le prince Buoncompagni. En bonne compagnie... du reste. On remarquait, chef de file des escadrons « Guzzi », l'Irlandais Stanley Woods. Dans cette brigade de 3.500 cavaliers motocyclistes, il y avait même 22 Néoïs et Néoïses ! Bravo ! Nice... Ah ! cette symphonie, en sourdine ? de 3.500 moteurs. quel éloquent discours, n'est-ce pas ?...

Décidément, même en technique, il faut toujours en revenir à l'Etat et à ses lois. Au pouvoir central, créateur des routes, qui lisses ou défoncées, déterminent l'évolution de tout moyen de transport... Créateur aussi, de la fiscalité dictant même la cylindrée et le réglage des moteurs...

Au temps où, en Italie, seules les motocyclettes légères d'une cylindrée inférieure à 125 cmc. bénéficiaient de l'exemption d'impôt et de permis de conduire, on ne voyait guère, au Salon de Milan, qu'une foule de ces engins. Ni vélos, ni motos à puissance (?) de moteurs, et possibilités ! par trop faibles.

Dès que la limite fiscale des « Sans taxes ni permis » fut portée à 175 cmc., alors on assista à un essor incroyable des motocyclettes de cette cylindrée. On en vit de très lourdes, de très chères, de vrais 500 cmc., mais à moteur réduit en litrage, mais très poussé, grâce à de coûteux arbres à cames en tête, etc. L'Italie devint rapidement imbattable, s'annexa toutes les premières places, tous les records du monde. En 175 !

Mais tous ces petits moteurs très comprimés, très compliqués, tournant très vite, se montrèrent, à la longue, fort désagréables à conduire et par trop délicats... Pour leur prix de revient, on aurait pu établir une robuste 350 cmc. ou même une 500 latérale.

Les lois fiscales, seules, créaient ce développement tout artificiel, et néfaste au point de vue économique... et défense nationale. On le comprit bien vite (en Italie). Depuis 1933, plus d'impôts, plus de permis de conduire pour toutes les motocyclettes.

Les résultats ? Le Salon de Milan vous les montre d'une façon frappante. Guère plus de 175 cmc. Pour utiliser l'outillage existant, vous les voyez transformées en 220 cmc. ou même en 250 cmc. Et tout le gros effort des constructeurs se porte sur la 500 cmc.

Depuis le grave accident survenu à leur benjamin, Tonino, les cinq autres

frères Benelli avaient arrêté presque complètement l'activité en courses de la célèbre marque.

Dans cette vieille et charmante cité de l'Adriatique, Pesaro, on travaillait ferme, pourtant.

Le fruit de ce labour, c'est une majestueuse 500 cmc. Le vaste édifice luisant et cruciforme cachant la cascade de pignons, entraînant l'arbre à cames supérieur, la magnéto et la dynamo séparées, lui donne une allure bien personnelle.

Le cylindre incliné, le carter d'huile avant qui enferme le dynamo d'éclairage (juste derrière ce radiateur d'huile en nid d'abeilles, placé là pour le bonheur des journalistes !), une heureuse répartition des organes, font de la nouvelle « Benelli » une des plus belles motos du Salon.

Les concours de beauté sont à la mode, décidément : voilà deux autres candidates. Les 500 cmc. de « Simplex », et la « Taurus » de même cylindrée.

Leurs blocs moteurs, de forme plaisante, enferment tous deux des chaînes primaires sans réglage, solution décidément très à la mode, dans tous les pays, pour 1934.

Les culbuteurs de la « Simplex », l'arbre à cames de la « Taurus » sont enfermés dans des carters si semblables qu'on ne devine guère la différence, à première vue.

Moteurs inclinés, blocs à ailettes, tuyaux relevés, cadres doubles, donnent à ces deux machines comme un air de famille. « Simplex », qui excellait dans la 175 cmc. sport, tout comme « Benelli », voilà encore une marque qui passe à la 500 cmc. Et même les fabricants bolognais de la « M. M. » maintenant célèbre, ne se sont pas endormis sur leur litière de lauriers.

Record du monde, en 175 cmc., à plus de 161 kilomètres à l'heure, championnat d'Italie, remporté par ce même Luigi Bonazzi que sa participation cette année à 48 épreuves de vitesse et d'endurance classe comme le plus complet des pilotes transalpins.

Directement en-dessous de cette 175 des records, qui est bien ce qu'on a fait de plus aérien, de plus fuyant, de plus effilé en motocyclette, à côté de ces 175 de compétition qui sont bien plus rapides sur circuit, n'est-ce pas, Barthe et Dubois ? on voyait une massive 500 cmc. semi-bloc strictement utilitaire ! et latérale !

« Bianchi », encore une marque qui vous sort une 500 cmc., culbutée, celle-là, avec carter d'huile avant un peu bien mastoc, il est vrai.

On aime, en Italie, décorer le réservoir des motos de désignations poétiques : « Aile d'Or », de « Simplex », « Flèche céleste », de « Bianchi ». Ça vaut bien... un simple numéro d'ordre...

La nouvelle « Gilera » 500, si robuste, elle aussi, a un carter d'aspect assez

lourd. Notons, sur cette culbutée, une culasse à bain d'huile pour les ressorts et les culbuteurs de soupapes, imitée de la « New Imperial ».

La plus grande marque italienne, la « Guzzi » est l'œuvre de deux hommes : Carlo Guzzi et l'ingénieur Parodi. Voilà plus de dix ans, qu'avec une ténacité couronnée par le succès, ils perfectionnent sans cesse leur célèbre mono horizontal. Sans changer en rien les données essentielles du type, ils l'ont considérablement remanié pour 1934. La 500 a été dotée d'une culasse classique à deux échappements et culbuteurs, de quatre vitesses dans le bloc, d'un cadre encore plus bas et plus compact à éléments estampés formant l'embase (verticale !) du moteur.

On notera, pour la 500 cmc. et pour la 250 cmc. que l'alésage est plus grand que la course : 88 x 84, dans un cas, 68 x 64, dans l'autre. Il est fort probable que les nécessités de logement d'un moteur horizontal ont imposé cette particularité. Guzzi reste fidèle, également, au volant extérieur.

La trois-cylindres semble avoir été abandonnée. Par contre, la suspension élastique arrière, à ressorts multiples placée sous le moteur, a été simplifiée, allégée et... généralisée ! On la trouve, maintenant, même sur les nouvelles 500 cmc. et 250 cmc. grand sport.

Ce fait caractéristique, survenant après une « Olympia Show » où cinq marques anglaises cataloguaient des « cadres élastiques », doit donner à réfléchir à notre construction nationale....

A noter, également, que sur les « Guzzi » comme sur les « Frera », on a adopté des pneumatiques plus gros pour la roue arrière que pour la roue avant.

La roue tractrice, grosse porteuise, souvent, et suivieuse, toujours, doit chausser un plus fort numéro que la roue directrice....

Trônant à la place d'honneur, on voyait la bicylindre de course. Ses brillants débuts dans le Grand Prix d'Italie laissent espérer une triomphale saison 1934, qui pourrait bien être, ma foi ! « sous le signe du bicylindre ». Avec « Husqvarna »....

Le nom de « M.A.S. » est bien connu en France, depuis son succès dans Paris-les Pyrénées, précédant de peu sa performance d'équipe dans les pénibles Six Jours Internationaux.

Sous l'énergique impulsion de son directeur, l'ingénieur Seiling, « M.A.S. » a acquis une forte position commerciale. Une 500 sport culbutée, une 600 cmc. latérale complètent maintenant la gamme.

La culasse de la latérale est en alliage léger. Après Londres, Milan confirme cette pratique qui promet d'être universellement adoptée bientôt.

Sur tous les modèles « M.A.S. », une tôle chromée masquant ces excroissances indésirables, ces nids à boue de la pompe à huile et du boîtier du rupteur, plantés sur la distribution, est une nouvelle preuve de cette tendance vers les ensembles mécaniques flasqués.

Les motos carrossées étaient, à Milan, bien moins en évidence qu'à l'Olympia. On en trouvait un bien séduisant exemple au stand « Sertum ». Le cadre en tôle emboutie qu'emploie cette firme se prêtait à un capotage complet du moteur. On n'y a pas manqué. Les courbes des vastes garde-boue enveloppants, cette tôle en coupe-vent servant de support au phare et masquant le toujours peu élégant ressort de suspension. Vous verrez que tout cela sera bien souvent copié, à l'avenir.

Cette petite firme « Sertum » fait preuve d'un réel courage en alignant toute une série de modèles, depuis une très légère et très basse 120 cmc deux-temps à cadre « embouti » spécialement destinée aux « moins de 15 ans » des Jeunes Gardes fascistes, les Balillas et les 250 cmc. à bloc moteurs à quatre-temps, jusqu'à la massive 500 cmc. deux-cylindres côte à côte, d'un dessin rappelant la grosse « Triumph », mais à soupapes latérales.

L'exemple de « Sertum », de ce petit atelier autrefois spécialisé dans l'étude des moteurs d'aviation, et qui met sur le marché cinq modèles de motocyclettes légères ou lourdes toutes originales et très heureusement réalisées, est caractéristique de l'état d'esprit actuel des constructeurs italiens.

On sent partout, au Salon de Milan, cet amour fervent de la belle mécanique, une joie de créer qui est vraiment reconfortante pour le visiteur.

Voilà bien des années déjà qu'on n'entendait plus guère parler de « Frera », bien connue pourtant dès l'avant-guerre pour sa fabrication soignée.

L'officine de Tradate, dirigée maintenant par un ingénieur expérimenté, Soprani, rouvre ses portes, et expose une 500 cmc. latérale « Raid confort » spécialement dessinée pour le grand tourisme.

Vous voyez, par tous ces exemples, que les latérales sont en grande faveur en Italie, maintenant. Et vous imaginez bien que je souligne ce fait avec quelque satisfaction....

Il n'y a pas de vélomoteurs à la Permanente, mais quelques motos ultra-légères munies de l'excellent petit bloc-moteur deux vitesses allemand fabriqué par « Sachs », « Bianchi », notamment, l'a adopté pour sa nouvelle 100 cmc.

Signalons l'extrême popularité, dans toute la péninsule de ces trois roues commerciales, toujours constitués par une moto parfaitement normale dont on a remplacé la fourche arrière par un bâti à deux roues muni d'un différentiel.

Et il n'y a guère de stand à Milan qui n'expose son « moto fourgon ».

Nul doute que leur réel succès soit dû, pour une bonne part, à l'exemption de permis de conduire et d'imposition dont ils jouissent tout comme les motocyclettes.

Il est bien spécifié, dans la loi, que les trois-roues, pour jouir de ces faveurs,

doivent avoir une selle comme siège du pilote, et je crois bien aussi, un guidon comme « dirigeoir ».

La marque « Ollearo », dont nos lecteurs connaissent certainement les motocyclettes à cardan monocylindriques, s'est spécialisée, depuis quelques années, dans la production de ces motos fourgons, sa transmission par arbre se prêtant tout particulièrement à une telle construction.

Devant les résultats nettement encourageants obtenus avec ces véhicules commerciaux, « Ollearo » s'est lancé audacieusement dans la production d'un véritable cyclecar basé sur les mêmes principes.

Cette « motovetturetta », eh bien, oui, vue de trois-quarts arrière, c'est tout à fait une voiturette torpédo complète avec vaste pare-brise, capote et roue de recharge.

Vue de l'avant, bien entendu, elle ne présente qu'une unique roue, en partie masquée par un coupe-vent. Mais l'impression la plus curieuse qu'on en a, c'est bien quand on examine l'intérieur.

Imaginez une moto placée au beau milieu d'un petit salon tendu en délicat velours brun, une moto avec sa selle, son réservoir, son guidon...

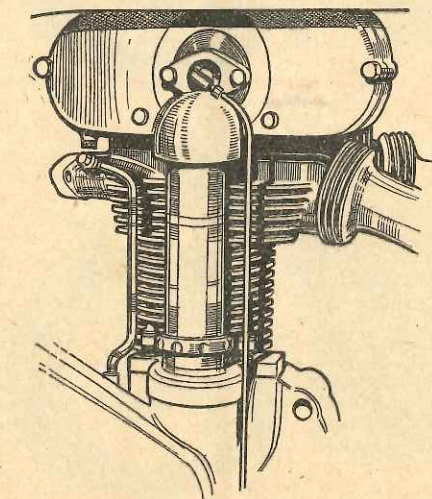
Ouvrez la portière, pénétrez hardiment, vous êtes là, en selle, le guidon sport bien en main. Devant vous, protecteur, l'écran complet du pare-brise, derrière vous, un vaste siège bien rembourré pour vos deux passagers éventuels...

La voilà bien, n'est-ce pas, l'étrave avant, la moto carrossée, enfin !

Demain, je le sais, une mince couche de neige, un froid vil m'attend, sur l'autostrada de Turin.

Pluie glacée, vent du Nord, pauvres 36 degrés internes, qu'il faut conserver, sous peine de mort, grâce à un matelasage vraiment écrasant. Je le vois, ce long ruban, à dérouler kilomètre par kilomètre, de la Permanente jusqu'au Poitou hivernal !

Eh oui ! les « sportifs » des beaux dimanches d'été, ils trouveront parfaitement ridicule cette moto 500 cmc. culbutée à quatre vitesses, dont le bon gros cylindre, sous vous, est dissimulé derrière des tôles, et qu'on a emprisonné dans ce vaste cadre métallique garni d'étoffe plaisante à l'œil.



L'A. C. T. Bianchi de course.

Et le changement de vitesse au pied, le guidon T. T. à doubles manettes leur sembleront une mauvaise plaisanterie.

Pour ma part, cet hybride, je dois le dire, m'a séduit : faire de la moto en chambre, comme sur un home-trainer, et se déplacer pourtant, bien confortablement, bien au chaud, avec sa femme... et ses bagages, quel rêve, n'est-ce pas ? pour un après-midi d'hiver, et pour la vieillesse, qui vient..., ce plus long après-midi d'hiver...

Le dernier dimanche neigeux emplit la Permanente de la cohue impénétrable des grands jours. J'abandonne à leur sort les simples assembleurs de pièces anglaises, je n'ai pas un regard pour de bien séduisantes anglaises, belges, ou allemandes déjà admirées ailleurs.

Un coup d'œil à la « Miller », à cette moto légère si plaisamment carrossée, tout comme l'« Excelsior » anglaise. A côté de cette gentille personne si gentiment habillée, sa pauvre sœur, la moto nue du même type, qui étale le fouillis de ses organes semble parfaitement indécence, savez-vous... Aucun doute possible. La moto de demain se vêtira de tout un assortiment de tôles élégamment incurvées, plus ou moins aérodynamiques et certainement protectrices.

Par une curieuse coïncidence, les motos utilitaires anglaises, et toutes les motos de records, cette année, « s'entôlent » de plus en plus.

Protection complète de la distribution enfermée dans un bain d'huile, y compris les tiges des soupapes, au mouvement si rapide ; protection complète de toute la transmission, y compris la chaîne arrière tournant éperdument ; protection partielle du cavalier par l'étrave avant, par le pare-brise pliant, l'indispensable saute-vent au-dessus du guidon, oui, nous obtiendrons tout cela, peu à peu. Et trop tard, peut-être.

La moto n'est point un jouet seulement, l'« engin » si plaisant, mais peu pratique, des jours de congé qu'on espère ensoleillés, elle est, pour beaucoup, l'outil de travail, l'instrument de transport quotidien, qu'il vente, qu'il pleuve, qu'il neige.

A Milan, à Paris, comme à Londres, j'ai vu de très beaux châssis, certes, mais si peu de motos complètes, parce que « protégées ».

Crotté, boueux, misérable, au soir d'une journée glaciale, on arrive dans quelque rédaction bien tiède, quelque bureau d'études surchauffé, on discute alors, avec un « feu » que ne justifie guère la température de vos extrémités, ces perfectionnements nécessaires, protecteurs...

Il se trouve toujours alors un de ces motocyclistes papillons qui sortent avec les beaux jours pour laisser tomber un : « Mais ce n'est pas sport », avec un petit sourire dédaigneux.

Cercle vicieux qui emprisonne la construction motocycliste. Eternelle psalmodie alternée : « La moto n'étant pas faite pour l'hiver, les motocyclistes ne sortent pas l'hiver », « Les motocyclistes ne sortent pas l'hiver, la moto n'est pas faite pour l'hiver ». Ne se trouvera-t-il donc personne pour briser, chez nous, cet... envoûtement ?

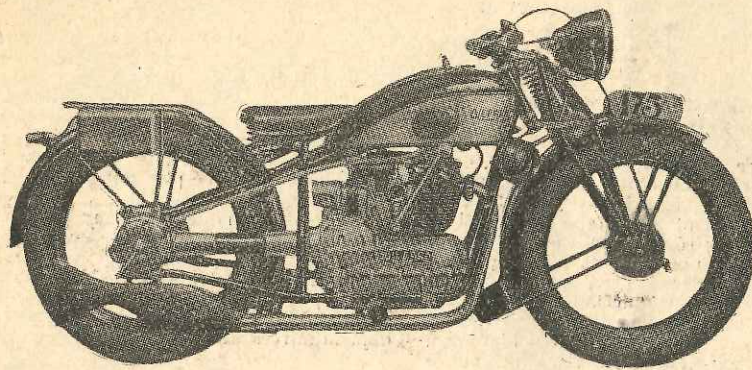
Robert Sexé

NOUVEAUTÉS ITALIENNES DU SALON DE MILAN

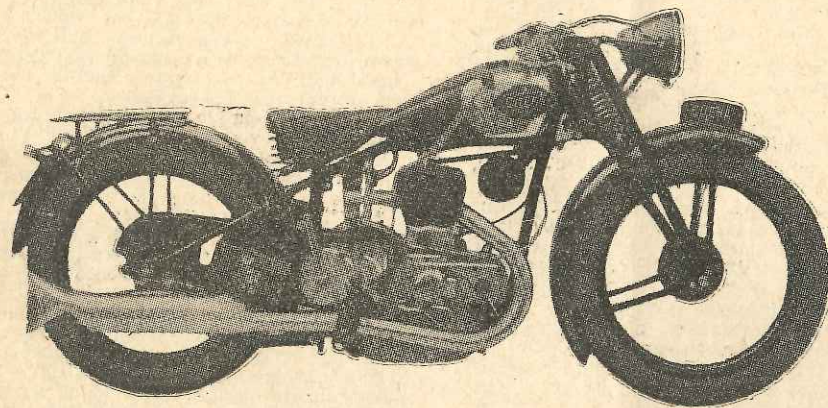
Page d'Album

Signalons à nos lecteurs qu'aucune de ces machines n'étant commercialisée en France, il est inutile de nous demander des renseignements d'ordre commercial ou financier.

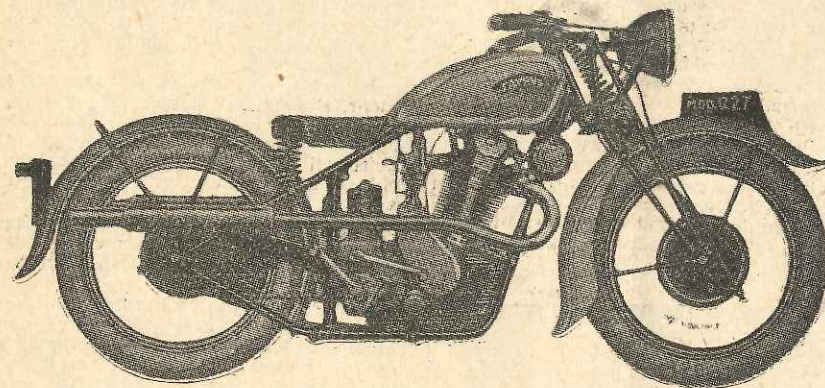
Moto Revue, à l'inverse de certaines publications d'autres pays, ne censure pas les motocyclettes d'importation étrangère, n'ayant qu'un but : la plus complète documentation de ses lecteurs pour le plus grand développement de la technique motocycliste.



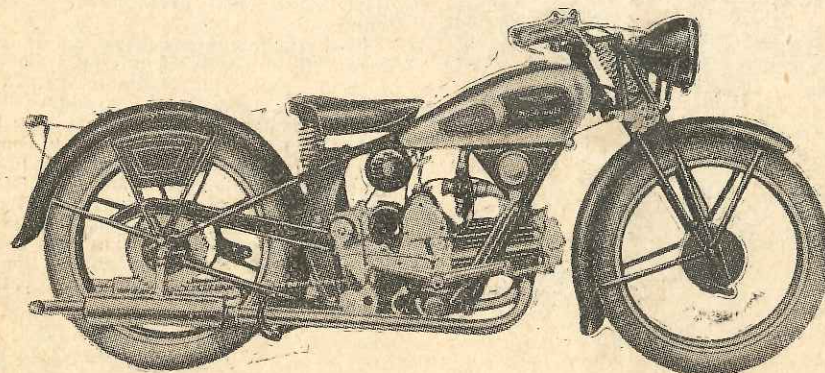
L'Ollearo 175 cmc. bloc moteur transmission acatène.



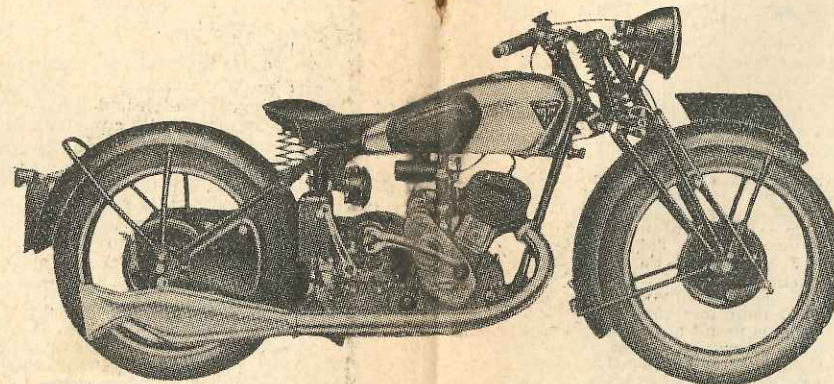
La Gilera 500 cmc. semi bloc soupapes latérales.



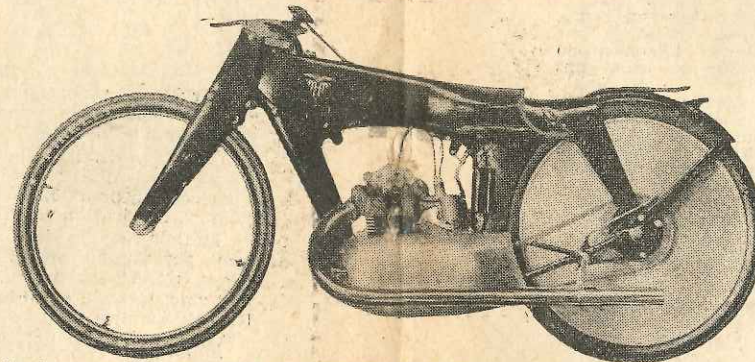
La Taurus 500 cmc. bloc moteur 4 vitesses, sélecteur incorporé



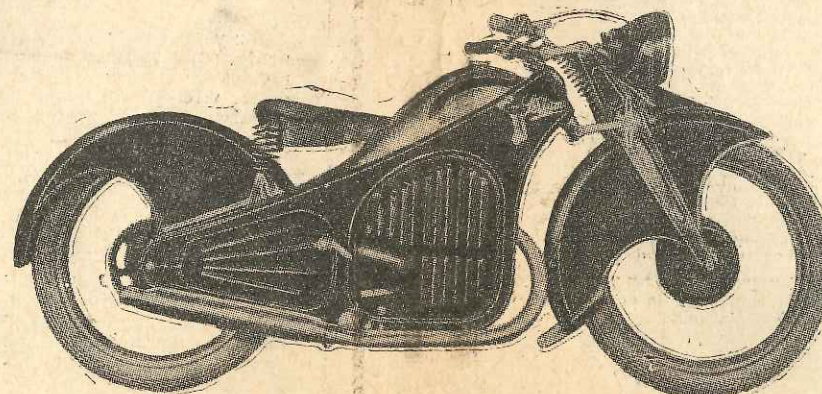
La 500 cmc. Guzzi à culbuteurs 4 vitesses, sélecteur, ressorts de soupapes à pincettes.



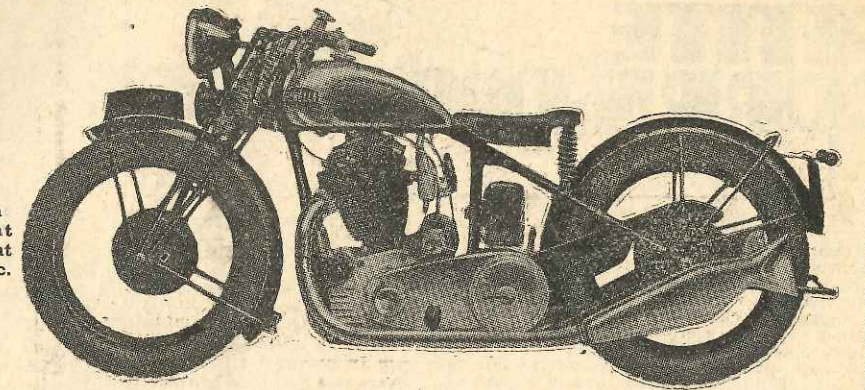
La 500 cmc. MM. à soupapes latérales boîte Sturmev montée sur un prolongement du carter formant réservoir d'huile.



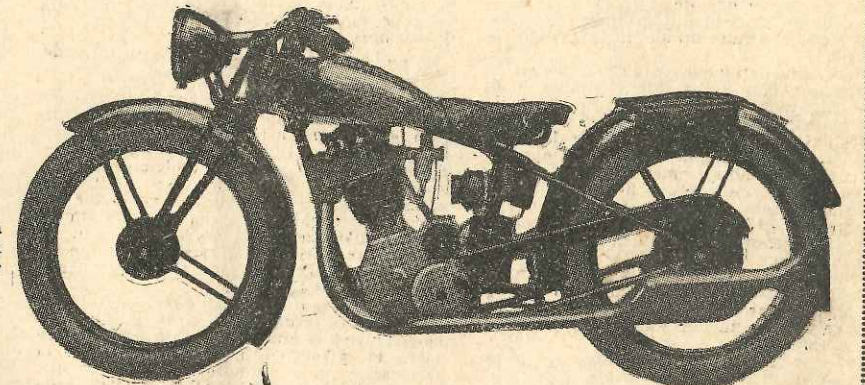
La fameuse 175 cmc. MM. des records du monde entièrement étudiée en vue de la performance à accomplir.



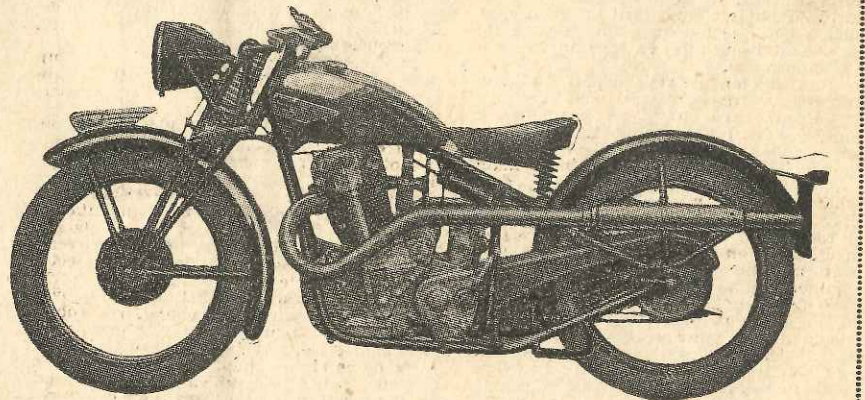
La 250 cmc. Sertum à soupapes latérales, d'un aspect particulièrement net.



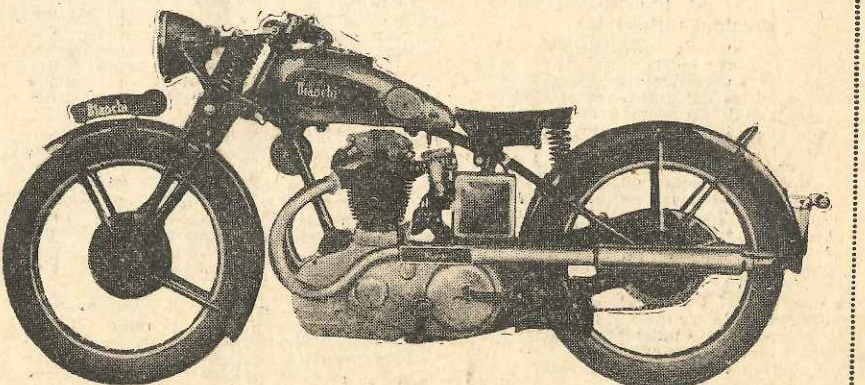
Benelli a maintenant mis au point sa 500 cmc.



La 500 Della Ferrera au bloc moteur si compact.



La 500 cmc. Simplex Ala d'Oro bloc moteur à culbuteurs enfermés.



Le gros modèle de Bianchi. La 500 cmc. ressorts de culbuteurs à pincettes.

PETITE CORRESPONDANCE

A propos de boîtes...

BEAUCOUP de motocyclistes, que l'on rencontre au hasard de la route, semblent ignorer que leur machine est munie d'un changement de vitesses, et ils se croiraient déshonorés de changer de vitesse dans certaines côtes, qui sont souvent très dures, ou bien dans la traversée des villes.

Pourtant, un changement de vitesse en côte, soulage beaucoup votre moteur et lui allonge sensiblement la vie. C'est une grave erreur de croire que de grimper la côte en prise directe vous la fait grimper plus vite, et, pourtant, beaucoup de motocyclistes le croient.

Il est beaucoup facile de faire l'expérience : prenez une côte assez dure, grimpez-la en prise, quand vous arrivez au sommet, votre moteur est essoufflé, il peine, il est presque mort et sitôt, sur le plat ou dans la descente, il vous faut un moment avant que votre moteur tourne normalement ; faites-la en 2° (si vous avez une boîte à 3 vitesses) votre moteur montera gaillardement sans à-coups, sans souffrir, et sitôt la côte finie, en reprenant votre 3° vitesse, votre machine s'envolera vers la descente.

Beaucoup de constructeurs préconisent la boîte à 4 vitesses et le changement de vitesses au pied ; pour mon compte personnel, je n'en vois pas beaucoup d'utilité en tourisme, même rapide.

En course, c'est différent, mais la course n'intéresse guère qu'une infime partie des motards car très peu sont capables, pour diverses raisons, de se distinguer dans les épreuves. Pour le changement au pied, c'est la même chose : en course, une seconde de perdue, c'est beaucoup ; en tourisme, ça n'a pas d'importance.

En tourisme lorsque vous lâchez le guidon, pour passer votre 3° vitesse, vous roulez le plus souvent entre 40 et 50 kilomètres à l'heure, et, avec les machines actuelles stables et qui tiennent la route, il n'est pas plus dangereux de lâcher le guidon d'une main que d'appuyer avec son talon sur la pédale du changement de vitesse.

Mais il en est, pour les motos, comme pour tout autre chose : la mode a des exigences, que l'on est obligé d'observer, que ce soit pratique ou non ; peut-être l'année prochaine verrons-nous des changements de vitesse au guidon (ce qui serait aussi très bien). Je ne veux pas, par là, blâmer nos constructeurs, au contraire, nous n'avons qu'à les féliciter des améliorations qu'ils apportent à nos machines et le service qu'en font beaucoup de nous est une preuve incontestable de la bonne mise au point et de la solidité de leur fabrication.

R. BÉRARD, à Orange.

Quelques questions

FIN janvier plus de taxe de circulation. Bon. Tous les usagers vont payer (cette bonne blague !) non plus suivant un barème variable avec les catégories moto, cyclecar, auto, etc..., mais au prorata de la soif de leur carburateur et de la distance parcourue. Très bien. (?)

Dans ces conditions d'égalité, sera-t-il possible avec un sidecar, consommant 6 lit. 5 et roulant 20.000 km. par an, de se promener à 5 (2 sur side, 2 sur tansad, 1 conducteur) ce qui est sans aucun danger, à la portée de toutes les 750 cmc.

Si non, pourquoi peut-on le faire avec une Rosengart ?

Et le cyclecar ? Toujours l'éternelle belotte à deux ? Non, n'est-ce pas ?

D'autre part, la « puissance fiscale » d'un véhicule en « chevaux-administration » (formule magnifique dont chacun connaît la très haute valeur), disparaît du même coup que la carte verte.

Pour nous, qui attachons de l'importance à la cylindrée et au mode de distribution, cela

n'a pas d'importance. Nu ne dit : « ma 3 chevaux motopétard ».

Mais les « Bagnoles » ? Allons-nous assister impuissants à la naissance intempestive de poulains aussi nombreux qu'imprévus.

Et sommes-nous condamnés à gratter désormais des 85 CV Orangeon ? au lieu de 10 L ? P. TAILLEFER, 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.

A propos de moto carrossée

J'ai rencontré au mois d'avril 1933, chez M. Y. Court, à Vincennes, Max End qui s'en souviendra peut-être ; j'achetais alors à M. Court, la « Brooklyn T. 3 » dite à protection intégrale, et je me crois autorisé par plusieurs mois de pratique journalière de cette machine à donner mon avis. Avec ma Brooklyn, je vais au tennis en pantalon de flanelle blanche, tout de blanc vêtu, et j'arrive toujours intact, aussi propre que les petits gommeux nantis de Chryslers, Amilcars, et autres Bugattis.

Je vous prie de croire que mon moulin est toujours très propre, qu'il ne demande d'ailleurs, grâce à la protection qu'un minimum de soins, et qu'enfin il n'a rien à envier à la carrosserie que je « clinote » chaque semaine.

Le refroidissement. — Pas d'histoires de ce côté, j'ai serré le moteur deux fois, étant de période de rodage, depuis ceci ne m'est jamais arrivé, quoique j'ai fait les petites expériences suivantes :

1° Paris-Berck-Plage, sans arrêt, saut pour ravitailler, avec une personne en tansad (250 cmc.), vous savez que sur ce parcours il y a quelques côtes.

2° Côte de Filins, Rolleboise-Gaillon, montées très lentement, en première, laissant le moteur tourner comme une turbine... pas de grippage, échauffement parfaitement normal. Ceci se passait au mois de juillet. Je crois que tout ceci se passe de commentaires.

Les tôles ne vibrent pas, le vent latéral même violent, ne m'a jamais renversé et pourtant j'ai essayé de jolies brises cette année au bord de la mer du Nord.

Reste la question esthétique. Vous permettrez à un classique nourri, du moins normalement, du miel de l'Hymette, d'avoir en la matière une certaine autorité. Et bien, je me demande par quelle curieuse aberration du goût, les motards qui, en général admirent les luxueuses voitures, lisses, aux capotages astucieusement profilés, peuvent admirer également le fouillis de tiges, ressorts, triangles, câbles, leviers, etc., que présentent nos machines découvertes. Au point de vue esthétique pure, je ne crains pas la comparaison entre la Brooklyn et telle machine aux tuyaux d'échappement relevés, et même possédant un superbe coussin sur la garde-boue arrière.

THÉVENIN, à Maison-Alfort.

Un futur motard

UN bon petit gars de Leschelle (Aisne) n'a encore qu'un vélo. Mais dès qu'il pourra passer son permis de conduire, il se promet bien tout comme son grand frère d'avoir une moto et d'être abonné à Moto Revue. Extrayons de sa longue lettre, le passage suivant, fort bien observé :

Je ne vous dirai pas que la moto de l'avenir est sans contredit la moto « Truc », je ne vous parlerai pas non plus des facilités de conduite des sidecars « Machin ». Je ne suis pas assez expérimenté en ces matières. J'aborderai un chapitre, toujours d'actualité : le mépris des automobilistes pour les motocyclistes et les cyclistes. Je me permets de

signaler à mes « supérieurs » les automobilistes que j'ai trouvés chez mes amis, les motocyclistes beaucoup plus de politesse et de prudence que chez les vilains « quatre-roues ». Je sais que nous sommes leurs esclaves ; leurs parents pauvres, comme le dit si bien Moto Revue ; mais enfin, ce n'est pas une raison pour nous envoyer dans le fossé lorsque ces Messieurs passent ! C'est pourquoi, nous, pauvres cyclistes, futurs motocyclistes, détectons cordialement ces « ogres de la route » !

A. PITON, à Leschelle.

Un intéressant essai

LA question du carburant, à l'alcool, est à l'ordre du jour. Je suis, avec intérêt, les résultats obtenus, avec la nouvelle essence à 10 à 15/100 d'alcool.

Voici les résultats obtenus avec l'utilisation constante du carburant poids lourd à 30/100 d'alcool ; c'est-à-dire renfermant 20 à 15/100 de plus d'alcool.

Ce carburant est très stable, jamais je n'ai eu de décantation de l'alcool. (Poids lourd Standard.) Je roule depuis quatre années sur la même moto : Peugeot 108, 3 CV, soupapes latérales. Je graisse à l'huile de ricin (meilleur marché), le piston possède un segment racleur, très efficace. J'ai employé environ un an, l'essence pure.

Convaincu par les articles de Moto Revue, depuis trois ans, je roule uniquement au carburant poids lourd à l'alcool.

De son usage régulier, je n'ai obtenu que de bons résultats.

Le moteur part aussi bien qu'à l'essence pure, surtout si le ralenti est réglé riche. Il n'est pas nécessaire de changer le numéro du gicleur principal. On a cependant intérêt à relever de un ou deux crans l'aiguille du carburateur. Avec un gicleur de (80) Amac, je consomme environ 2,5 à 3 litres au 100 km. ; en solo, la vitesse maximum est d'environ 80 km.-h. pour une 250 cmc.

La marche de la machine paraît plus douce et donne l'impression de ménager les organes du moteur, en particulier l'embiellage. La souplesse est grandement améliorée, on descend en prise sans débrayer et sans cogner de 20 à 25 km.-h. au lieu de 35 à 40 à l'essence (palier).

L'aptitude à monter les côtes est meilleure, l'usage du changement de vitesse se fait moins impérieusement sentir. L'accélération est légèrement moins rapide, mais sans à-coups, ni cliquetis.

Dans ce moteur à taux de compression, réglé pour l'essence pure, l'alcool supprime tout cliquetis. Cependant, lorsque l'on pousse à trois quarts (environ 70), il y a intérêt, à réduire légèrement l'avance (avance maximum 8 mm.).

Fait curieux, le son de l'échappement est légèrement assourdi.

Après 25.000 km., au poids lourd, super-huile, et 7.000 à l'essence pure (sèche).

J'ai revisé le moteur, je l'ai trouvé en parfait état mécanique.

Calaminage très réduit (je décalamine tous les 6.000 km.). Piston parfaitement graissé ; de l'huile de la gorge du segment supérieur, point de jeu, de ceux-ci dans leurs gorges, j'ai changé les soupapes pour usure des queues de soupapes, mais les sièges étaient en parfait état, pas de piquage, unis et brillants, pas de pertes de compression. Après 25.000 km. sans rodage de soupapes : parfaitement !!! avec l'emploi de ce terrible rongeur de soupapes et de fonte, et de piston, ce terrible carburant alcoolisé...

On a avantage à super-huiler le moteur : 2 à 3 % d'huile ; même à moteur, dans l'essence. Il est vrai, que l'huile de ricin ne se dessèche pas à l'alcool.

Je pense que le résultat de cet essai de longue durée est assez convaincant pour défendre cet affreux poids lourd, à qui on attribue tant d'accidents mécaniques qui, en réalité, ont peut-être une autre cause.

M. WEYDERT, au Havre.

Toutes les communications destinées à Moto Revue doivent être adressées, sous peine de courir le risque de retards, à : M. le Directeur de Moto Revue, La Maison de la Moto, 12, rue de Cléry, Paris-2°. Toute communication doit porter le nom et l'adresse de son auteur. Au panier, les lettres anonymes...

A quand la taxe...



sur les sens ?

Le seul hebdomadaire motocycliste à tirage intermittent

Organe Officiel de l'Union des Motards Fantaisistes affiliée à la Confédération Générale des Travailleurs du Chapeau

RÉDACTION et ADMINISTRATION : 127, rue de Cléry, PARIS-2°

NOS ENQUÊTES CHEZ CÉSAR CLOUP

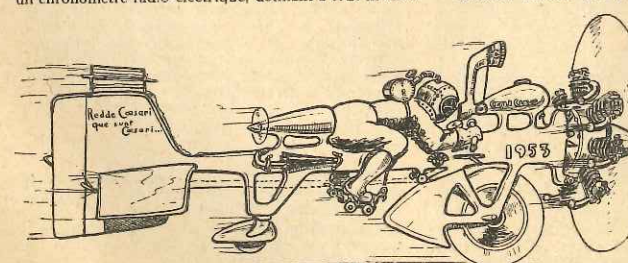
COMME chacun le sait, Moto Revue, notre éminent confrère, avait organisé l'an dernier un concours qui, sans prétendre concurrencer l'œuvre d'A. Dumas était intitulé 20 ans après.

Or notre collaborateur R. Sexe-Appel, s'est souvenu avec un certain retard que le grand technicien César Cloup vivait toujours exactement avec une vingtaine d'années en avance sur notre temps. Il se rendit immédiatement auprès du célèbre metteur au point grâce à sa fidèle Record-Daneux. Voici avec quelques coupures, car la place nous manque, nu l'abondance des matières, le rapport de notre collaborateur :

TE voilà devant le vaste hall frémissant des ateliers Cloup. Dieu, quel vacarme assourdissant ! Ce sont les moteurs habilement manœuvrés qui sont à l'œuvre pour façonner et ajuster un véritable bolide, fruit du cerveau (bien mûr...) de ce génie universel dont la renommée n'est plus à faire et qui vous a déjà été présenté en français : César Cloup... Dès que cet excellent homme l'aperçoit, il accourt... Tu le suis... O merveille, te voilà face à face avec le bolide majestueux que sera la moto de 1953... Comme vous pouvez le voir d'après le seul croquis pris rapidement pendant que mon guide et instructeur fermait les yeux pour éternuer (car il s'agit d'un secret national et les lecteurs du Motard déchainé ne sauront gré de mon audace) César Cloup a d'un seul coup, d'un seul, résolu le problème « chaîne ou cardan ? »

Le moteur, à 9 cylindres en étoile, placé à l'avant de la machine entraîne directement l'hélice de traction. (Je n'insiste pas sur les avantages de la traction avant, connue depuis longtemps par nos aïeux : la traction arrière, n'est-ce pas mettre la charrue avant les bœufs ?) La moto est entièrement profilée ; la direction se fait par un gouvernail à l'arrière, actionné par des câbles comme sur les avions. La petite roue placée un peu avant l'empennage ne sert qu'à l'arrêt. Le pilote est rigoureusement garanti contre les chutes grâce à un casque spécial rappelant celui du scaphandrier. Un réservoir cylindrique maintenu par une courroie sur le dos du conducteur contient l'oxygène nécessaire à sa respiration aux grandes allures. Etant donnée la position du pilote, un périscope a été installé sur la machine pour permettre de conduire sans avoir à lever la tête pour voir la route. Notons en passant que la mise au point de cet appareil muni d'un objectif spécial, se fait à l'aide d'un bouton moleté et transmission par vis sans fin (aucune chaîne). La vision est selon la mise au point, nette depuis 1 m. jusqu'à l'infini ; on la fait varier suivant la vitesse.

Aucun indicateur de vitesse, ni compte-tours n'est visible sur le bolide. César Cloup m'en expliqua la raison : la vitesse est calculée mentalement, avec facilité grâce à un chronomètre radio-électrique, donnant à tout momen-



LE MOTARD DÉCHAINÉ FONCE PLEINS GAZ SANS SOUCI DU QU'EN DIRA-T-ON

LE GRAND PRIX DE LA CONCORDE

CETTE épreuve réservée, d'après le numéro 20 des règlements de la Commission Sportive Internationale va démontrer que nos dirigeants sont encore capables de faire de la motocycliste.

Rien n'était moins sûr en effet. Les diverses innovations de notre Fédération Nationale semblaient prouver que, si pour la manille coïncée et la belote bridée, personne ne peut en remonter à nos pontifes de la place de la Concorde, la pratique du motocyclisme le plus élémentaire, n'est plus que le vague souvenir d'un passé à jamais évanoui.

Il n'en est rien ! C'est à la demande expresse du Comité directeur de notre grande Fédération, que l'Union des Motards Fantaisistes, met sur pied pour le 1er avril 1934 le Grand Prix de la Concorde

Epreuve de vitesse où seuls pourront participer les dirigeants de la Fédération, se disputant sur 20 tours de la place de la Concorde, ce Grand Prix, très spectaculaire et fort dangereux, sera un des grands événements de la saison sportive.

Pour limiter l'étendue des dégâts, nous nous réservons de faire disputer ce premier Grand Prix de la Concorde avec des vélomoteurs agréés par le ministère des Finances.

Si tout va bien, l'épreuve se courra l'année prochaine avec des 100 cmc. formule libre...

Sportifs de la région parisienne retenez bien cette date. Le 1er avril 1934 sera un jour de gloire que l'on marquera d'une pierre blanche dans les annales du motocyclisme international.

Dernière Heure

AU moment de mettre sous presse, nous recevons une délégation de futurs participants au Grand Prix de la Concorde qui, trouvant les innovations de notre initiative par trop dangereuses pour les spectateurs, nous expriment le désir de disputer le Premier Grand Prix sur trottoirs et pédales.

Félicitant la délégation de son courage et de son bel esprit sportif, nous nous sommes empressés de faire droit à sa demande et de modifier le règlement en conséquence.

Dernière Minute

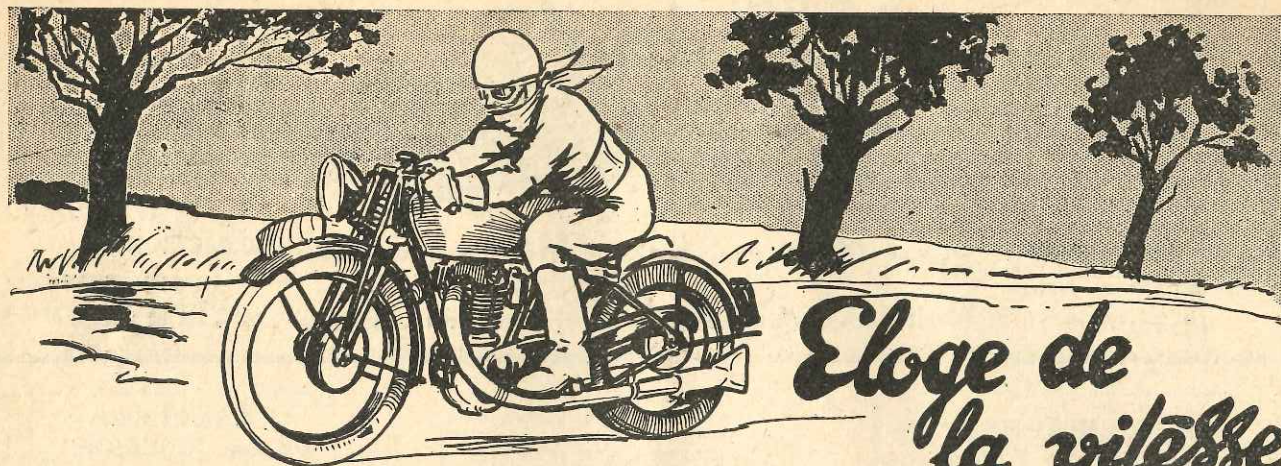
LE bon à tirer du Motard Déchainé était donné et nous déguissions avec la soif du juste notre fils bien tassé dans un grand verre, lorsqu'un dirigeant de notre grande Fédération et qui tient à l'anonymat le plus absolu, est venu nous demander avec des larmes dans la voix, au nom de sa femme, de ses enfants et de ses petits-enfants de modifier encore un peu le règlement du Grand Prix.

C'est donc sur fouteuil à roulettes que se disputera, le 1er avril 1934, le premier Grand Prix de la Concorde.



Un lâche homonyme

AVIDE de se parer des plumes du paon et de s'auréoler du prestige qui entoure le nom de notre collaborateur Max End, un vague chroniqueur sportif, d'une vague feuille de chou, a pensé arriver à ses fins en signant ses articles d'un nom qui pourrait prêter à confusion. Heureusement la pauvreté de son style le confond ; il a beau signer Max An, personne ne s'y trompe. Spécifions donc une fois pour toutes, que rien ne rapproche les deux hommes, ni le style, ni le physique, pas même le lieu de résidence. En effet, Max End habite Vincennes et Max An le côté opposé de Paris, donc Max End de Vincennes et de Moto Revue n'a rien de commun avec Max An d'Houilles (Seine-et-Oise).



Eloge de la vitesse.

DANS Moto Revue du 9 décembre, mon petit mot sur les moyennes était annoncé par le titre : On peut aller très vite. Les lecteurs purent y voir en effet les chiffres de 65 et 72 de moyenne, de 90 et 100 de vitesse; plusieurs durent crier : « Au fou ! »

Je suppose que tous les lecteurs de Moto Revue sont motocyclistes, à moins qu'il existe des motophobes masochistes, aimant à se torturer eux-mêmes, et à s'infliger en grimaçant une lecture douloureuse. Ce serait bien étonnant. Certes les motophobes sont des malades, mais pas à ce point.

Tous les lecteurs de Moto Revue sont donc motocyclistes. Mais tous les motocyclistes ne sont pas les mêmes. Excluant les prétentieux et les fous (on verra que je n'en suis pas un), je range les pratiquants de la moto en deux grandes classes : les sportifs et les autres. Les sportifs sont ceux qui possèdent d'abord une constitution athlétique minima, une souplesse, une vitesse et une régularité de réflexes supérieures, un goût du jeu, de la difficulté vaincue avec élégance, une résistance à la fatigue, aux intempéries, des facultés développées de décision, de volonté, d'attention soutenue, et enfin de sagesse, d'expérience, de prudence et de modestie. Les motocyclistes sportifs sont ceux qui aiment la moto pour elle-même, et je soutiens qu'une des plus caractéristiques séductions de la moto est : vitesse et maniabilité. La moto est l'objet le mieux adapté aux facultés du sportif et celui qui est le plus apte à mettre en œuvre ses facultés, à les entretenir et les accroître.

Qu'on ne dise pas que le motocycliste qui file vers un but est un imbécile. S'il ne s'agit pour lui que d'arriver, est-ce tellement bête que d'avoir su concilier la prudence, la morale, la loi, la faiblesse humaine et la fragilité mécanique avec cet idéal rigide qu'est la Vitesse ?

La vitesse n'est pas qu'un mot, elle est un programme difficile, dont la réalisation heurte les qualités les plus variées.

Un motocycliste sportif connaît et aime la mécanique, et, partant, comprend la science et est sensible à la beauté.

LES autres... sont ceux qui font de la moto comme ils feraient d'autre chose, parce que ce n'est pas cher, c'est commode; parce que c'est un objet mis par la société à la disposition des humains, au même titre que le chapeau melon ou le parapluie.

Ces autres, je ne médis pas d'eux, bien au contraire. D'abord, ce sont tout de même des frères. Ensuite, ils constituent le gros de la clientèle motocycliste. Enfin ce sont d'excellents propagandistes auprès des profanes timorés. Leur 50 à l'heure de plafond est d'un très heureux effet.

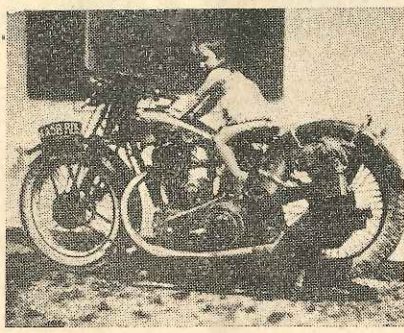
Mais ce que je n'aime pas, c'est la prétention poétique de certains d'entre ces « autres ». Il y a en effet parmi eux de gros maladroits, de gros peureux, qui affectent de donner à leur lenteur une raison poétique. Il y a à la classe type des admirateurs de paysages, d'escala-

deurs de sites et de visiteurs d'églises. A les entendre, ils seraient sur la route en perpétuelle extase, et il n'y aurait qu'eux qui seraient capables d'admirer les beautés de la nature et de l'art.

La continuelle excuse de la petite moyenne est la contemplation des panoramas. Cela m'agace. Car c'est une excuse fautive dans la très grande majorité des cas. Les motocyclistes qui vont lentement ne réglent pas leur vitesse selon l'aspect du paysage. Ils n'ont pas ralenti parce qu'il est beau, pas plus qu'ils n'accéléreront lorsqu'il sera laid — ce qui serait logique.

Cette excuse est aussi prétentieuse et sottise. L'admiration esthétique ne doit pas être mise à toutes les sauces. Je suis bien certain que le lambin, que je vois arrêté au bord de la route, a eu mille raisons de le faire avant d'invoquer le motif du plaisir des yeux.

Et puis, jusqu'à quel point la vitesse, toute



relative, de 80 ou 90 kilomètres à l'heure, interdirait-elle de « voir le paysage » ? C'est une rengaine de pauvre type arriéré que de dire : « Mon Dieu ! A ces vitesses là, qu'est-ce que vous pouvez voir ? » — En effet, plus je vais vite, plus il faut que je voie clair et net, et je vous assure que pour un sportif roulant à 100, les arbres ne semblent ni se coucher, ni former un couloir opaque... S'il en était ainsi, ce serait grave. Il est à croire que c'est le cas pour certains — pour ceux qui, précisément, précèdent la lenteur comme seule condition de visibilité et de contemplation.

J'en ai éprouvé des émotions esthétiques, à voir le soleil se lever sur un long ruban de route, comme à voir le crépuscule descendre sur tout une suite de paysages variés !

En deux heures, j'ai vu les Parisiens, quittant leur travail, se répandre dans les rues et se hâter vers leurs logis; j'ai vu les usines de la banlieue suspendre leur rythme et commencer à participer au calme naissant de la nuit; j'ai vu, en écartant la voie ferrée, le rapide du soir s'élançant avec sa cargaison d'espoirs et de jotes estivales; j'ai vu les champs et les gerbes entassées, travail de la journée; j'ai vu des troupeaux regagner les étables; j'ai senti la première fraîcheur noc-

turne, j'ai humé le parfum de l'herbe coupée, et j'ai traversé des villages où les paysans prenaient un peu de repos sur le pas de leur porte; j'ai vu l'Arc de Triomphe et plusieurs Monuments aux Morts; j'ai vu la même nuit de l'Ile-de-France s'étendre depuis Paris jusqu'à Romilly-sur-Seine. N'est-ce pas un panorama unique ? Et n'est-ce pas sentir profondément ce qu'est la vie commune des hommes, de nos frères, que la nature, que le soleil, soumettent à une même loi du travail et du repos ?

Et non content d'avoir ouvert mes yeux tout grands de chaque côté de la route, d'avoir respiré à pleins poumons les parfums succulents et divers des champs et des bois, d'avoir vu la Seine parisienne redevenir en quelques moments le ruisseau qui traverse la campagne arboisée, j'ai éprouvé les voluptés de la route elle-même, mais de la route rapidement parcourue. Le glissement puissant de la moto, l'aisance infinie dans les côtes, l'équilibre scientifique du virage, l'instantanéité du frein, la souplesse et la maniabilité dans la ville provinciale encombrée, puis l'accélération inouïment rapide, et le charme du train soutenu et régulier jusqu'au but.

Le but ! Oui, le but... On n'en parle jamais. Et ne serait-il donc d'aucune influence dans les moyennes ?

Ce motocycliste casqué, et botté, dont la veste de cuir est serrée à la taille, qui porte de grosses lunettes de mica, un foulard dont les deux pans volettent, qui monte, en arrière, une grosse et brillante machine, qui file à près de 100 à l'heure sur la Nationale 19, si propice à la vitesse, est-il fou ? — Non pas. Il est marié et père de famille. Ses parents, sa femme, sa fille sont à la campagne, en vacances. C'est aujourd'hui samedi. Le motocycliste a la semaine anglaise. Il a quitté son travail à midi juste, sans manger. Avant quatre heures, il sera parmi les siens, qui l'attendent. Il les quittera le lendemain, le dimanche soir, pour être le lundi matin, frais et dispos, à ses occupations. La semaine suivante, il recommencera. Celle d'après, il fera de même... On comprend qu'il aille vite, qu'il abrège la durée de son voyage afin de passer le plus longtemps du week-end à la campagne, en famille. Il connaît la route par cœur. Sa machine est incroyable. Il va... Il va vite. Il a l'air d'aller très vite... Mais lui, il est calme. Il voit tous les détails de la route. Il se lasse même un peu. Il est tellement à l'aise. Cependant, il n'est pas nonchalant. Il est attentif. Il ralentit, et s'arrête presque, non seulement à chaque fois qu'il le faut, mais encore dans tous les cas où il semble le falloir, même de loin...

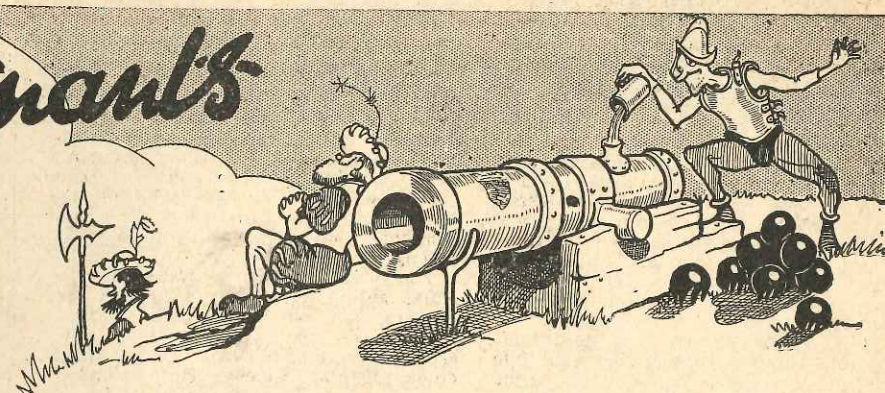
La photographie qui illustre ce bavardage représente la petite fille juchée sur la moto qui vient d'arriver. Elle est heureuse de revoir son papa, et, dans sa petite conscience, elle comprend un peu qu'elle doit son bonheur à la brave moto. En voilà une qui, plus tard, ne médiera pas de la moto, ni même des motocyclistes qui vont vite.

André PALAU.

AMATEURS DE MOYENNES LISEZ ATTENTIVEMENT CES LIGNES, ELLES VOUS INTÉRESSERONT PARTICULIÈREMENT.

Antidétonants

Les antidétonants actuellement utilisés



LES principaux antidétonants connus sont : d'une part, les benzols et certains hydrocarbures, l'alcool éthylique et certaines amines aromatiques; d'autre part, les composés volatils des métaux, plomb tétraéthyle, fer carbonyle, nickel carbonyle, tellure diéthylique.

Les benzols, toluènes et autres hydrocarbures aromatiques, ainsi que l'alcool éthylique sont des carburants peu sensibles à l'oxydation et qui par conséquent, n'ont que très peu tendance à détoner. Ils doivent être considérés comme carburants indétonants, plutôt que comme produits antidétonants.

Le plus employé est le benzol qui, plus ou moins raffiné, est ajouté couramment aux carburants dans une proportion relativement élevée, 30 à 40 pour cent. Le mélange ainsi constitué n'a que très peu tendance à détoner et son emploi par les automobilistes et les motocyclistes, donne des résultats très satisfaisants.

Malheureusement, certains facteurs limitent l'emploi du benzol.

Tout d'abord, il doit être mélangé à l'essence dans une forte proportion — 30 à 40 % et même 50 % dans certains carburants d'aviation — et sa production est limitée. La production Française atteint actuellement 82.000 tonnes par an, sur lesquelles 15.000 tonnes environ sont utilisées par l'industrie chimique. Dans quelques années, lorsque la loi sur le débenzolage sera appliquée dans toutes les usines à gaz, le total de la production française de benzol pourra atteindre 100.000 tonnes par an, dont les 4/5^e environ, seront, en temps de paix, utilisables par l'industrie automobile. En admettant que le mélange de benzol à l'essence est réalisé dans la proportion de 30 % de benzol, le tonnage de carburant indétonant, susceptible d'être ainsi préparé, est de l'ordre de 200.000 tonnes, soit environ 10 % seulement de la consommation totale française de carburant qui, pour 1930, atteint déjà 2.000.000 de tonnes.

En second, le benzol est d'un prix supérieur à celui de l'essence.

Enfin, en temps de guerre, la totalité de la production française de benzol est réservée au Service des poudres pour la fabrication des explosifs.

Il est intéressant de signaler que la désagrégation thermique de certains pétroles, obtenue par le cracking, se traduit par des ruptures de molécules, phénomènes d'isomérisation et de polymérisation qui favorisent la formation des carbures naphthéniques et aromatiques, n'ayant qu'une faible tendance à détoner. Des progrès importants ne manqueront pas de se produire dans cette voie.

Parmi les amines aromatiques, l'aniline serait la plus avantageuse au point de vue

des possibilités de sa production, mais son prix de revient, très élevé, ainsi que quelques désavantages techniques (faible solubilité, odeur, etc...), en rendent l'usage difficile.

Il reste donc les composés volatils des métaux qui, classés par ordre croissant de leur efficacité antidétonante, se présentent dans cet ordre : 1° Tellure diéthylique; 2° Fer carbonyle; 3° Nickel carbonyle; 4° Plomb tétraéthyle.

En particulier, le plomb tétraéthyle serait, à volume égal, deux fois plus efficace que les autres antidétonants.

D'après M. Kehoe, professeur à l'Université de Cincinnati, ces antidétonants peuvent être rangés comme suit, d'après leur toxicité décroissante :

1° Nickel Carbonyle; 2° Fer carbonyle; 3° Plomb tétraéthyle.

Le plomb tétraéthyle apparaît comme le plus efficace et le moins toxique des antidétonants organo-métalliques.

Enfin, il est intéressant de signaler que des expériences récemment effectuées par MM. Prettre, Dumanois et Laffitte sur l'inflammation et la combustion des mélanges de pentane et d'air, il résulte que le plomb tétraéthyle se révèle bien supérieur au benzol en ce qui concerne l'élévation de la température supérieure d'inflammation des mélanges d'air et de pentane. Ces températures sont de 650 degrés pour le pentane mélangé de benzol et 800 degrés pour le pentane additionné de plomb tétraéthyle.

Parmi les composés volatils des métaux, il faut éliminer d'abord ceux qui sont à base de métaux dont la production est insuffisante (tellure, sélénium), ensuite ceux dont la stabilité laisse à désirer (nickel carbonyle). Ce dernier présentant, en outre, l'inconvénient de donner, par combustion, des dépôts durs et grumeleux qui entraînent une usure prématurée du moteur.

ASSUREZ-VOUS

NOUS abonnés sont assurés 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 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 !

Il ne reste donc, pratiquement, que le fer carbonyle et le plomb tétraéthyle.

Le fer carbonyle, d'un prix de revient peu élevé, présente l'inconvénient d'encrasser les moteurs et particulièrement les bougies par les dépôts d'oxyde de fer.

On a essayé, très sérieusement, en Allemagne, de commercialiser le marché de ce produit. Mais ces efforts n'ont pas été suivis de succès et la concentration des essences, vendues en Allemagne sous le nom de « motaline » est tombée à moins de 1 pour 1.000 en fer carbonyle; concentration à laquelle le composé n'a qu'un effet antidétonant très insuffisant.

Le plomb tétraéthyle reste le seul produit antidétonant qui reçoive actuellement et ait reçu depuis plusieurs années, particulièrement aux Etats-Unis, une application pratique et étendue.

C'est pour ces nombreuses raisons, et à l'égard des accroissements de rendement obtenus sur tous les moteurs, que l'on envisage actuellement la commercialisation en France de l'essence éthylée, c'est-à-dire d'essence ordinaire additionnée de plomb tétraéthyle.

Le point de vue sanitaire

A TOUTES les propriétés remarquables de produit antidétonant que possède le plomb tétraéthyle, et les qualités non moins appréciables de bon marché, on oppose son grave défaut de toxicité. Le plomb tétraéthyle à l'état pur est en effet un corps capable de donner lieu à des phénomènes d'empoisonnement à la fois éthyliques et saturniens.

Une certaine presse s'est emparée de ce détail pour répandre des propos alarmistes, tendant à présenter les carburants éthylés comme étant d'un usage dangereux, autant pour l'utilisateur qui peut être appelé à les manipuler dans leur emploi, que pour le public en général qui respire l'air dans lequel les moteurs ainsi alimentés rejettent leurs gaz d'échappement.

Des milieux officiels partagent également ce point de vue. Et voici, d'ailleurs, le passage d'un rapport adopté par le Conseil Municipal de Paris :

« La toxicité des gaz dégagés par la combustion incomplète de l'essence risque d'être régulièrement accrue par l'addition à cette essence, en vue d'augmenter le taux de compression du moteur, de certains produits antidétonants, l'un d'eux, le plomb tétraéthyle, employé surtout en Amérique, est un corps des plus dangereux. »

La préparation et la manipulation des mélanges dans lesquels il intervient, sont éminemment dangereuses et les poussières plombeuses que la combustion de l'essence rejette dans l'atmosphère ne le sont probablement guère moins. »

NOTRE NOUVEAU « CARBURANT » DISSOUT LES VERNIS COMME L'EAU, LE SUCRE. ATTENTION AUX PLEINS...

Or, si l'on veut considérer les travaux faits à l'étranger, notamment aux Etats-Unis et en Angleterre, en vue de déterminer exactement s'il y avait des risques quelconques pour la santé publique, on s'aperçoit vite que les propos alarmistes précédents sont exagérés.

En effet, le public et le commerce en général, ne font connaissance avec le produit, que sous la forme d'essence éthylée, c'est-à-dire de carburant habituel portant des traces de plomb tétraéthyle dans le rapport de 1 pour 1.400, en volume. Le produit pur peut être toxique, mais dans une telle dilution, ce défaut disparaît.

Des expériences très rigoureuses ont été faites sur l'essence éthylée sans que l'on puisse établir le moindre risque

d'intoxication, soit par la manipulation du produit, soit par la respiration des gaz d'échappement.

En Angleterre, par exemple, des essais ont été pratiqués sous un tunnel, où l'on avait placé des voitures alimentées à l'essence éthylée, dans un nombre suffisant pour figurer un encombrement. Les gaz d'échappement recueillis n'ont accusé qu'une faible teneur en plomb, considérablement insuffisante pour incommoder ou même provoquer à la longue une intoxication.

Toutes les expériences faites par ailleurs, autant en Amérique qu'en Angleterre, ont eu la même conclusion. Et dans ces pays, l'usage de l'essence éthylée progresse régulièrement, donnant de la puissance aux moteurs en même

temps qu'une alimentation économique.

Voilà, semble-t-il, de quoi apaiser les inquiétudes de ceux qui voient dans l'essence éthylée, un produit dangereux.

Il est possible qu'en France, l'auto-risation soit donnée d'utiliser ce carburant. Ce sera alors quelques chevaux gratuits que les motocyclistes et les automobilistes pourront ainsi récupérer. L'aviation aussi, y trouvera son compte. Et il n'est peut-être pas improbable que les performances qu'accomplissent les aviations anglaises et américaines, tiennent, en partie, à la surpuissance apportée par l'usage normal de l'essence éthylée dans des moteurs à haute compression parfaitement adaptés pour son emploi.

M. MELLON.

LE PÉTROLE DANS NOS COLONIES

Le développement considérable qu'ont connu au cours de ces dernières années la moto, l'auto et l'avion a entraîné une consommation formidable de carburants divers qui se traduit par des millions de litres que nous sommes obligés d'acheter presque entièrement aux pays étrangers riches en gisements pétroliers. En 1930, la France a consommé 2.178.000.000 litres d'essence et 100.000.000 litres d'huile ; à cette consommation il y a lieu d'ajouter le mazout ou huile lourde de pétrole servant à la chauffe des chaudières marines en remplacement de la houille. Comme la production de notre pays est, par rapport à ses besoins, presque insignifiante, l'approvisionnement doit se faire à l'étranger et cela constitue une lourde servitude économique qui s'élèvera pour l'année 1932 à près de 3 milliards de francs. Les nombreuses utilisations du pétrole et de ses sous-produits, en particulier l'essence, le mazout et l'huile de graissage, obligent tous les grands Etats à s'assurer du pétrole pour le présent et pour l'avenir. Il est, en effet, indispensable pour les travaux de la paix comme pour les éventualités de la guerre, qui, sur terre, sur mer et dans les airs, en a consommé des quantités formidables, de 1914 à 1918. Privé de ce précieux hydrocarbure, un pays quelconque verrait son industrie et ses transports presque complètement paralysés. On conçoit donc aisément que, devant une si redoutable situation, tous les Etats tributaires de l'huile minérale aient fait de gros efforts pour diminuer leurs importations et rechercher, soit dans les pays eux-mêmes, soit dans leurs colonies, les gisements pétroliers susceptibles de produire en quantité suffisante les carburants indispensables au développement de leur vie économique.

La France qui ne produit qu'une très faible partie des carburants dont elle a besoin s'est efforcée, surtout depuis ces dernières années, de rechercher des gisements coloniaux et de développer la production des carburants nationaux et de synthèse. Les 80.000 tonnes d'huile de pétrole fournies par les gisements pétroliers de Pechelbroun réunies aux 85.000 tonnes de benzol et aux 75.000 tonnes d'huile de schiste ne constituèrent en effet, qu'une faible fraction des 3 millions de tonnes nécessaires. Le déficit

considérable qui existe ne peut être comblé qu'en achetant ce qui manque aux Etats-Unis, à la Roumanie et au Mexique. Pour réagir contre cette lourde servitude la France s'est mise à rechercher du pétrole dans ses colonies et notamment dans l'Afrique Equatoriale française, la Nouvelle-Calédonie, le Maroc, la Tunisie et à Madagascar.

L'Afrique Equatoriale française présente au point de vue du relief une structure géologique assez favorable à la présence de gisements pétroliers. Beaucoup de ses terrains, formant des levées ondulatoires convenables à l'accumulation du pétrole, n'ont pas été affectés par de puissants bouleversements capables d'avoir détruit les gisements qu'on suppose pouvoir trouver et à la recherche desquels des ingénieurs spécialisés mettent toute leur science et toute leur activité. Depuis très longtemps déjà on avait remarqué sur la côte occidentale de l'Afrique des suintements de bitume, et les premiers explorateurs frappés par ce genre de manifestations, n'hésitèrent pas à donner aux localités où ils avaient fait ces observations des noms significatifs tels que Walha-le-Bitume ou Pointe-Noire.

La Nouvelle-Calédonie a reçu ces temps derniers la visite d'un géologue spécialiste chargé de se rendre compte si cette colonie ne posséderait pas de gisements pétroliers. Vers la fin du XIX^e siècle des prospecteurs ayant remarqué des traces huileuses dans une rivière de la région de Koumac, il se forma deux sortes d'associations ayant pour but de rechercher les nappes de pétrole. On creusa quelques puits qui donnèrent des traces d'huile mais, faute de crédits et de moyens techniques, on fut obligé d'abandonner ces prospections.

L'île de Madagascar offre au point de vue géologique des terrains dont la nature laisse espérer la présence de divers gisements. On a entrepris des travaux de forage et comme le programme d'exécution des sondages se répartit sur une période de cinq ans, ce n'est qu'au bout de ce temps-là qu'on pourra savoir si les espérances fondées sur ce pays-là sont réellement sûres. Ces espérances sont nées de la présence, dans la région de Morafénobe, d'importants amas bitumeux qui sont les restes d'un ancien gisement de pétrole.

Dans le Maroc on a, sur divers points du territoire, fait des sondages qui ont donné des venues de pétrole qui sembleraient pouvoir donner l'espoir de trouver dans ce pays, non pas des gisements à grand rendement, car la structure géologique du sol ne paraît pas favorable à cela, mais des gisements assez nombreux de petite et de moyenne importance. Les principales régions actuellement prospectées sont la vallée du Sébou et le Rharb ; les puits plus ou moins profonds qu'on y a forés ont presque tous donné du pétrole en quantité assez intéressante pour qu'il vaille la peine de continuer les travaux de recherche entrepris.

La Tunisie donne également certains espoirs. On a, en effet, relevé dans trois régions différentes des traces de pétrole. Dans le Hef bou Debbous on a observé un suintement pétrolier qui accompagne au fond d'un sombre ravin, une source salée. A Slouzine, petit village distant de quelques kilomètres de ce point, on a trouvé une couche de grès tendre imprégné de bitume et enfin au sud du lac de Bizerte un puits foré à 75 mètres a permis de recueillir de l'huile de pétrole.

En dehors de ces recherches coloniales entreprises par la France dans le but de réduire le chiffre de ses importations en combustibles liquides, il y a lieu de signaler la part d'exploitation assez importante qu'a obtenue notre pays, représenté par la Compagnie française des pétroles, dans la production pétrolière excessivement riche de la région de l'Iraq en Mésopotamie. La valeur et l'importance de ses gisements sont telles qu'il faut d'immenses capitaux pour extraire le pétrole et construire un long réseau de pipeline.

En résumé, nous voyons après ce rapide examen de la richesse pétrolière de nos colonies que nous ne pouvons pas pour le moment compter sur le ravitaillement colonial pour nous libérer de cette servitude, mais il nous est permis d'espérer que, dans un avenir assez proche, l'exploitation des hydrocarbures de nos colonies africaines jointe à une production intensive de benzol, d'huiles, de houille et de carburants de synthèse nous permettra, sinon de nous suffire, tout au moins de diminuer considérablement nos importations de combustibles liquides.

I. TOLOU.

DANS LES CLUBS



M. C. NICE

Inauguration officielle du siège

Nous avons parlé en son temps, de l'impulsion nouvelle qu'allait donner le nouveau bureau du Moto-Club de Nice. Le point de départ fut l'installation confortable dans de nombreux et larges locaux, répondant aux nécessités de l'heure actuelle.

Malgré le programme lourdement chargé qu'élaborait le Comité directeur, l'inauguration des nouvelles installations du doyen des clubs azuréens s'imposa.

Le nouveau siège, situé 4, rue Foncet, reçut une décoration spéciale. L'entrée est réservée au bureau de renseignements ; une seconde porte donne accès à la salle des séances, qui est contiguë à un salon dans lequel se réunit le Comité.

Un bar, attenant à une salle de jeux (ni boule, ni bacara) populaires, offre des rafraîchissements à des prix très avantageux. Pour exercer l'œil et le réflexe, un magnifique stand de tir retient les nombreux amateurs. Une décoration simple mais de bon goût, accuse une ambiance de cordialité.

La Municipalité, représentée par le député-maire de Nice, M. J. Médecin fut conviée à cette cérémonie. C'est M. Ch. Tinetti, vice-président du Club, entouré des membres du Conseil qui pilotait le distingué magistrat à travers les multiples locaux. M. Zola, président, fut excusé du fait qu'une intervention chirurgicale a été effectuée à sa grave maladie, dont, fort heureusement l'évolution devient satisfaisante.

Le discours inaugural, prononcé par le dévoué Ch. Tinetti qui trouva les paroles qui convenaient, remerciant tout d'abord le digne représentant de la cité ainsi que tous ceux qui honorèrent de leur présence l'éclat de cette petite manifestation.

Des remerciements furent adressés également au service de police et de la maréchaussée pour les concours précieux qu'ils accordent dans les différents meetings sportifs. La presse en général, reçut sa part de congratulations pour l'appui précieux qu'elle apporte dans l'accomplissement des efforts ordonnés par les organisateurs.

Un vœu, pour clôturer le signe de la franche camaraderie qui avec les appuis nécessaires ne pourra que donner un essor plus grand pour le plus grand bien du sport et de la construction internationale.

En une splendide péroraison, le Maire de Nice adresse à son tour ses remerciements pour l'accueil sympathique dont il fut gratifié, formant de sincères souhaits pour le prompt rétablissement du président.

En levant son verre, il résuma son discours par la parfaite compréhension des organisateurs, les félicitant de l'heureuse initiative en l'aménagement du nouveau siège, tout en portant des félicitations aux champions qui ont fait école au M.C.N. : Chiron, Dreyfus, Boetsch, Oiler, Agnero, Onda, Braccini, etc... Il termina sa tirade en souhaitant prospérité et réussite dans les entreprises des dirigeants, qui obtiendront en toutes circonstances les appuis nécessaires.

Parmi l'assistance, nous avons noté au hasard de notre plume : MM. Jean Verdeil, adjoint au Maire ; commandant Gaubert, capitaine Stoerber, de l'E. Ph. ; Portal président de l'A.C.N. ; Perret-Gentil, président de l'U.S. de Tir ; Lapérine, commissaire spécial ; Preisig, vice-président de la Chambre de commerce ; Aranula, consul de Vénézuéla ; Laurot W., consul de Belgique ; Barnoin du T.C.F. ; Fayard, président d'honneur du M.C.N. ; Rouis, Aguel, Braccini, Boetsch, Onda, Jeanneret, Drago, Brunello, Equinet, membres, nos confrères de la presse régionale et parisienne.

NOEL.

M. C. PARIS

Au Moto-Club de Paris chaque dimanche une sortie

La sortie du 4 a réuni 26 participants. Temps superbe. Déjeuner excellent (Hôtel du Lion d'argent : 12 francs et champagne offert par le patron). Un restaurant à recommander aux motards et aux clubs de la région parisienne. Après le repas promenade pédestre.

Dimanche prochain, sortie sur Senlis (encore un bon petit restaurant). Départ : porte de la Villette : 8 heures. Renseignements au siège et à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

M. C. ANTONY

Le Moto-Club d'Antony organise dans les Salons Bulgarelli son premier bal de l'année, costumé et masqué, avec concours de travestis doté de nombreux prix.

Au cours de la soirée sera tirée la roue du bonheur. L'orchestre sera dirigé par le maestro Nautreux. Bonne soirée en perspective.



M.C.C.F.

Le Moto Camping Club de France a tenu une réunion le 1^{er} février, en son lieu habituel, Brasserie le Centre, place de la République.

Nous avons eu le plaisir de remarquer parmi l'assistance, de nombreux sympathisants qui nous ont promis leur adhésion et des membres de l'important et sympathique Club le M. C. Paris.

Notre président, M. Charrier, en a profité pour affirmer officiellement que le but du M.C.C.F. n'est pas de concurrencer les clubs purement motocyclistes, mais qu'au contraire, les relations les plus amicales seront entretenues avec eux. Nos membres pouvant parfaitement faire partie, par ailleurs, de clubs motocyclistes étant donné surtout que la cotisation au M.C.C.F. est très minime, si on considère les avantages, et notamment le service gratuit de Moto Revue dont ils bénéficient.

M. Courtin, président de l'organisation des camps donna lecture des règlements élaborés pour la bonne tenue des camps.

Notre première sortie fut décidée pour le 4 mars, sur Montlhéry ; les détails seront donnés ultérieurement.

La prochaine réunion est fixée au 1^{er} mars.



Les participants niçois du Rallye de la " Rosa d'Inverno " au château Storseno, à Milan.

SECRÉTAIRES DE CLUBS, ENVOYEZ VOS COMMUNIQUÉS LE LUNDI MATIN, PAR EXPRES OU PAR PNEUMATIQUE.

Pour répondre à certains bruits, le Comité rappelle à ses membres, et ceux désirant y venir, que le M. C. T. F. ne s'occupe que du sport motocycliste seul, tels que : sortie en groupe, excursions préparation militaire, participation et organisation d'épreuves motocycliste.

Quant aux passages en douanes, le Club ne délivre les cartes de passage en douanes Belge et Luxembourgeoise qu'aux motocyclistes seuls, membres du groupement, et ce, gratuit, sur simple demande adressée soit au secrétaire général, M. Grein Jean, 33, rue de la Chiers à Herserange (rue de Longville), soit au président M. Bœuf Charles, 128, Cité de la Chiers, à Herserange, lequel se tient à la disposition de toute personne ayant besoin de renseignements concernant le sport motocycliste seul.

CALENDRIER

F. M. EST

Calendrier des Epreuves

8 avril : Cross Moto Pédestre U. M. M. Moyeuve. 15 avril : Cross Moto Pédestre M. C. M. Metz. 22 avril : Circuit des Champs de Batailles M. C. Verdun. 10 mai : Circuit de régularité A. M. Thionville. 13 mai : Circuit des Ardennes U. M. A. Charleville. 20 mai : Rally Ballon F. M. E. à Metz avec 1^{er} aérostiers. 3 et 10 juin : Dates retenues par le M. C. M. Metz et M. C. Saverne pour épreuves officielles.

1^{er} juillet : Course de vitesse M. C. Sarreguemines. 7 et 8 juillet : Ronde des 24 heures U. M. A. Charleville. 8 juillet : Rally Initiales M. C. V. C. Rombas. 13-14 et 15 juillet : Metz-Paris-Metz. 22 juillet : Gymkana U. M. Moyeuve. 29 juillet : Course de côte M. C. T. F. Longwy. 5 août : Circuit du Warcq Belval U. M. A. Charleville. 12 août : Circuit de régularité à Metz M. C. M. 19 août : France-Belgique, Metz-Arlon, organisé par le F.M. E. et le M. C. L. d'Arlon. (Internationale). 2 septembre : Course de côte de Saint-Laurent U. M. A. Charleville.

Les épreuves en caractères gras sont les épreuves officielles. Celles en italique sont les épreuves fédérales. Tous les clubs se doivent de participer aux épreuves officielles et fédérales. Les autres sont facultatives.

Secrétariat de la F. M. E.

L. A. F. M. E. enregistre avec regrets le départ de son secrétaire général M. L. Léonard qui pour des raisons de cas de force majeure vient d'envoyer sa démission. Le comité directeur remercie publiquement M. Léonard pour tous les services rendus à la cause motocycliste et espère le revoir un jour à nouveau aussi zélé qu'il le fut jusqu'à ce jour.

Cotisations 1934

MM. les trésoriers des Clubs affiliés sont instamment priés de se mettre en règle avec la caisse fédérale et d'envoyer le montant de leurs cotisations 1934.

M. C. FURAN

Calendrier sportif

8 avril : Rallye Paper réservé aux sociétaires du M.C.F. et à ses invités. — 13 mai : Rallye Régularité Interclubs Régional, dit Circuit du Grand-Bois (500 km. environ). Au Premier individuel : Challenge Peugeot. A la Première équipe Club : Challenge Réocreux. — 1^{er} juillet : Course de Vitesse en Côte du Rond-Point. Course régionale. — 525 m. départ arrêté, arrivée lancée, pourcentage : 13 %. Coupe Toneline attribuée au meilleur temps de la journée. — 19 août : Rallye Régularité réservé aux membres du Club. Coupe Newmap. — 23 septembre : Rallye Régularité Interclubs Régional, dit Circuit Forézien. 250 km. environ. Au Premier individuel : Coupe Styl'son.

M. C. MAISONS-ALFORT

Pour les membres du M. C. M. A. n'ayant pu assister à la réunion du 1^{er} février, et pour les motards isolés et n'ayant aucun but de sortie, le calendrier touristique de février



Quelques-uns des membres du M. C. Paris qui participeront à notre Epreuve du 4 Mars. De haut en bas et de gauche à droite : Simon, Berjonval, Le Roy, Gaye, Dubreuil, Perrot, Caillard.

est celui-ci :

Dimanche 11, sortie sur Chantilly, Dimanche 18, sortie sur Fontainebleau. Dimanche 25, sortie sur Compiègne. Renseignements et itinéraires, permanence, 106, rue de Créteil, Maisons-Alfort.



M.S.C. AVIGNONNAIS

Le 18 janvier 1934 s'est constitué en Avignon un nouveau groupement motocycliste, qui a suscité dans tout le Midi une surprise bien légitime. Nous voulons parler du Moto-Sport Club Avignonnais, dont le bureau est ainsi composé :

Président : René Flandin ; vice-présidents : Albert François, Pradès Père ; secrétaire général : R. Barnavol ; secrétaire adjoint : Labarbaric ; trésorier : Ford ; archiviste : R. Vachier ; membres : Sauvign, Fenouil.

A ce jour, 280 membres se sont déjà fait inscrire. Ce succès s'explique par la sportivité désintéressée de ses membres fondateurs très connus dans le monde sportif ; deux équipes de moto-ball ont été créées ; ces équipes vont posséder un matériel neuf. Ce club sympathique fera sous peu parler de lui.

M. C. DU DOUBS

Ce jeune club, fondé en décembre 1933, sous l'égide de la Fédération de Bourgogne et Franche-Comté a connu au cours de l'année un essor enviable, sous l'impulsion d'un comité vaillant et dévoué. Avant la fin de l'année la centième inscription fut faite, ce qui, dans une si courte existence, dénote une belle vigueur.

Une épreuve de 500 mètres, départ arrêté, clôture la saison avec un vif succès. Divers rallies et sorties touristiques avaient auparavant réuni de nombreux participants. Un brillant banquet clôture enfin.

Les dates suivantes sont arrêtées : 8 avril : 500 mètres, départ arrêté. 27 mai : Course de côte de Bregille. 29 juillet : Circuit de vitesse.

Le Comité suivant a été élu pour 1934 : Président : M. J. de Bouclans. Vice-Président : MM. Ménétrier et Jeanningros. Secrétaire : M. Moulinier. Secrétaire-adjoint : M. Adam. Trésorier : M. Alison. Commission sportive : MM. Diétrich et Bourquin.

ÉPREUVES À VENIR

A. M. NICOISE
Epreuve de régularité

L'AMICALE MOTOCYCLISTE NICOISE, organise le 4 mars 1934, sous les règlements nationaux de l'U.M.F., un circuit de régularité et de tourisme.

Ce circuit d'un trajet de 450 km. empruntera l'itinéraire suivant : Nice, Grasse, Draguignan, Brignoles, Aix-en-Provence, Marseille, Aubagne, La Ciotat, Toulon, Hyères, Saint-Raphaël, Cannes, Nice. Les moyennes seront de :

38 km. pour les motos 175 cmc. et side 350 cmc. ; 40 km. pour les motos 250 cmc. et side 600 cmc. ; 45 km. pour les motos 350 cmc. et 1.000 cmc. ; 48 km. pour les motos 500 cmc. et au-delà.

L'épreuve est ouverte aux professionnels et amateurs.

Les amateurs devront être en possession d'une licence 1934 délivrée par l'U.M.F.

Les engagements sont fixés à 50 francs pour les professionnels, 30 francs pour les amateurs.

Plus de 5.000 francs de prix en nature récompenseront la classe amateurs. Diplôme d'honneur de médaille d'or à tout arrivant sans pénalisations.

Règlements et feuilles d'engagements sont à la disposition des Clubs, sur simple demande adressée au siège, Bar Béranger, rue Delille, à Nice ou à notre Service sportif.

M. C. PALAISIEU

Rallye d'hiver

A l'heure où nous mettons sous presse, le Moto-Club Palaisien nous adresse la liste des clubs inscrits à cette date, devant faire le rallye d'hiver du 18 février.

Moto-Club du 13^e ; Moto-Club de Lutèce ; Moto-Club de Corbeil ; Moto-Club Banlieue Ouest ; Moto-Club Châtillon ; Moto-Club de Sèvres ; Moto-Club de Sceaux ; Moto-Club Dyonisien ; Moto-Club de Vitry ; Moto-Club Palaisien ; soit 86 engagés.

Nous rappelons que les engagements à droits simples sont reçus jusqu'au 11 février inclus, après cette date, 50 % de majoration. Veuillez adresser toute la correspondance et montant des engagements à M. Emin, 2 bis, rue de Paris, à Massy (Seine-et-Oise).



A. F. MOTO-BALL

L'AMICALE Française de Moto-Ball a tenu sa première assemblée dimanche dernier, à Paris.

Y étaient représentés : U.M. Aube, U.M. Marne, M.B. Vitryat, M.B.C. Choisy, M.B.C. Auxerre, M.C. Furan, M.C. Châlons, M.C. Marseille, A.M.C. Aubagne, M.C. Avignon, M.C. Aix, M.C. Carpentras, M.C. Dyonisien, M.B.C. Paris, Versailles M.C.

Devant les précieux concours accordés à l'Amicale quant à son extension, les membres présents ont placé au Comité d'honneur de l'A.F.M.B., M. Lacôme, directeur de Moto Revue.

Après avoir adopté le compte rendu financier de l'exercice 1933, lequel est des plus florissants, le Comité a examiné le projet de règlement du Championnat de France de l'U.M.F., et chargé ses représentants au sein de la Commission de Moto-Ball, de demander à celle-ci de tenir compte du nombre des clubs engagés dans chaque région, pour les qualifications du Championnat national.

L'A.F.M.B. mettra en compétition cette saison une « Coupe Challenge » qui sera disputée entre les non qualifiés du Championnat de l'U.M.F.

Le Comité a ensuite envisagé quelques modifications au règlement actuel, nécessaires à la correction du jeu.

La séance fut levée à 12 h. 30, après un pressant appel de M. Cadot, président, auprès des dirigeants, afin de constituer un calendrier national périodique.

Adresser tout ce qui concerne les calendriers au Secrétariat, 39, rue Ernest-Renan, à Saint-Denis.

LE SPORT

PARIS-NICE (Du 10 au 11 mars)

UN mois nous sépare de la magistrale épreuve qu'organise le Moto Club de Nice pour la dix-septième fois. L'activité des dirigeants ne cesse de s'accroître. Le concours de régularité s'effectuant en une seule étape, il y a lieu néanmoins de prévoir la neige dans la région montagneuse. A cet effet, un service spécial fonctionnera pour aviser les concurrents et les détourner à partir de Grenoble. De là, les pilotes emprunteraient la route Sisteron-Digne, en passant par Valence et Aspres.

Au demeurant, notre confrère Paris-Soir assure la patronage du Paris-Nice 1934, ce qui ne peut qu'accroître le succès, vers lequel se concentrent tous les efforts des dirigeants.

Dimanche 1934 Mars

MARS	AVRIL
D L M M J V S	D L M M J V S
1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4 5 6 7
8 9 10 11 12 13 14	8 9 10 11 12 13 14
15 16 17 18 19 20 21	15 16 17 18 19 20 21
22 23 24 25 26 27 28	22 23 24 25 26 27 28
29 30 31	29 30

je participe à l'épreuve de Moto Revue

BLOC PRATIC

NOTRE ÉPREUVE A MONTLHERY

NOTRE ÉPREUVE A MONTLHERY

Un grand succès d'engagements

Dès la publication du règlement de notre troisième Epreuve Technique et Pratique qui se disputera le 4 mars, sur le Circuit Roulier de l'Autodrome de Montlhéry, le plus grand succès d'engagements est venu approuver pleinement notre initiative.

Monneret et Barthélemy s'engagent

Les brillants vainqueurs de nos Epreuves Techniques et Pratiques, Georges Monneret qui, comme chacun sait, remporta la première épreuve toutes catégories, et Barthélemy gagnant de la seconde épreuve, catégorie sidecars, se sont à nouveau engagés dans notre troisième Epreuve Technique et Pratique. Notre national Georges pilotera une 500 Kähler-Escoffier et le sympathique Barthé, toujours fidèle à Bernardet, sera au guidon d'un sidecar 600 Kähler-Escoffier, type Monneret.

Deux redoutables équipes

Le Moto Club de Paris, véritable pépinière de champions, dont on sait l'inlassable activité sportive, vient de nous envoyer la liste de deux redoutables équipes qui participeront le 4 mars à notre Epreuve Technique et Pratique.

Sont engagés en

- Catégorie Sport
500 cmc. — Berjonval et Le Roy.
- Catégorie Tourisme
350 cmc. — Guzzi et Simon.
- 500 cmc. — Dubreuil, Gaye et Perrot.
- Catégorie Sidecars
600 cmc. — Caillard.

Et ce n'est pas tout ! Une troisième équipe serait en train de se constituer pour faire briller de façon encore plus éclatante les couleurs du grand club parisien.

Bravo, le Moto Club de Paris !

Le Pré-Saint-Gervais à l'honneur

UNE belle équipe de motocyclistes du Pré-Saint-Gervais participera à notre épreuve Technique et Pratique, sous les couleurs de l'A.M.C.F., menés à la victoire par le bon sidecariste Chicault que nous vîmes à l'ouvrage l'an dernier.

Sont engagés :

- Catégorie tourisme
350 cmc. — Dauwillaire et Saint-Léger.
- Catégorie sidecars
600 cmc. — Chicault et Soucaille.
- 1.000 cmc. — Lannoy.

Avis aux Amateurs

RAPPELONS que les quatre premiers amateurs du classement général sport auront la faculté de courir comme amateurs le Bol d'Or 1934, sans droits d'engagement.

Tous les amateurs ayant terminé l'épreuve de Régularité se verront rembourser les droits d'engagements.

Des tickets d'entraînement gratuits

GRACE à l'obligeance de M. Letorey, directeur de l'Autodrome de Montlhéry, nous disposons d'un certain nombre de tickets d'entraînement gratuits que nous remettrons aux concurrents régulièrement engagés, à partir d'aujourd'hui sur simple demande de leur part.

Tous les amateurs sauront gré à M. Letorey de cette généreuse initiative qui leur permettra ainsi de s'entraîner à bon escient.

LE CHAMPIONNAT DU CONDUCTEUR

MOTO REVUE avait mis en compétition le 1^{er} janvier au 31 décembre 1933 le Championnat du Conducteur, ayant pour but de couronner les meilleures performances accomplies au cours de la saison sur tous motocycles par des motocyclistes français (amateurs et professionnels).

Comme nos lecteurs l'ont vu dans nos colonnes, notre championnat a rencontré auprès des sportifs le plus vif succès et c'est après un minutieux pointage de glorieux palmarès que nous attribuons à

PAUL BOETSCH

le titre de Champion des Conducteurs professionnels 1934,

FERNAND MONTI

le titre de Champion des Conducteurs amateurs 1934.

VOICI le palmarès 1933 du Champion de Terrot qui fut Champion d'Europe de la Montagne, trois fois Champion de France et gagnant du dernier prix des Champions :

- 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 Michelet : 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. Grand Prix de Tunisie : 1. Cat. 500, meilleur temps motos. Côte du Val de Cuchet : 1. Cat. 250 ; 1. Cat. 500, record, meilleur temps motos. Côte des Alpilles : 1. Cat. 500, record.



Paul Boetsch, le célèbre coureur de Terrot, champion des conducteurs 1934.

- meilleur temps motos. Côte des Sept 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 os. 1. C. 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 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 Moravie (Tchécoslovaquie) : 1. Cat. 350, meilleur temps motos ; 1. Cat. 500. Moyenne Corniche : 1. Cat. 250, record ; 1. Cat. 500, record général, meilleur temps journée.

Toutes ces victoires ont été remportées par Paul Boetsch sur motocyclettes Terrot.

Le palmarès de l'excellent amateur lorrain, Fernand Monti est absolument remarquable. Il est à souhaiter qu'il délaisse de temps en temps sa région pour venir se faire applaudir par les amateurs parisiens.

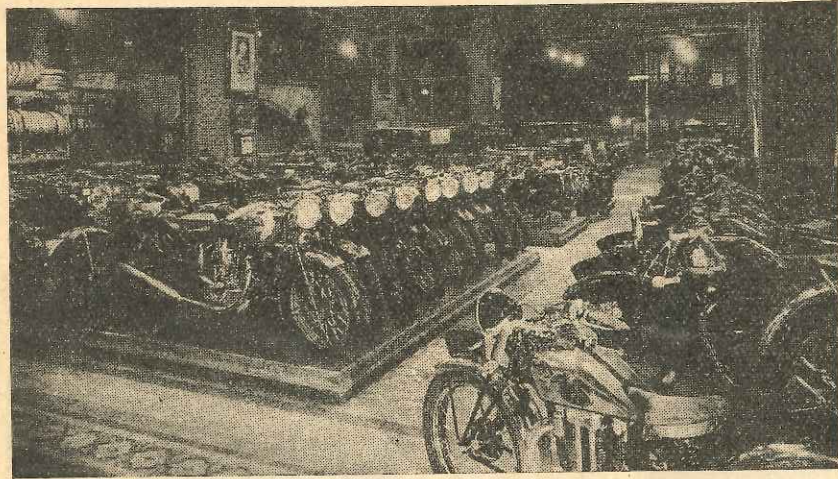
Côte de Chavigny (Nancy) : 1^{re} épreuve,

- dép. arrêté, arr. lancée, 1. record ; 2^e épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 1. record, meilleur temps, journée amat. toutes catégories. Kilomètre de Lunéville : 1. Côte du Parmont : 1. record, meilleur temps, journée amat. toutes catégories. Côte du Reilberg : 1. Circuit des Vosges : 1. ex aequo, médaille d'or. Côte de Villers : 2. Circuit de Gérardmer : 2. Côte de Mittelhausbergen (Strasbourg) : 1^{re} épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 2. 2^e épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 2. Côte de Laval-Bruyères : 3. Championnat du G. M. A. C. L. : 2. Cat. 250 cmc.

- Côte de Chavigny (Nancy) : 1^{re} épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 2 ; 2^e épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 2. Côte de Villers : 1. record Circuit de Gérardmer : 2. Côte de Mittelhausbergen : 1^{re} épreuve, dép. arr. lancée, 1. record ; 2^e épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 1. Côte de Laval-Bruyères : 1. record. Kilomètre de Lunéville : 2.

DANS un prochain numéro nous publierons le règlement du championnat du conducteur 1935 auquel nous avons apporté un certain nombre de modifications.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS



Un coin des stands motos et autos du Palais de la Nouveauté

Des Motos dans un Palais...

C'est dans un cadre magnifique que sont installés les stands de motos et d'autos du « Palais de la Nouveauté ».

Dans le grand hall de la rue de Clignancourt, sur des stands bien distribués, tous les modèles de toutes les grandes marques sont représentés.

Contrairement à la coutume, l'acheteur qui s'y adresse ne paye pas, en même temps que sa moto, une partie du luxe qui l'entoure ; bien au contraire, il y trouve des conditions d'achat presque uniques, puisque la vente par mensualités se fait au prix du catalogue.

Il n'est même pas indispensable d'être acheteur immédiat pour se rendre au « Palais de la Nouveauté » ; le visiteur y est aussi tranquille et aussi peu importuné que dans une exposition ; il peut s'arrêter longuement devant chaque marque, faire son choix en toute indépendance et, sans engagement, ni contrainte, obtenir tous les renseignements dont il a besoin.

Etendant leur rayon d'action, les stands motos sont à même désormais d'effectuer les reprises de motos récentes et en bon état, ce qui facilite les transactions. Ces motos d'occasion sont, à leur tour, révisées et mises en vente comme telles, avec les mêmes facilités d'achat dont bénéficient les machines neuves.

Poussant encore plus loin son désir de satisfaire toute la clientèle, le « Palais de la Nouveauté » a supprimé les cloisons étanches, qui jusqu'ici étaient dressées entre la moto et la voiture ; si bien qu'un motocycliste que ses désirs ou ses nécessités poussent vers l'automobile peut, dans ce même magasin, faire l'échange de sa moto contre une voiture

neuve ou d'occasion, avec les mêmes facilités qui lui seraient accordées s'il ne changeait pas de genre de véhicule.

En un mot, le préjugé qui pouvait exister dans l'esprit de l'acheteur à l'égard du « Grand Magasin », strict et administratif, tombe devant la saine compréhension commerciale des dirigeants actifs de cet organisme souple et sachant se mettre à la portée de chacun.

Une nouvelle preuve en est fournie par le rayon d'accessoires, pneus, etc., et l'atelier qui ont été adjoints au service des ventes qui permettent de suivre l'acheteur et de pouvoir ultérieurement assurer l'entretien, la réparation et même, à l'occasion, le dépannage de sa machine, dans un rayon extrêmement étendu autour de la capitale.

Bravo Géo !

AYANT eu au mois de juillet dernier, un accident de moto, le casque « Géo » que je portais m'avait efficacement protégé d'une fracture de crâne, évitable sans lui.

Il est inutile d'ajouter qu'ayant subi un choc important ce casque n'avait plus depuis sa même valeur protectrice, et c'est pourquoi

j'avais écrit à la maison Guéneau, 6, faubourg Saint-Honoré, à Paris, pour lui demander s'il était possible de remettre ce casque en état et à quelles conditions.

Cette maison, par un geste vraiment sportif et qui mérite d'être souligné, m'a fait l'honneur de m'adresser un casque neuf gracieusement et sans frais d'aucune sorte.

Je souhaite que vous vouliez bien, dans un de vos prochains numéros, diffuser l'attitude charmante de cette maison, qui ne se contente pas de procurer à sa clientèle un objet dont l'efficacité de projection est indéniable, mais veut encore leur assurer cette sauvegarde dans le cas d'une nouvelle bûche.

On ne peut être plus aimable et plus sportif et c'est pourquoi, j'engage les motocyclistes mes frères, à s'adresser à cette maison sérieuse et qui donne des preuves si nettes de sa probité commerciale.

GUYOT, à La Rochelle.

On dit que

SERAIENT actuellement soldés quelques motos anglaises rigoureusement neuves, ayant servi de modèles d'exposition. Ces motos sont de marques réputées ; le prix auquel elles sont cédées comble de joie les amateurs.

Une bonne maison

LECTEUR assidu de *Moto Revue*, j'ai tout dernièrement, me recommandant de vous, écrit à la Maison des Compteurs E. D., à Châtillon-sous-Bagneux (Seine), lui signalant que le flexible de ma moto était rompu, et qu'elle veuille bien m'en faire parvenir un en remplacement à mes frais.

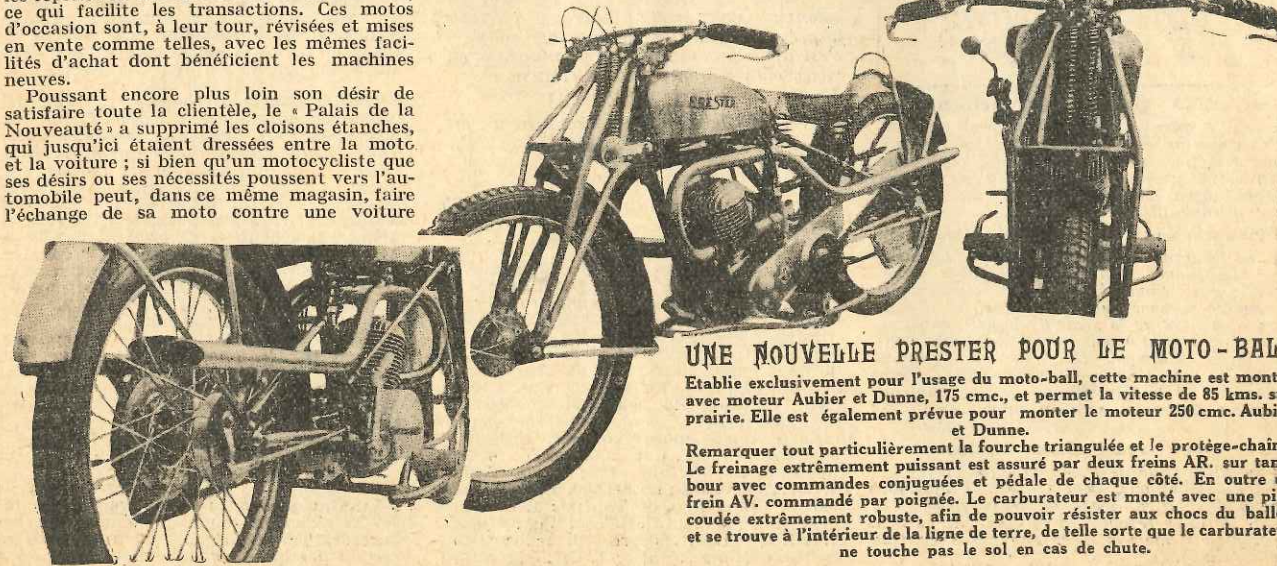
En réponse, cette maison m'a adressé, à titre gracieux, un flexible remplaçant celui avarié. Je tiens à vous signaler cette délicate façon de procéder, afin que, si vous le jugez utile, vous en avisiez, par la voie de *Moto Revue*, ses fervents lecteurs.

A. DELAPLANE, à Vigneux-sur-Seine.

FAILLITES

Jugements de déclaration de faillite du 1^{er} février 1934

Deblois (Robert-Charles) ayant exploité sous la dénomination « Asnières-Cycles » un fonds de commerce de vente de cycles et accessoires, à Asnières (Seine), 32, boulevard Voltaire, ci-devant et demeurant actuellement à Bagnole (Seine), 93, rue Girardot. Ouverture le 29 novembre 1933. M. Bernheim, juge-commissaire. M. Lemaire, syndic provisoire, 3, rue Jean-du-Bellay. (N° 48367 du greffe)



UNE NOUVELLE PRESTER POUR LE MOTO-BALL

Etablie exclusivement pour l'usage du moto-ball, cette machine est montée avec moteur Aubier et Dunne, 175 cmc., et permet la vitesse de 85 kms. sur prairie. Elle est également prévue pour monter le moteur 250 cmc. Aubier et Dunne.

Remarquer tout particulièrement la fourche triangulée et le protège-chaîne. Le freinage extrêmement puissant est assuré par deux freins AR. sur tambour avec commandes conjuguées et pédale de chaque côté. En outre un frein AV. commandé par poignée. Le carburateur est monté avec une pipe coudeuse extrêmement robuste, afin de pouvoir résister aux chocs du ballon et se trouve à l'intérieur de la ligne de terre, de telle sorte que le carburateur ne touche pas le sol en cas de chute.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs

Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

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

service permanent des occasions

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

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres

TOUS MODÈLES DE PISTONS

34 Avenue du Roule
Porte des Ternes
EUILLY-SUR-SEINE
Tél. Maillot 55-55 et 00-93

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

Expéditions province, demandez tarif 1933
F. TOUTIN, 149, Boul. Jean-Jaurès, CLICHY (Seine). Tél. Pereire 10-41

GILLET HERSTAL

Tous ses modèles sont exposés chez **PRÉVOST**
26, Av. de la Grande-Armée - PARIS

MOTOS A VENDRE

La plus belle moto de Paris
Brough Superior culb. 680 cc. susp. AR dble équip. élect. machine à l'état absolu de neuf, valeur 20.000 à enlever à... 7.000
A.J.S. culb. 350 cmc., grd luxe... 4.600
Side 500 cmc. Monet-Goyon Speed, neuf, machine ayant servi à la démonstration, absolument impeccable... 4.500
René Gillet 350 avec side sport... 3.500
Peugeot P.108 écl. bon état... 1.200
Gnome V2 te équip., très belle... 3.800
Soyer 350 Jap écl. batterie... 1.600
Monet 250 Villiers, écl. dble vol... 1.600
et 25 autres machines à des prix extraordinaires. P. Brissonnet et C^o 2 et 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.
B.M.W.R. 11,750 lat., écl. Bosch, exc. ét. Ec. p.r.-v. De Chanterac, 86, bdF landrin, 16^e.
4 CV Gnome et Rhône com. n. mod. réc., pr. intér. Ec. ou s'adr. le dim. à M. Duchanel, 8, imp. Edgard-Quinet, La Courneuve.
Douglas 2 HP dern. mod.éc. Lucas splendide, état de neuf, 2.500 fr. Micro. 3 rue du Roi-Doré, Paris (3^e).

VOYEZ **LATSCHA** le vrai spécialiste

qui ne vend que de la MOTO

NOUVEL ATELIER
au-dessus des magasins
avec Stock Pièces détachées

F.N. ET GILLET-HERSTAL
Side Bernard
F.N. - B.M.W. - B.S.A.
GNOME ET RHONE
Monet-Goyon - Saroléa
Zundapp - Side Précision
Terrot - Motobécane
RENÉ GILLET
Toutes en magasins

DOCKS DU PNEU

Tous les pneus, auto, moto, vélo
boîtes, sabots, tuyaux, tapis, etc.

Quelques Prix :

600 x 55 C Tringle 2° ch.	32,00
600 x 55 C talon » »	36,00
650 x 50 C talon » »	20,00
Boîtes au genou depuis	84,00
Sabots Caoutchouc » »	28,00

DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE
VAYSSÉ - 387, rue de Vaugirard
PARIS-XV^e - Tél. Vaugirard 41-42

PIÈCES DÉTACHÉES
pour DRESCH - Mag., Bielles
Axes de volants, Pistons,
soupapes, pignons chaîne
et boîte, Pipes et sièges,
Soupapes, Ressorts, Ga-
lets et cages, Arbres,
Carters boîte, Pédales et
secteurs kick, etc., etc.

ÉTABLIS CHAPIS
112, rue Marius-Aufan - LEVALLOIS

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



Rampes lumineuses
Lanternes - Stop
pour motos

G. FOURNIÉ

3 bis et 5,
Cité Aubry
Paris-20^e

Demandez-
les à votre
fournisseur
habituel.

CRÉDIT
même prix qu'au comptant

OCCASIONS
garanties 6 mois

ACHAT toutes
motos

STOCK
AMAC - Gurtner - NOVI

16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
à 150 mètres de la gare d'Asnières
(Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Téléphone : Grésillons 17-93)

TERROT

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

CLINIQUE DES CADRES

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

Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE
VENDUE
A UN PRIX FRANÇAIS

Distributeurs :
Établ^{ts} N. LAURENT, 140, Rue des Charrettes, ROUEN
Agent à Paris : GRANDE-ARMÉE MOTOS, 20, Av. Grande-Armée

DRESCH - MOTOS
PIÈCES détachées
Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions Garanties
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert de 8 h. à 12 h. 30 et dim. matin

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

MANTEAU BLOUSON

195 180

FRANCE-CUIR

61 bis RUE SAINT-MAUR, PARIS XI^e
Magasins ouverts le Samedi après-midi.
Nous sommes FABRICANTS Liasse Echantillon,
Visitez nos Ateliers Gratuit sur demande

CULOTTE PANTALON

180 180

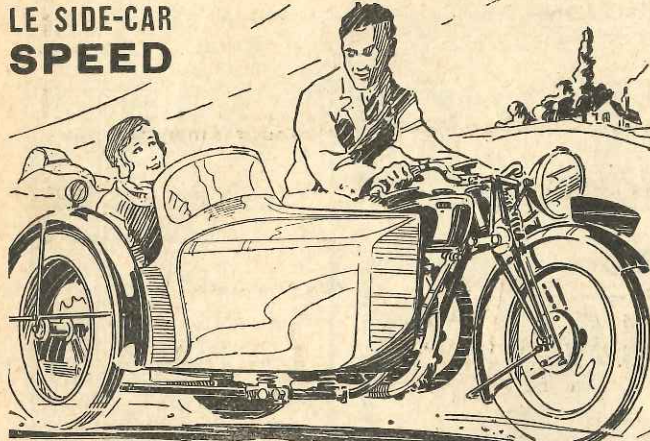
L'ATELIER NEW-MAP — E. FROTEY — RÉVISION

Exécutera rapidement à votre entière satisfaction toutes réparations sur **NEW-MAP**

Agent Général
12, rue Jean-Nicot, PARIS-7^e
Tél. Ségur 20-09

MOTEUR - BOITE DE VITESSES
ALLUMAGE - ÉCLAIRAGE
DÉPANNAGE RAPIDE
STOCK MAGNÉTOS MÉA

LE SIDE-CAR SPEED



LE BONHEUR des DAMES

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

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

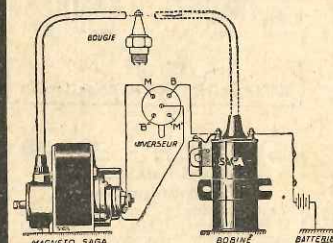
Son bi-place grand luxe : **1.850**

OUVERT TOUS LES DIMANCHES

SPEED, 4, R. CHARLES-RENOUVIER, PARIS

Le dispositif **SAGA-BIALUM**

SUCCÈS du SALON 33 SÉCURITÉ TOTALE
de l'allumage MOTO



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

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

...par la **BOBINE SAGA-STARTER**

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)

HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1934 & D'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle 22, rue Pégus
PARIS (12^e)

Motobécane 3 CV 250 cc., 2 tps, bon état,
complet équip., t-sad, éclair, faible consop.
occas. rare. Urg. 1.000 fr. à déb. Regaerd,
330, rue Saint-Jacques.

Jonghi 350, culb. nve, 34, équip. et 350
Gillet Herstal, culb. nve à solder bas prix.
René Gillet 33, susp. AR 4 vit. av. side 7.000.
9 CV dern. mod. Terrot 350 culb. Stylson,
250 Jap culb. Dollar 350, bloc Chaise, Cal-
thorpe 500, 4 vit., à enlever, 3.250 fr
Rémy 21, rue Tlemcen, Paris (20^e).
PALAIS DE LA MOTO

une moto neuve
Vendue à crédit sans aucune majoration
une moto d'occasion
Révisée à nos ateliers, garantie sur facture
vendue à crédit

Une voiture neuve ou d'occasion
avec crédit unique
Faire un échange sans aucun comptant
Voir stock et conditions
ouvert le dimanche

82, av. des Ternes, angle bd Pereire, Paris
Harley Davidson 1200 cmc., type VLD
1934, neuve, 160 km.-h., cse acid. voiture.
Davidson, 62, bd Bineau, Neuilly.

4 CV Terrot, équipée, tr. propre 2.400
4 CV Terrot, culb. monobloc,
équipée, comme nve 3.900
5 CV Monet, culbut., équipée 2.900
Sidecar Monet-Goyon, 500 cmc.,
culbut., équipée 4.200

175 Monet Villiers, gris., séparé
équipée 1.800
A. Dubois, 56, r. de Gravel, Levallois-Perret.
A profiter cse achat voit. Dax Salon
chrome, 2 tub., 21, boul. Sout.

Braderie occ. motos dep. 400 fr., éch.,
achat, bill. Mont-Prété, 47, av. République.
F. N. 350 luxe, 4 CV, neuve, bas pr., facil.
vis. tt. heure. Bastien, 9, r. Froidevaux.

GILLET HERSTAL

AU COMPTANT, A CRÉDIT
chez **DUBOIS**
56, rue Aristide-Briand - LEVALLOIS

NEO-CULOT-E G

Breveté S. G. D. G.
Plus d'auto allumage
Plus de bougies encrassées
Sécurité absolue - S'adapte
sur toutes les bougies. Pas
de saillie à l'intérieur du
cylindre.

Reclamez ces spécialités à votre fournisseur
ou adressez-vous pour tous renseignements à
la Société du C.A.C.M., 13, rue Desaix, PARIS - Tél. : Ségur 36-72
PIÈCES DÉTACHÉES POUR BUGATTI

AGCU

26
rue des Gravières
NEUILLY-sur-SEINE

Huitric

GILLET HERSTAL

est vendue au comptant
et à crédit
chez **TOURPE**
3, Rue Delizy, 3 - PANTIN

MOTO-HALL

78 Av. des Ternes, PARIS
Étoile 13-70
TERROT
Gillet d'Herstal

SOYER-STURMEY - MOTOBÉCANÉ
MOTOCONFORT et toutes Marques
SIDECARS
Dépôt Maglum - Altonavox
Accus S.G.A. - Carb. Longuemare
Réparations - Dépannages
Crédit - Échange

LIPTON Souvenez-vous que

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

GYROFLEX

Brevets français
Licence pour la France
ÉTIS A. BRIDIER
7, Rue du Bac-SURESNES (Seine)

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

LE NITOL

Le plus ancien décalaminant
dont les qualités lubrifiantes sont
également reconnues de tous.
La Calamine vaincue
Rendement maximum de votre moteur
Économie d'essence de 10 à 15 %

DEPREZ

AGENCE DES GRANDES MARQUES

187 bis, Rue Armand-Silvestre, COURBEVOIE (près Gare d'Asnières) - Défense 07-02
A PARIS - 7, Rue Meslay (Métro République) - Ouvert Dimanches et Fêtes

PEUGEOT - TERROT - F. N. - GNOME-RHONE - MONET-GOYON - RENÉ GILLET

DÉPANNAGE - ATELIER de RÉPARATIONS - STOCK de PIÈCES

OCCASIONS RÉVISÉES
GARANTIES 6 mois
Apprend à conduire dans endroit clos gratuitement

ACHAT - ÉCHANGE
Toutes Motos
PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT
CRÉDIT 1/4 à la commande
F. N. visible à Paris

UNE AFFAIRE !!!
DEPREZ met à la disposition de sa clientèle un
atelier avec outillage pour effectuer, eux-mêmes
toutes réparations à leurs motos, la semaine ou le
dimanche et entièrement **GRATUIT**.

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

GILLET HERSTAL

se vend à crédit
en 8 et 12 mois
chez **ROUGES**
21, Av. de la Porte-d'Italie - PARIS

Provenant service d'études grande firme
6 motos neuves, feuille de garantie, en
Rudge, Peugeot 105, Dax, Terrot Delco, de
2.500 fr. à
3.500 fr.,
avec crédit

10 mois à 150 fr. Je fournis 350 cmc. latér.
cu culb., parf. état, pas antérieure à 1932
ttes équip. Eden Garage, 24, bd de Reims-17^e

F. N. Les plus belles occasions se trou-
vent chez Briquet, le vrai spécialiste, 24,
rue Henri-Poincaré, Paris (20^e). Métro St-
Fargeau. Tél. Mémilmontant 49-43.

F. N. 350 cmc., ét. de neuf, absolu, équip
de luxe, nouveau graissage, présentation
magnifique, malle AR, t-sad, de toute
confiance, pris intér., cause achat voiture.
Voir Faucon, 20, r. Oudry Paris (13^e).

Monet Goyon 500 cmc. culb. av. side
Bernardet comm nve Monet-Goyon 350
culb. équip., tr. belle Gnome et Rhône V2,2
cyl.; Terrot 350 culb. renf., équip.; Terrot
175, 2 tps équip.; 10 mot. 250-300-500, équip.,
réserv. en selle à des prix très intéressants.
Échange, réparations, achat. Ag. Monet-
Goyon, 14, rue Danton, Levallois.

500 cmc. spéciale, 160 km.-h., très bon
ét., nomb. access. Bayard, rue Vieil-Hôpital,
Poligny (Jura).

San Sou Pap 32 Jap, 350, réserv. en selle
écl. accu, parf. ét., 1.750 fr., repr. moins
forte, 64, rte Calais, Barrage Pierrefitte.

LES COINS POISSONNEUX

ne sont pas à votre
porte. Un side-car
Bufflier vous
serait bien utile
Établ^s Bufflier
31 Cours E. Zola LYON



Agent à PARIS:
M. PONCE, 137, Av. Jean-Jaurès, 19^e

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne

PARIS (20^e)
Achète, Vend, Répare, Échange
F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et occasion.
école de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

TERRO

Four vendre, acheter, échanger consultez d'abord
A. DUBOIS, recordman du Bol d'Or 175 cc
56, rue Arist-Briand LEVALLOIS - Wag. 51-59

GILLET HERSTAL

est vendue avec
8 et 12 mois de crédit
chez **LAVERGNE**
5, Avenue Félix-Faure - VINCENNES

Ravat 250 cmc., parf. ét., tte équip. 800 fr.,
aff. de conf. Taillard, 53, bd Voltaire (11^e).
Saroléa 500 cmc., type Racing, dble tub.,
ég. écl. b. pr. Carreau 289, r. Vaugirard, Paris.
Vélocette 350 A.C.T., type KSS, en parf.
ét., méc. sel. au pied, vit. 130 km.-h. 4.500 fr.
Vasseur, 180, rue de la Roquette, Paris.
Terrotistes! pour acheter, vendre ou
faire répar. au m. votre Terrot, adress.-vous
de conf. à Moto-Agency, 24, bd Charonne.

SIDECARS

Un lot de sidecars occasions depuis
600 fr. Encore quelques Speed et Bernardet
neufs en solde. Brissonnat, 4, r. Charles-
Renouvier, Paris (10^e). Tél. Roq. 07-67.
Dresch 500 cmc. et side Bufflier, ét. nf.
1 pl. 1/2, côtés capote, 3.200 fr. Leblé 17, r.
Camille-Desmoulin, Issy (Seine).
Tri-Ninon 500 cmc., charge 500 kgs,
garanti Normande, état méc., impeccable,
de suite. Béalé, 100, av. des Ternes, Paris

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.
TATION SERVICE, 18 bis, av. Porte-Champerret

CIMA
16, rue Armand Sylvestre, COURBEVOIE

SPECIALITES POUR MOTOCYCLISTES

V&W
EN HIVER

Les
PROTÈGE
JAMBES
et les
PROTÈGE
MAINS
V-et-W
sont
indispensables contre la pluie
et le froid.

En vente chez tous les bons agents
Ét^s V-et-W
5, rue Franklin
Le Pr^{Est}-GERVAIS
(Seine)

MOTOCYCLISTES!

Par la chaleur magnétique de la fourrure
du **CHAT SAUVAGE**, en portant notre
double **Plastron spécial à épaules**
vous n'avez plus froid aux épaules. Vous
braverez impunément toutes les intempé-
ries. 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)

MOTOCYCLISTES !!

Quoi de plus précieux que vos yeux ?
Assurez, dès maintenant, leur sécurité en portant
les confortables lunettes "CÉBÉ" munies des
nouveaux verres de sûreté "ANECLAT":
parce qu'ils ne font pas d'éclats même
sous le choc le plus violent.
parce qu'ils durent en ne jaunissant pas
parce qu'ils sont vendus à des
prix raisonnables
En vente dans toutes les bonnes Maisons d'accessoires

FIREZONE OIL

LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRAISSE LA CHAMBRE
D'EXPLOSION ET ASSURE
LA VITALITÉ DU MOTEUR

Augmente le Rendement du
Moteur et en diminue ainsi
la consommation d'essence.
Facilite les départs - Conserve
la compression - Évite le
grippage - Diminue les
résistances - Supprime la
calamine - Abaisse la tempé-
rature. Augmente le kilométrage.

*FIREZONE est si délicate
qu'elle peut servir à lubrifier
les pendules, et si pure, qu'elle
peut être prise comme laxatif.*

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE
LA FRANCE
TH. LEQUIME
7, Rue Labrouste - PARIS - 5^e
Tél. : Vaugirard 20-07

Comment on devient ajusteur et monte-mécanicien. — Manuel pratique pour apprendre seul et sans maître le dessin industriel, les mesures, le tracé et la vérification des pièces mécaniques, l'ajustage, le montage, le démontage de machines et l'installation des transmissions de mouvement, par R. Champly, ingénieur-mécanicien, 1 vol. in-8 br. de 266 pages avec 295 figures 1930: 27 fr. (franco 29 fr.).

Géométrie et dessin industriel. Les outils et leurs emplois (marteaux outils à frapper étaux et clés). Les limes et l'art de limer, ajustage à la meule, sciage des métaux, perçage et alésage des trous, taraudage et filetage, cisailage, rabotage et mortaisage, Exécution des travaux (affûtage des outils, ajustage, rodage, rivets, vis, boulons et goupilles, clavettes et goupilles d'entraînement, montage et démontage, repères, ajustage des patiers et coussinets, montage des roulements à billes, fonctions de tuyaux, joints, nettoyage, polissage, peinture, mise en place des machines et moteurs, transmission du mouvement et de la puissance motrice, graissage de machines lubrifiants).

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

Essais, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation par R. Bardin, ingénieur, directeur de l'Ecole technique d'aéronautique et de

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

construction automobile, 1 vol. gr. in-8 br. de 91 pages avec 50 figures 1930... 18 fr. (franco 19 fr. 75).

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

Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions. — Moteurs à quatre temps et à deux temps. Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'Ecole nautique d'aéronautique et de construction automobile, 7^e édition revue et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br., de 153 pages avec 94 fig. 1931... 27 fr. (franco 29 fr.).

Le moteur Etude dynamique du moteur Organes du moteur Distribution. Carburant. Allumage. Graissage. Refroidissement. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes du mauvais fonctionnement et pannes.

Le carburateur. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 5^e édition, revue et augmentée. 1 vol. in-8 br. de 112 pages avec 55 fig. 1929..... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Problèmes de carburation. Différents types

de carburateurs. Emploi de divers carburants. Réservoir et alimentation d'essence. Montage du carburateur. Réglage des carburateurs. Insuccès et pannes de carburation.

La magnéto à la portée de tout le monde. — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien diplômé de l'Ecole supérieure d'aéronautique, 10^e édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Voltex, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br., 95 pages, 53 fig. 1930... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Le courant électrique. But, description, principe et fonctionnement de la magnéto haute tension. Notions sur avances, l'allumage dans les cylindres. Différents types de magnétos. Vitesse de la magnéto par rapport au moteur. Calage. Réglage. Entretien de magnétos. Pannes d'allumage.

Les petits trucs du chauffeur en panne, par R. Champly, 4^e édition, revue et augmentée, 1 vol. in-16 br. de 143 pages avec 80 fig. 1927 12 fr. (franco 11 fr. 50).

Ce qu'un chauffeur prévoyant doit emporter. Comment prévenir les pannes. La grande panne irréparable. Roue brisée ou tordue. Panne du moteur. Petits accidents et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes de courroies. Pannes d'emballages à cones.

Embrayages à segments extensibles. Pannes d'embrayages à disques. Arbres de transmission. Changement de vitesse. Remplacer une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes brisées. Pannes de pneumatiques. Ressorts de suspension cassés. Amortisseurs de suspension. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allumage. Essuie-glace et anti-buée. Secours contre l'incendie. Entretien de la voiture. Démarrage, éclairage et allumage électriques. Eau stérilisée. Accidents aux personnes.

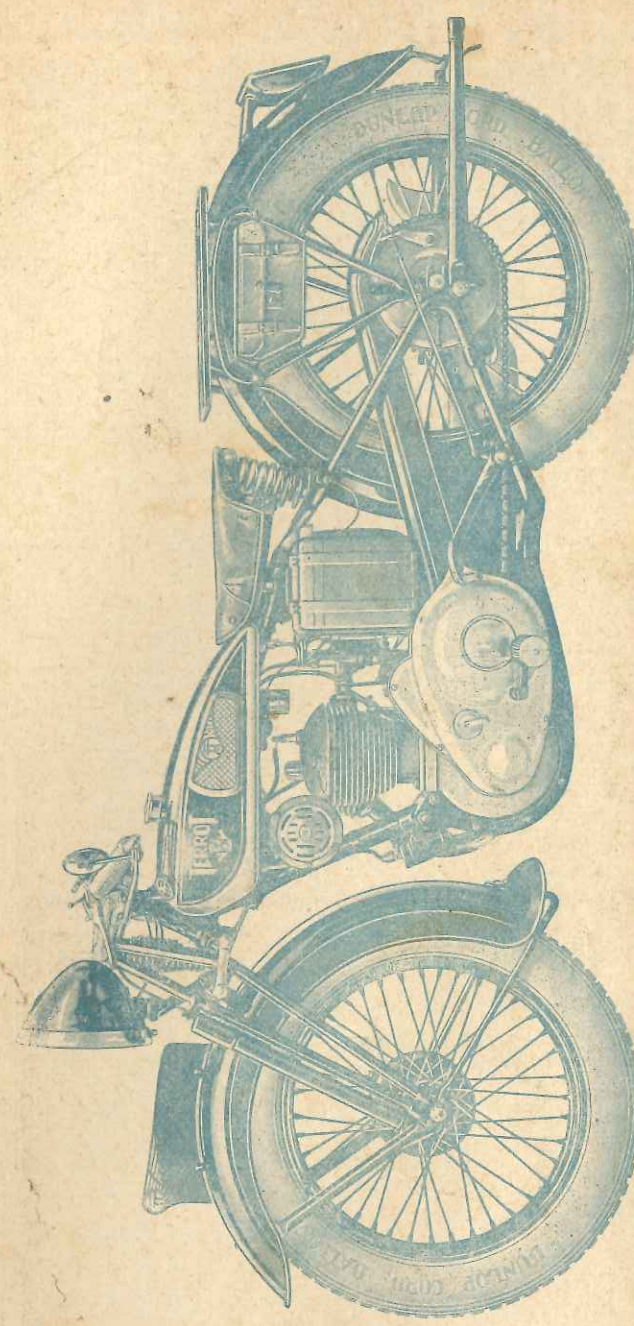
Guide des hôtels de France, par le Syndicat général de l'Industrie Hôtelière de Paris, 30^e année. 1 vol. de 512 pages avec 7 cartes routières en 2 couleurs. 8 fr. (franco 10 fr.).

Ce guide indispensable pour tous déplacements indique exactement les prix pratiqués dans les hôtels pour l'année en cours, les excursions, les sites intéressants à visiter.

D'autre part, il est muni à l'intérieur d'une carte routière permettant de se diriger dans toute la France.

De Paris au Hoggar, par Jacques Saulnier, 1^{re} édition. 1 vol. de 184 pages avec 26 photographies hors-texte et une carte 12 fr. (franco 14 fr.).

Remarquable récit du raid de MM. Désombre et Soubien, à travers le Sahara, dont nous avons publié des notes de voyage dans le numéro spécial du Salon. De très belles photographies illustrent cet ouvrage qui, par sa haute tenue littéraire et ses péripéties vivantes et colorées, doit être dans la bibliothèque de tous les motocyclistes



Amateurs de side-car et de grand tourisme... la 500 RL a été créée pour vous. — D'une conduite particulièrement agréable grâce à sa tenue de route irréprochable, cette remarquable machine permet de réaliser des moyennes élevées grâce au rendement brillant de son moteur et à sa boîte 4 vitesses.

Son silence mécanique, sa propreté rigoureuse, sa faible consommation, en font une des machines les plus réputées du marché.

Son prix de 5.650 frs., éclairage et tous accessoires compris, est imbattable à qualité égale.

SPECIFICATIONS. — Moteur Monobloc 4 temps à soupapes latérales enfermées. — Alésage 84 m/m. — Course 90 m/m. — Graissage par pompe Pilgrim à carter sec. — Allumage par batterie 24 AH et dynamo à inverseur permettant la marche avec mise hors circuit de la batterie. — Silencieux aluminium — Boîte 4 vitesses, rapports 5,15 - 6,45 - 9 - 14,35 à 1. — Freins AV de 170 m/m et AR de 200 m/m avec flasques cache-poussoirs aluminium poli. — Fourche à ressort central avec amortisseurs réglables en marche et Frein de direction. — Porte-bagages amovible avec Sacoches contenant un outillage complet. — Garde-boue de 160 m/m avec bavolets et poignée auxiliaire. — Pneus ballon 27 x 4. — Réservoir stylisé à décors et enjoliveurs emboutis — Genouillères caoutchouc grand modèle. — Guidon TT ou toréador réglable. — Repose-pieds caoutchouc réglables ou Marchepieds wagon. — Eclairage électrique luxe avec Plaque lumineuse. — Miroir rétroviseur. — Avertisseur haute fréquence. — Vitesse en palier 105 km/h. environ. — Consommation moins de 3 lit. 500 à 55 km/h. de moyenne.

PRIX : 5.650 » (Éclairage et tous accessoires compris)

ÉTABLISSEMENTS TERROT
2, rue André-Colomban — DIJON
S. A. au Capital de 6.300.000 frs.
R. C. Dijon 4374

Pour recevoir gratuitement
notre catalogue, envoyez-nous
vos nom et adresse.

GRAND CONCOURS DES RÉSERVOIRS

(Voir numéros 556, 561, 562, 564, 565, 566 et 567 de MOTO-REVUE)

BULLETIN DE RÉPONSE

EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉ AUX ABONNÉS DE "MOTO-REVUE"

N° 1 P.....	N° 10 R.....	N° 19 S....
2 N.. ...	11 K.....	20 B.....
3 C.....	12 H.....	21 R.....
4 D.....	13 M..	22 D..
5 A.....	14 V.....	23 R... ..
6 R....	15 F.	24 M.....
7 G.....	16 S.....	25 T.....
8 U.....	17 M....	QUESTION SUBSIDIAIRE
9 S.....	18 A.....	Nombre de réponses exactes reçues par "MOTO-REVUE"

Nom : _____
Adresse : _____
Joindre au bulletin de réponse une bande d'abonnement - Mettre sur l'enveloppe adressée à "MOTO-REVUE": La Maison de la Moto, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e, la mention : Service des Concours
75 PRIX dont 2 VÉLOMOTEURS — QU'ATTENDEZ-VOUS pour vous ABONNER ?

La 500 cm³
MONOBLOC - TOURISME
TERROT
5 CH - 4 VITESSES
TYPE RL



Avec une boîte 4 vitesses
vous augmentez vos
moyennes et réalisez une
économie d'essence de
l'ordre de 10 à 12%.

Nom _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

POUR VOUS
INITIER

POUR VOUS
PERFECTIONNER

LE VADE MECUM

DU
MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS
TRAITÉ
PRATIQUE

EN
PRÉPARATION



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