

21^e ANNÉE — N° 553

14 OCTOBRE 1933

Le Salon en deux heures ..

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
c/c Postal 29737

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

La vallée de la Cure

Entre Auxerre et Avallon, sur la R. N. 6, un tunnel près des fameuses grottes d'Arcis sur Cure, un des plus pittoresques centres touristiques de la France.

Le Ténor CICCA N° 15

pour motocyclette

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

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

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

Le TENOR CICCA pour moto apporte la solution du problème.

**Harmonieux
Puissant
et Clair**

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

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

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

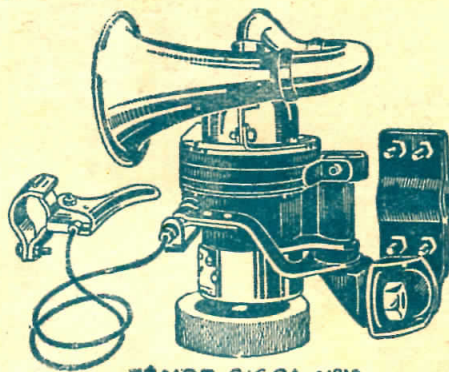
Sa portée dépasse 1 kilomètre.

Qui l'entend, l'achète

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

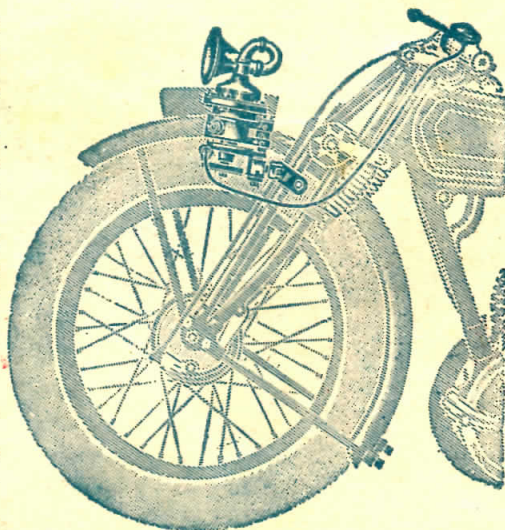
Poids : 2 kg. 600 PRIX : 220 fr.

Supplément pour pavillon chromé : 25 fr.



TÉNOR CICCA N°15

INVENTION FRANÇAISE
Breveté S. G. D. G.



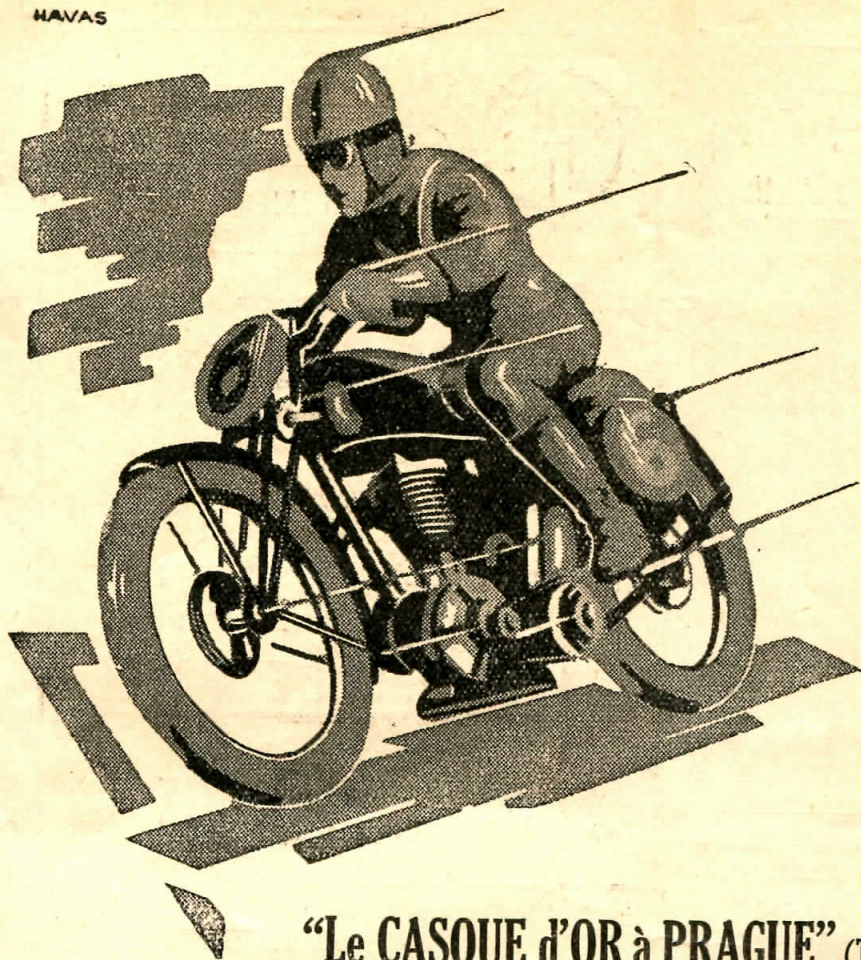
Position correcte de montage
du Ténor CICCA pour moto.

EN VENTE PARTOUT

CICCA - 114, Champs-Élysées, PARIS

AGENCE BELGE : 150, Rue de la Victoire - BRUXELLES

LES SUCCÈS SPORTIFS DE..



1^{ers} 7

“Le CASQUE d’OR à PRAGUE” (Tchécoslovaquie)

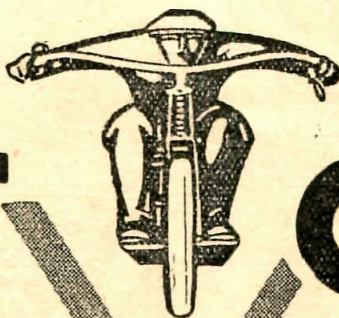
250 cmc - 1^{er} MEYNIER

“COTE D’ARGENTEUIL”

175 cmc - 1^{er} LEROY

100 cmc - 1^{er} LEROY (Record battu)

Graissage



KERVOLINE

MONET

GOYON

Succursale à PARIS
112, Boulevard de Courcelles

Catalogue franco sur demande
57, rue du Pavillon, MACON

ARCTIC

28 PARIS-17
Rue des Acacias Étoile 12-20

SALON DE L'AUTO - STAND 4 - Coupole d'Antin

AUTOMOBILES
AMBULANCES
AVIATION
CAMPING
YACHTING
LE MOTOCYCLISME
MOUSSIN PNEUMATIQUE

FLOAT-ON-AIR

BELLSTAFF
VÊTEMENT
SPÉCIAL
DE MOTO
avec tablier
protecteur
250 fr.

**LE
PLUS
GRAND
CHOIX**
de
vêtements
impermea-
bles

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

**VÊTEMENTS
HUILÉS**
SPÉCIAUX
En tous genres
depuis **59** fr.

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

CULOTTES
BEDFORD CORD
A FERMETURE ÉCLAIR

Le plus grand CHOIX de CULOTTES
de Motocyclistes

TOUS TISSUS, TOUTES FORMES
aux meilleurs
prix

THE MOTORIST
41
Étoile 22-37 Avenue des Ternes

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

LE DERNIER SUCCÈS
DES MODÈLES 1933



Les Précédents succès de la F. N.
dans les Grandes Compétitions de la Saison
SE CONFIRMENT AUX
GRANDS PRIX DE FRANCE :

Catégorie 350 cc.
1^{ER} MILHOUX
sur F. N. 350 cc.

**Graphitez
vos moteurs...**

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



A BASE DE
GRAPHITE
COLLOÏDAL

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

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

Veillez m'envoyer contre mandat
poste de 33 francs un bidon de RODAGYL

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

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

Pour votre moto...

Mobiloil "D"

spéciale

Pourquoi "spéciale"?

Parce qu'elle a été conçue et fabriquée spécialement pour garantir aux motocyclistes :

- des départs faciles à froid,
- des reprises nerveuses,
- une augmentation de puissance,
- la suppression du gommage et du calaminage...
- avec une consommation réduite.

Mobiloil "D" assure journellement ces avantages à des milliers de motocyclistes, grâce à ses qualités particulières :

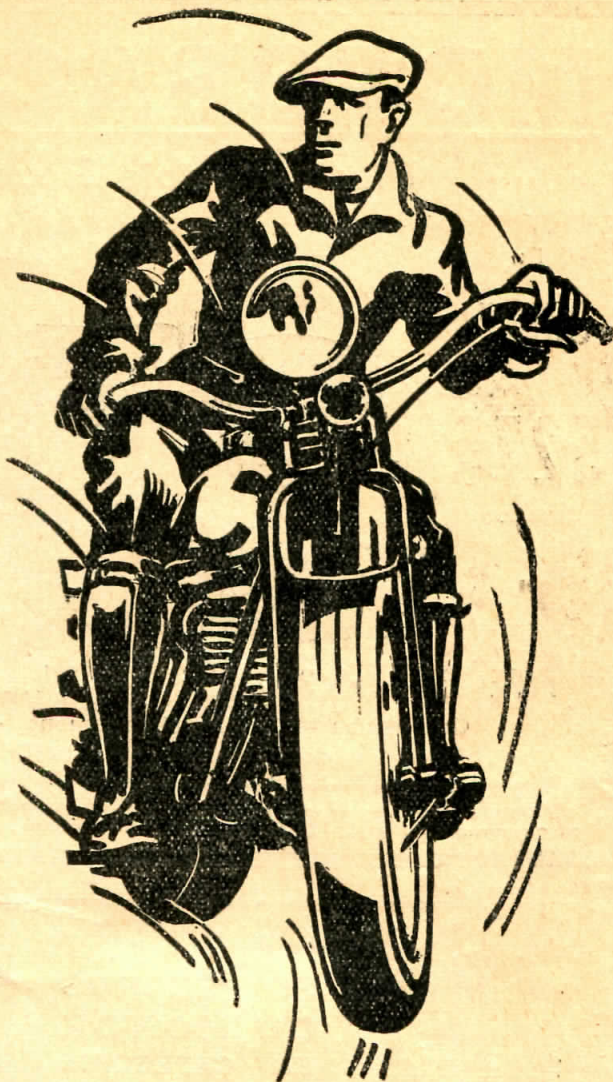
- Parfaite stabilité chimique.
- Haute résistance à l'oxydation.
- Très faible variation relative de la viscosité avec la température.

Vous aussi, essayez sur votre moto

Mobiloil "D"

Elle vous étonnera!

spéciale



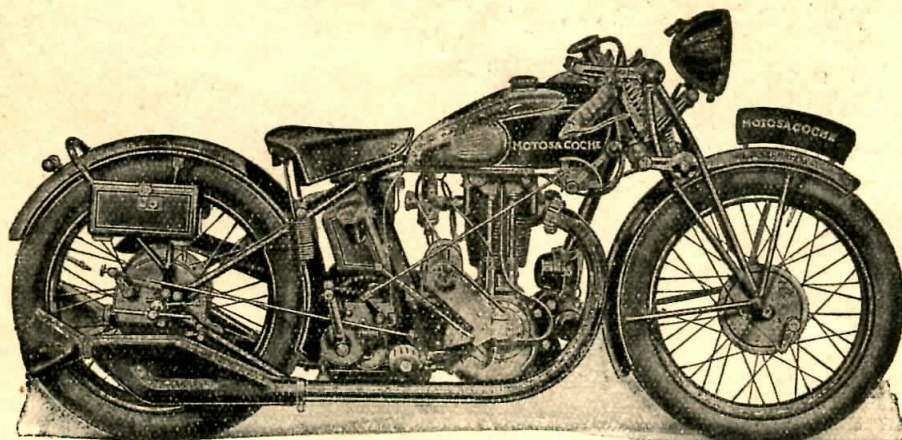
MOTOSACOCHÉ

LA PERFECTION
EN MOTOCYCLETTES

Plusieurs fois Recordmen du MONDE

En
350 CM³

5275
FRANCS



En
500 CM³

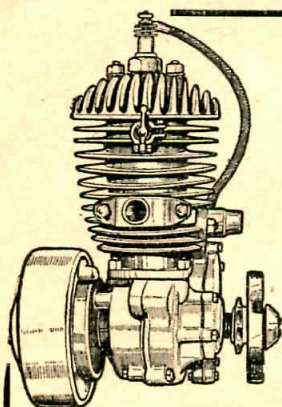
6475
FRANCS

TYPE 312. - 350 CM³, 4 CV., MOTEUR MAG. BOITE 4 VITESSES

Culbuteurs - Double échappement - Soupapes graissées mécaniquement
Pompe à double débit - Émail kaki, rouge et chrome - etc... etc...

Catalogues et
Renseignements

MOTOSACOCHÉ - Nouvelle Organisation Française, 1, rue Jean-Bart, LYON



Après s'être adjugé
**30 RECORDS
DU MONDE
EN CATÉGORIE
100 CMC.
AUBIER-DUNNE**

CONFIRME SA
SUPRÉMATIE
EN 175 CMC.

EN BATTANT LES RECORDS
DES 24 HEURES - 175 CMC.
ET LES RECORDS INTERMÉDIAIRES :

7 heures.	11 heures.
8 heures.	1.000 kilomètres.
500 milles	12 heures.
9 heures.	1.500 kilomètres.
10 heures.	2.000 kilomètres.

24 HEURES
sous réserve d'homologation

Moteur Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord)

THE MOTORIST

41, Av. des Ternes - PARIS-17^e - 28, Rue des Acacias
ÉTOILE 22-37 ÉTOILE 11-20



**VÊTEMENT COMPLET
MOTO
" MASCOT "**
ARTICLE ANGLAIS

Protection absolue du corps et des jambes.
Se fait en **grainicuir** havane ou noir ou en
twill, sur demande.
Voyez le mouvement des fermetures.
Observez le tablier protecteur formé par
les fermetures éclair.
Remarquez les jambes protégées par le
cuissard ainsi formé.
Facile à ajuster par les deux fermetures
éclair désignées ci-contre.
Redevient à la ville le vêtement élégant
et seyant.

ARTICLE
EXCLUSIF

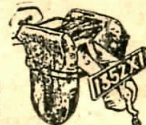
250. »

CUISSARDS MOTOS



CASQUE PROTECTEUR
GANTS MOUSQUETAIRE
LUNETTES INCASSABLES
BOTILLON CAOUTCHOUC
BAS DE LAINE ANGLAIS

25 fr.



SACOCHE
DE CUIR
la paire 35 fr.

CADEAU UN CANIF

acier 2 lames expédié
franco avec les 3 cata-
logues et UN BON
rembour-

5^{f.} en
timbres-
poste.

NOS VÊTEMENTS DE CUIR : 180 FR\$

KOEHLER  **ESCOFFIER**

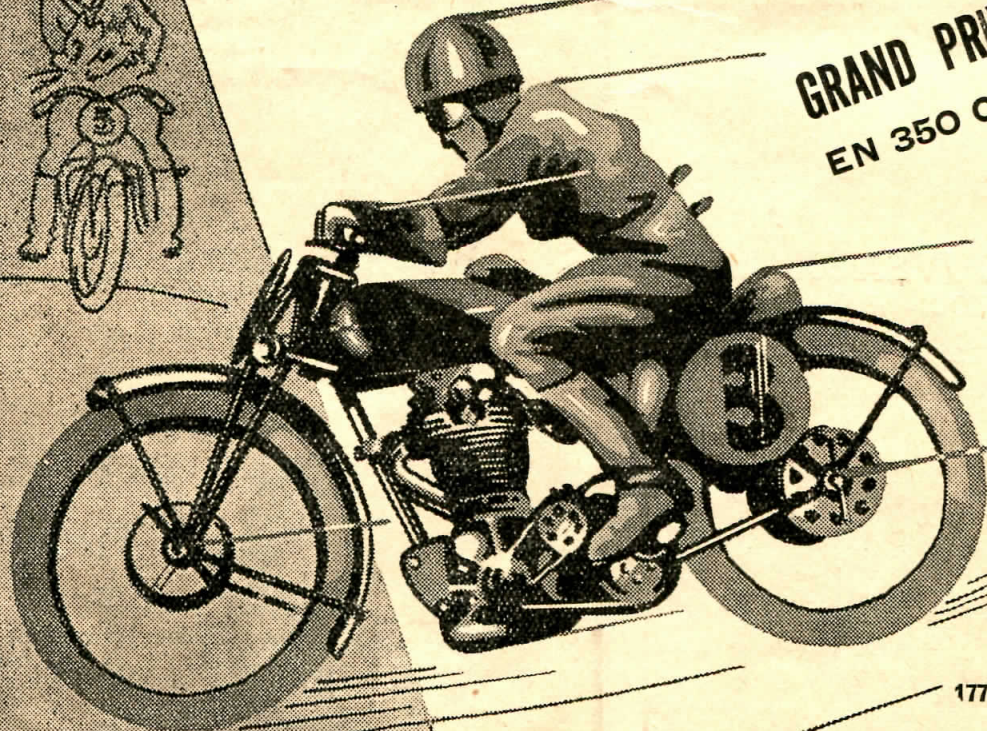
est

CHAMPION DE FRANCE 1933
CATÉGORIE 350 CMC.

et enlève le

GRAND PRIX DE FRANCE
EN 350 CMC. SIDECAR

Graissage
KERVOLINE



CATALOGUE
franco sur demande
177, rue Rambuteau, 177
MACON
HAVAS

SUCCURSALE A PARIS : 112, BOULEVARD DE COURCELLES

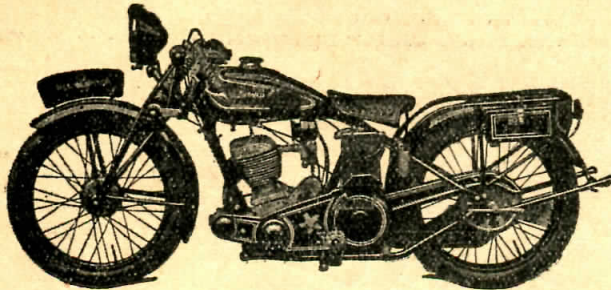
NEW-MAP

La Motocyclette de GRAND LUXE
AU SALON, il faut voir :

SA 350 Bloc-Moteur - 3 vitesses

Culbuteurs - Double échappement

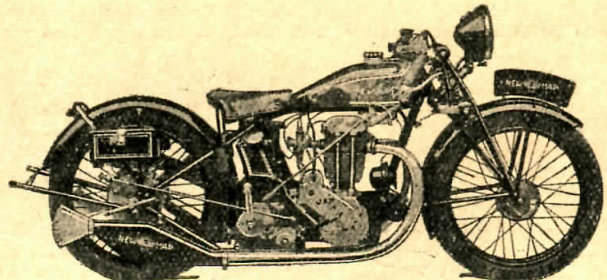
à **3.975 francs**



SA 175 - 4 vitesses

2 échappements

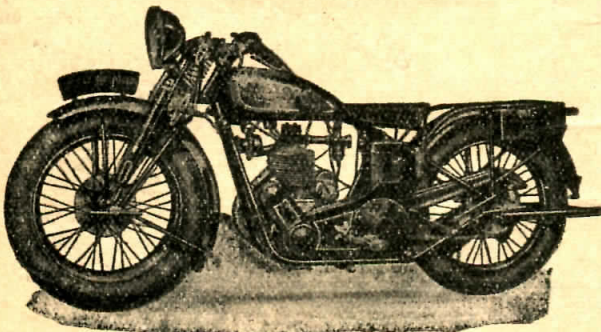
à **2.875 francs**



SA 350 - JAP Sport

Soupapes latérales enfermées

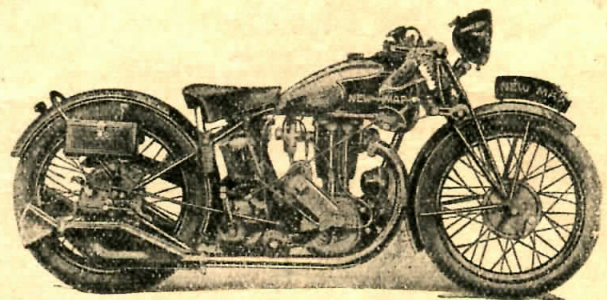
à **4.275 francs**



SA 350 MAG

Double échappement - Culbuteurs

à **4.975 francs**



SES NOUVEAUX MODÈLES : BY 350 - 500 cmc.

SEMI-BLOC - Culbuteurs enfermés - Double échappement - 3 ou 4 vitesses

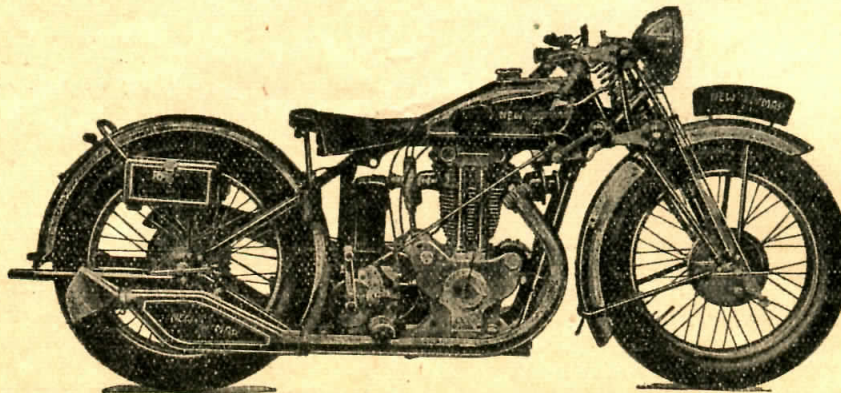
En 350 cm³ : **5.275 Frs**

En 500 cm³ : **5.775 Frs**

Catalogues et
Renseignements

NEW-MAP

122-124,
Avenue
Lacassagne
LYON



STOCK

Paris et Nord

E. Frotey

12,
Rue Jean-Nicot
PARIS

VOIR AUSSI SES VÉLOMOTEURS BABY 2 VITESSES

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 ABONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

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

LE NATURALISTE EN MOTO

HMORTIMER BATTEN est un naturaliste fort connu et il est probable que personne ne connaît aussi bien que lui la faune anglaise. Ses livres ont autant de succès que les romans les plus populaires et ses articles se lisent avec autant d'intérêt que les meilleurs récits d'aventures. Et c'est justice. Ils nous apportent l'air pur et vivifiant des Highlands, la fraîcheur des lacs et des ruisseaux, ils nous font assister à ces drames angoissants qui se déroulent dans la nature, à cette lutte effrénée pour la vie, à la fuite des bêtes inoffensives et peureuses traquées par leurs destructeurs. C'est, dans un domaine un peu différent, ce que nous a apporté l'œuvre géniale de Fabre. Tout le monde est passé à côté de tout cela mais sans le voir. Nous ne connaissons que la route et notre attention ne s'étend pas au delà des arbres qui la bordent, quand elle ne se limite pas aux bornes kilométriques et aux panneaux de signalisation. La vie intense et mystérieuse de la nature nous échappe. Quelles explorations intéressantes nous pouvons faire en marge de la route en nous engageant dans les petits chemins et dans les sentiers ! C'est ce que fait Mortimer Batten grâce à la motocyclette. Sa machine, une vieille P. M. surnommée Old November, le transporte fidèlement avec son vieux « ghilly » Jack. Il peut ainsi pénétrer dans les coins les plus cachés. C'est surtout au crépuscule, pendant la nuit et à l'aube que la nature s'anime. On voit alors des bêtes qu'on ne rencontre jamais le jour, les rapaces, les putois, les hérissons, etc.

Il y a là une preuve de plus de la commodité de la motocyclette si maniable, si facile à entretenir et si économique. Elle permet de mieux connaître la nature, d'en saisir tous les aspects. N'est-ce pas là un but intéressant ? Combien de chasseurs ou de pêcheurs se livrent à leur sport non pour tuer du gibier ou prendre du poisson, mais pour vivre en un contact plus étroit avec la nature, pour s'associer à sa vie intense, palpitante ? Avec la motocyclette on peut sans crainte s'engager dans les petits sentiers, au sein des bois. Le botaniste collectionnera dans son herbier d'innombrables exemples de la flore de notre pays. Le naturaliste pourra s'adonner à cette occupation si intéressante qu'est la photographie des animaux, trop peu pratiquée chez nous et qui demande plus d'ingéniosité que d'appareils coûteux. A l'encombrant et fragile reflex on peut substituer les merveilleux appareils minuscules que l'industrie photographique a créés. A la valeur artistique

et documentaire des clichés, s'ajoutera l'agréable souvenir des ruses qui ont permis de déjouer la méfiance des animaux sauvages, et celui de la beauté des sites, de la fraîcheur des grands bois. Ce sont là des joies plus profondes que celles données par la route elle-même, les étapes monotones, les indigestions de kilomètres.

Dans bien d'autres cas encore la moto rendra des services inappréciables. A côté des monuments célèbres, nous avons dans nos compagnes d'innombrables églises, de vieilles maisons, de coins pittoresques. L'archéologue, l'artiste peuvent faire ample moisson de clichés et de dessins. Il n'y a pas besoin d'aller bien loin pour cela. Même les jours de fête quand les routes sont encombrées, même à quelques kilomètres des grandes villes on trouvera des coins paisibles et solitaires où on vivra en communion avec la nature, où on trouvera paix et repos. Et cela ne coûtera que quelques francs. On demande aux véhicules automobiles la liberté, l'indépendance ; la motocyclette nous donne cela bien plus complètement que la voiture.

Bonne tenue

DANS les différents pays où le motocyclisme s'est développé, on constate un souci de plus en plus grand de la bonne tenue des motocyclistes. On a pu en faire la constatation lors des derniers Six Jours Internationaux. La présentation de l'équipe allemande avait fait sensation au cours des années précédentes. Ces combinaisons blanches, immaculées, avec comme insigne les armes allemandes, jetaient une note d'élégance, de raffinement. Comme le bon exemple est contagieux, les équipes des divers pays ont voulu rivaliser avec les Allemands et ont arboré des vêtements à la fois pratiques et élégants. On peut espérer que le temps n'est plus loin où l'on ne verra plus les vêtements sales, déchirés, rafistolés maladroitement. Nous ne sommes plus à l'âge du cambouis.

Par elle-même la motocyclette est propre. Grâce à la perfection de l'usinage et à d'ingénieux artifices de construction, les fuites d'huile ont disparu. Nous trouvons dans le commerce tous les accessoires pour nous protéger contre la boue. Les vêtements n'ont plus qu'à nous préserver de la poussière et de la pluie. Ils ne sont plus maculés d'huile qui les traverse et atteint les vêtements de ville que nous portons sous les vêtements de protection.

Jadis aussi les pannes excusaient quelque peu une tenue

SOMMAIRE

N° 553
10 Octobre 1933

Par-ci, par-là	752
Informations	753
Quelques explications techniques, par Ch. BURKI	754
Deux heures au Salon, par ANDREZEL	755
Le raid Paris-Russie-Paris, par M. VIOLET	763
Le budget d'un vélomoteur, par RAVISSE	765
La lutte contre la rouille, par TOLOU	767
Petite correspondance	768
Nouveautés italiennes	769
Clubs	770
Sport	771
Nos Concours	772

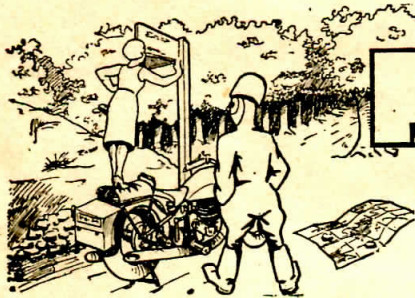
malpropre. Quand on doit manipuler des organes plein de cambouis, il est difficile de rester propres. Certains motocyclistes y parvenaient mais ils étaient bien rares. On peut aujourd'hui poser en principe qu'une machine qu'on a bien mise au point avant le départ et qu'on mène sagement, ignore la panne. Les crevaisons elles-mêmes, ce cauchemar d'autrefois, sont devenues rares. Les routes actuelles avec leur surface bien unie, n'entament plus les pneus et ces derniers ont fait d'incessants progrès. Voyez comme les crevaisons sont devenues rares même en course, où pourtant les pauvres pneus en voient de toutes les couleurs. Et sur beaucoup de machines le démontage des roues est devenu un jeu d'enfant. S'il subsiste quelques opérations malpropres, comme le nettoyage et le graissage des chaînes, elles doivent être faites chez nous, à notre aise et il nous sera toujours possible de mettre des bleus ou un tablier. Même sur la route, nous pourrions éviter d'avoir des mains sales grâce à certains savons spéciaux. On ne peut être sale que par négligence.

On est frappé sur la route de voir les touristes motocyclistes bien équipés, confortablement vêtus et donnant à ceux devant qui ils passent, une impression de netteté et d'élégance. Ce sont les vêtements de cuir qui dominent. Et effectivement le cuir est idéal. Il n'a même plus l'inconvénient du prix, car les vêtements de cuir ont baissé dans des proportions extraordinaires. Les fermetures instantanées constituent elles aussi un progrès remarquable et elles

assurent tout à la fois l'étanchéité et une grande facilité pour mettre et enlever ses vêtements. Dans des conditions anormales de mauvais temps, on peut utiliser des vêtements imperméables caoutchoutés ou même en caoutchouc, mais ils ne sont pas agréables à porter et on préférera certains vêtements à doublures multiples qui sont très pratiques. Mais en somme le cuir semble être à l'heure actuelle le vêtement favori des motocyclistes.

Certes le vêtement motocycliste doit être assez ample et ne doit pas être taillé comme un costume de ville. Mais il peut donner malgré tout une impression de confort et de propreté. La notion d'élégance est une des plus vagues, des plus flottantes qui soient. Nous n'avons pas en matière de motocyclette à suivre les fantaisies de la mode. Ce qui nous est nécessaire c'est d'avoir des vêtements parfaitement adaptés à leur but, nous protégeant efficacement, agréables à porter, faciles à mettre ou à enlever. C'est en cela que doit consister l'élégance motocycliste. On peut dire que la plupart des vêtements établis par les spécialistes réalisent cet idéal. Le prix en est modéré, d'autant plus que la haute qualité de ces vêtements les rend presque inusables. Et de plus ils servent à préserver des vêtements de ville assez coûteux.

Il serait peut-être utile pour mettre en valeur les qualités de ces vêtements d'organiser des concours spéciaux, ou d'introduire dans les épreuves de tourisme des récompenses spéciales.



LA QUESTION DU CARBURANT

L'opinion d'un grand chimiste espagnol

Le Docteur Enrique Cera, de Barcelone, vient d'adresser à notre confrère l'Auto-Garage une communication fort documentée dans laquelle il résume ainsi les griefs que vous pouvez formuler à l'encontre de notre essence alcoolisée :

Les inconvénients de l'essence alcoolisée

D'ordre économique :

1° Pour obtenir un mélange homogène d'alcool-essence, il convient obligatoirement d'utiliser l'alcool anhydre, dont le prix de revient est sensiblement plus élevé que celui de l'alcool commercial.

Devenir
Cinq fois millionnaire
peut être pour vous
une réalité
en participant à notre
Grand Concours
d'Abonnements

D'ordre chimique :

1° L'instabilité de ce mélange est évidente, puisque la plus légère hydratation est suffisante pour provoquer une décomposition et la séparation de l'essence et de l'alcool ;

2° L'alcool attaque l'aluminium et beaucoup d'alliages métalliques. Dans ces conditions, il est à redouter que les carburateurs soient détériorés puisque, dans la fabrication de la plupart d'entre eux, entrent soit l'aluminium, soit des alliages d'antimoine, d'étain et de zinc.

PAR-ÇI... PAR-LÀ

D'ordre technique (au point de vue automobiliste) :

1° Les fréquentes et inévitables dissociations du mélange peuvent provoquer des pannes ;

2° En hiver, les mises en marche sont plus difficiles, les démarrages plus pauvres et la puissance du moteur diminuera si l'on ne change pas les réglages du carburateur ;

3° Bien que j'estime, avec les techniciens français, que l'alcool est le carburant type pour éviter la détonation dans les moteurs surcomprimés et le cliquetage par pré-allumage (incandescence du charbon de la culasse), je considère comme une grave erreur une proportion standard pour tous les types de moteurs. Pour les moteurs comprimés à 4, 5 et jusqu'à 5, d'un parfait ajustage et propres de culasse,

la présence de l'alcool est gênante, bien que l'indice d'octane de l'essence soit très bas ; par contre un 10 % d'alcool suffira pour arrêter le cliquetage d'un moteur sale et calaminé ; mais il est insuffisant pour un moteur surcomprimé à grande avance d'allumage, pour lequel l'indice d'octane doit s'élever à 80 au minimum, ce qui n'est pas le cas de l'essence à 10 % d'alcool.

Pour les collectionneurs et amateurs d'Affiches

Les Chemins de fer de l'Etat rappellent qu'une importante collection d'affiches illustrées est à la disposition des collectionneurs et amateurs. De nouvelles affiches : Rouen, Saint-Malo, Trébeurden, Le Val André, Caudebec-en-Caux, Saint-Wandrille sont mises en vente — ces deux dernières affiches particulièrement artistiques sont la repro-

ÉTAT-OMAN à la Maison de la Moto

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

De belles coupes de moteurs modernes.
Quelques superbes modèles actuels de l'Industrie Motocycliste.

Toute la gamme Ultima :
La 500 cmc. D3, bloc moteur culbuteurs, acatène.
La 350 cmc. D1, bloc moteur latérales, acatène.
La 350 cmc. B2X, moteur incliné, boîte séparée.
La 250 cmc. HBI, modèle utilitaire, boîte séparée.
Le vélomoteur 2-temps, débrayage, magnéto.
La 250 cmc. Excelsior à culbuteurs.
La 147 cmc. Douglas à moteur Villiers.
La 250 cmc. Brooklyn, moteur Jap.
Le vélomoteur Brooklyn.

Les triomphatrices de Paris-Les Pyrénées-Paris
Sidecar René-Gillet-Vannod.
Sidecar Soyer-Bernardet.
La 250 cmc. San Sou Sap.
La 350 cmc. Dax.
Les 350 et 600 cmc. Gillet-Herstal.

Le concours des réservoirs et ses deux superbes prix, les vélomoteurs Ultima et Prester.

MAISON DE LA MOTO

MOTOCYCLISTES

A votre retour de vacances, il vous reste quelque chose à faire : l'envoi des bonnes adresses rencontrées à **MOTO REVUE**.

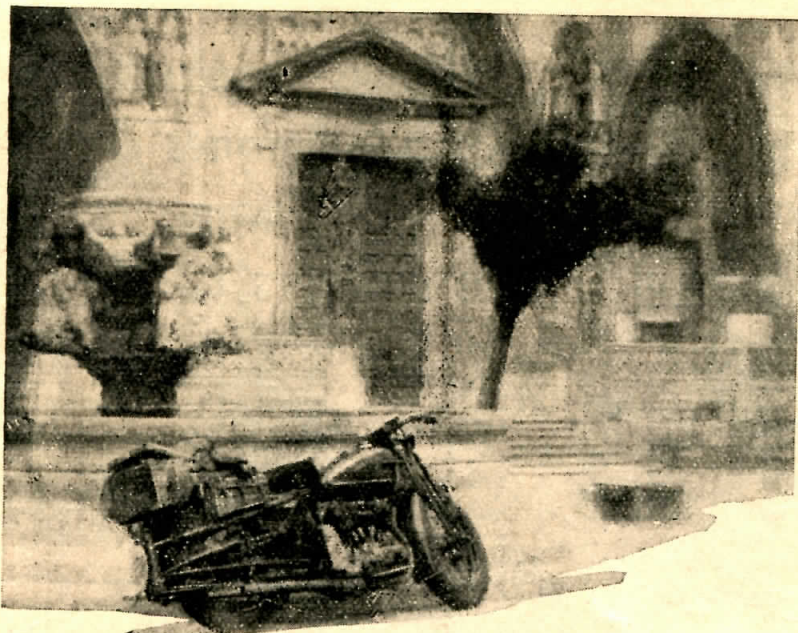
Elles serviront l'an prochain à vos camarades.

duction d'eaux fortes et seront certainement très appréciées.

Pour vous procurer les affiches illustrées du Réseau de l'Etat, demandez leur nomenclature en écrivant au Service de la Publicité, 13, rue d'Amsterdam, à Paris (8^e).

Conditions d'envoi. — Dans les localités desservies par une gare des chemins de fer de l'Etat, les affiches sont expédiées sous rouleur franco gare. Pour les autres localités (France et Etranger), les affiches du format 62x100 sont envoyées sous rouleur franco par poste comme imprimés ; celles des autres formats sont expédiées sous rouleur par colis postal.

Paiement à la commande par mandat-carte du montant de la valeur des affiches et s'il y a lieu des frais de colis postal.



La moto française à l'étranger : Burgos.

INFORMATIONS

Sexé est de retour

Le sympathique globe-trotter est venu nous rendre visite lundi matin, après avoir accompli une randonnée de 20.000 kilomètres en deux mois, parcourant toute l'Europe, rien que l'Europe comme il dit modestement.

Le 30 septembre il était à Barcelone :

... Une flânerie chronométrée sous les platanes des ramblas, une descente aux petits bars célèbres. Hélas, aucun cirneur barcelonais ne veut nettoyer mes bottes malgré mes supplications ! Un déjeuner trop « quick » pour mon goût. Et Barcelone est j'ai en trois heures, plus vite encore que par le Cook's. Triste ! n'est-ce pas ?

Le lendemain soir, à Madrid, Sexé repart pour Badajoz, traversant toute l'Espagne pour se rendre au Portugal avant de rentrer à Paris. Le 3 octobre, il est à Lisbonne.

... Forêts, verdure, après les déserts rôtis de l'Espagne, depuis Lérida jusqu'à la frontière portugaise. Je pense être à Paris dimanche soir après avoir déjeuné à Rambouillet et être passé chez moi, samedi soir.

Vous voyez : ça se tire ! Le régime des 300 kilomètres quotidiens est nettement amaigrissant !

Et voici comment lundi matin, Sexé était à la Maison de la Moto. Il est bronzé, certes. Il a un peu maigri. Mais il est en parfaite santé et il n'est pas de plus bel éloge à faire à la motocyclette et à son pilote que de constater l'état de fraîcheur dans lequel ils sont arrivés.

Après un repos bien gagné, dans le calme de son foyer, vers quels horizons nouveaux Sexé repartira-t-il ?... Car vous pouvez être tranquilles, il repartira bientôt. Diable d'homme !

Une nouvelle Chambre syndicale

D'APRÈS des renseignements puisés à bonne source nous pouvons annoncer l'élaboration d'une Chambre syndicale destinée à grouper et à défendre les constructeurs français de sidecars.

Voici une nouvelle intéressante, car un groupement corporatif ne pourrait que permettre davantage le développement d'une de nos industries nationales les plus susceptibles d'un grand avenir.

Notre numéro du Salon vient de paraître.

C'est un album de 354 pages où l'on trouve les tendances générales du Salon, les nouveautés qu'on y voit, des articles techniques sur la motocyclette, le sidecar, le cyclecar, le vélomoteur ; des articles généraux intéressant les sportifs, les touristes, les campingmen ; des nouvelles humoristiques, de superbes hors-texte et des coupes des nouvelles machines.

Ce magnifique album, que tout motocycliste voudra avoir dans sa collection est en vente aux prix suivants :

LECTEURS 12 francs
ABONNES 5 francs

Il va sans dire que nos abonnés seront servis de préférence et qu'il est prudent de retenir le numéro du Salon dont tout le tirage sera rapidement épuisé.

Il suffit pour cela de nous envoyer le montant de son prix en timbres-poste ou par chèque postal ou mandat.

Pour les frais d'envoi joindre :
France : 1 franc
Etranger : 5 fr. (Union Postale)
10 fr. (autres pays)

BANQUETS

Kervoline

SAMEDI dernier dans le cadre luxueux de l'Hôtel George-V, Kervoline recevait ses nombreux agents, coureurs et amis qu'elle avait conviés à un grand banquet suivi de soirée artistique.

Dans la vaste salle des fêtes de l'hôtel plus de trois cents convives prirent place sous la présidence de M. Pierre Quervel,

entouré par MM. Rosengart et Mayrargue.

Reconnu dans l'assistance : Mme Hier, MM. Lumet, Letorey, Mauve, Sandford, Violet, Darmont, Aubier, Goubet, Compin, Wallack, Teinturier, Salomon, Henri Petit, Fortin, Signorini. Le coureur Lecot interrompit quelques instants son raid pour assurer à Kervoline toute sa sympathie. *Moto Revue* était représentée par MM. Lacôme, Max End et Andrezel.

Au champagne, M. Pierre Quervel fit un remarquable exposé sur la situation actuelle et le problème des monopoles. M. Rosengart fit très spirituellement l'éloge de Kervoline et le sympathique Lecot, dans une causerie pleine d'humour chanta en connaissance de cause, les louanges de la supertraction et du graissage Kervoline.

Une soirée artistique clôtura brillamment ce remarquable banquet très réussi, comme tout ce qui est entrepris sous l'égide de Kervoline et Kervocyl.

Le déjeuner Peugeot

DIMANCHE dernier, la Société des Cycles Peugeot offrait à ses agents et à un certain nombre d'amis, un déjeuner intime au restaurant du Berry.

Présidé par M. Eugène Peugeot, entouré de MM. François Peugeot, Girardet, Ahne, Fallot, Guy, Bazaine, Narcy et Pahin, le déjeuner fut gai et empreint de la plus franche cordialité. On était en famille, sous le signe du Lion et lorsqu'au champagne M. Eugène Peugeot prit la parole exposant en homme d'action les efforts accomplis malgré la crise par la Société pour continuer à diffuser plus encore la construction Peugeot, il rencontra une unanimité absolue faite de confiance réciproque et d'estime mutuelle que sut fort bien rendre dans une improvisation pleine d'humour M. Célestin Gambade, plus familièrement surnommé Bonaparte, agent général à Bayonne.

Moto Revue était représentée par son secrétaire général qui, placé entre Pahin et Narcy, évoqua avec les deux brillants pilotes les bons moments du Bol d'Or et de Paris-Les Pyrénées-Paris.

NÉCROLOGIE

Rouquairoi n'est plus

TELE est la triste nouvelle qui nous arrive de Montréjeau où André Rouquairoi est mort subitement le 1^{er} octobre.



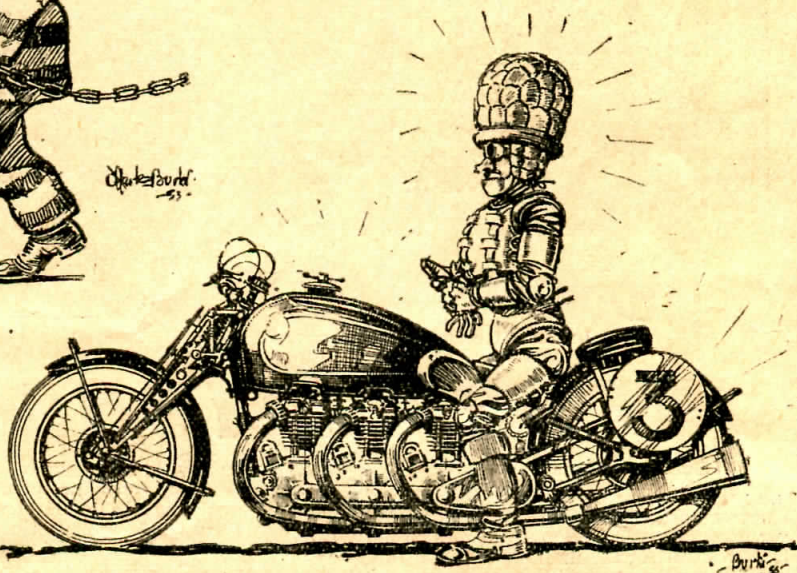
Qui aurait dit que ce joyeux garçon qui joignait à sa grande valeur sportive une sympathique et débordante activité allait être fauché en pleine force ? Ainsi que tous ceux qui l'approchaient nous étions ses amis et sa disparition nous met un cœur une peine profonde.

A sa veuve et à sa famille, cruellement touchées dans leur plus chère affection, aux maisons Motobécane et Motoconfort qui perdent en Rouquairoi un collaborateur précieux et dévoué, *Moto Revue* présente l'expression de ses condoléances émues.

Quelques explications
techniques
à l'usage
des visiteurs du Salon



Transmission
par
chaîne-chaîne.



Trimoteur pour service rapide.



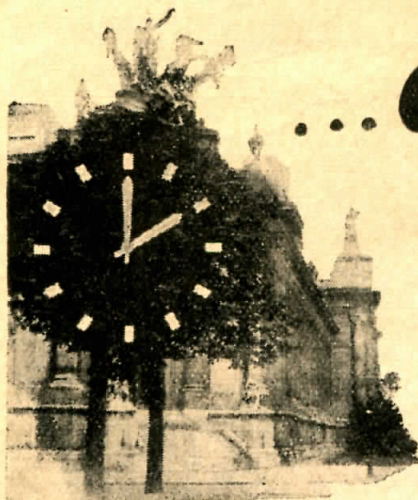
Carburateur
down-draught.



Poignée tournante.

Dessins de Charles Burki

... deux heures au Salon



Les notes suivantes conviennent aux gens pressés, aux visiteurs de la dernière heure qui, ne disposant plus que de deux jours pour se rendre au Salon 1933, désirent, cependant, être à la page et pouvoir discerner de suite les nouveautés qui sont

exposées, connaître les principaux perfectionnements apportés aux différents modèles

toutes les compétitions de l'armée. Le sidecar exposé a été établi avec la collaboration du spécialiste Vannod. Noter les roues interchangeables rendant possible l'emploi d'une roue de rechange. Fourche très moderne avec amortisseurs réglables en marche. Rétroviseur breveté monté sur le levier du décompresseur qui équipe d'ailleurs tous les modèles. Réservoir d'essence : 15 litres ; réservoir d'huile : 2 lit. 700. Prix, éclairage compris : 7.500 francs.

La 175 cmc. compétition est la réplique exacte du modèle qui a enlevé sans discussion le Championnat de France à Montlhéry. Véritable bijou mécanique comportant tous les enseignements de la compétition : moteur à culbuteurs enfermés, double échappement,

boîte 4 vitesses, sélecteur au pied, cette racing fait aisément le 125 à l'essence-benzol et ne coûte que 5.400 francs.

Les autres modèles ont été dotés de nombreux perfectionnements. Boîte 4 vitesses de série en 350 et 500 cmc. Réservoirs dotés de panneaux décoratifs qui, judicieusement disposés, les renforcent encore. Silencieux stylisés. Larges grippe-genoux. Phares aérodynamiques à compteur incorporé. Plaque lumineuse Terrot fort bien conçue.

PEUGEOT

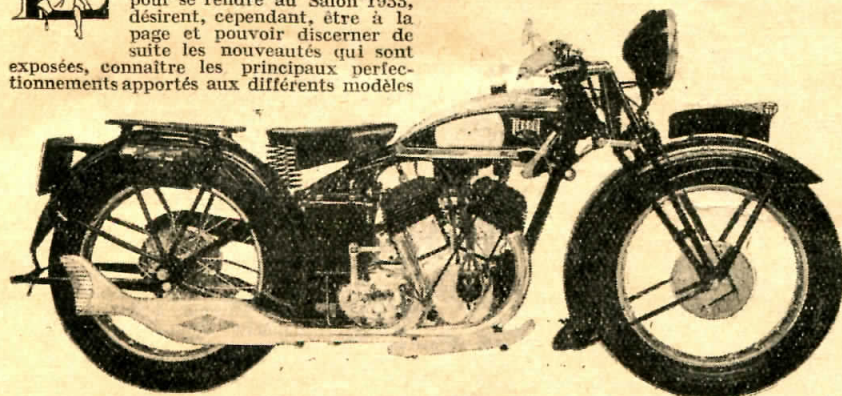
Nos lecteurs ont déjà été mis au courant des grandes nouveautés que Peugeot présente au Salon.

Quatre machines absolument nouvelles : la 350 culbuteurs ou 115, la 350 latérales ou 117, la 500 culbuteurs ou 515, la 500 latérales ou 517.

La 115 se livre en Standard, luxe, grand tourisme et grand sport. Le modèle Grand Sport G. S. est garanti 125 kilom. h. à l'Esso. Tous ces modèles ont un bloc moteur en aluminium, à culbuteurs enfermés, commandant des soupapes de grand diamètre, embrayage à disques multiples, monté directement sur le vilebrequin. Boîte 3 vitesses. Tuyaux d'échappement sport ou trial.

La 117 est l'équivalent en latérales de la 115. Vitesse garantie 95 kilom. h.

Les 515 et 517 correspondent aux 115 et 117, mais en 500 cmc. pour l'utilisation du sidecar ou le grand tourisme. Ces deux modèles ont 4 vitesses, sélecteur au pied pour la 515.



déjà connus et, dans la mesure du possible, avoir quelques idées sur les nouveaux tarifs du type dit : « Octobre 1933 ».

Sans avoir la prétention de réaliser une vue d'ensemble, ces notes parleront, sauf erreur ou omission, de toutes les marques de motocyclettes et de sidecars exposant au Grand Palais. Elles constituent donc un résumé des plus utiles pour apprécier, dans les numéros ultérieurs de *Moto Revue* les articles de nos techniciens sur les enseignements du Salon 1933.

Comme nous sommes pressés, nous entrons directement par la Coupole d'Antin sans daigner jeter un regard sur les voitures et les camions exposés ailleurs. Libre à vous, après avoir épuisé les stands motocyclistes et fait l'impressionnante collection de catalogues qui vous permettra de passer quelques belles soirées en rêvassant sur votre nouvelle moto pour la saison prochaine, libre à vous de continuer votre promenade dans les Stands d'automobiles et de poids lourds où vous verrez d'ailleurs nombre de choses intéressantes. Pour notre visite au Salon nous avons suivi le plan que nous avons publié dans notre dernier numéro.

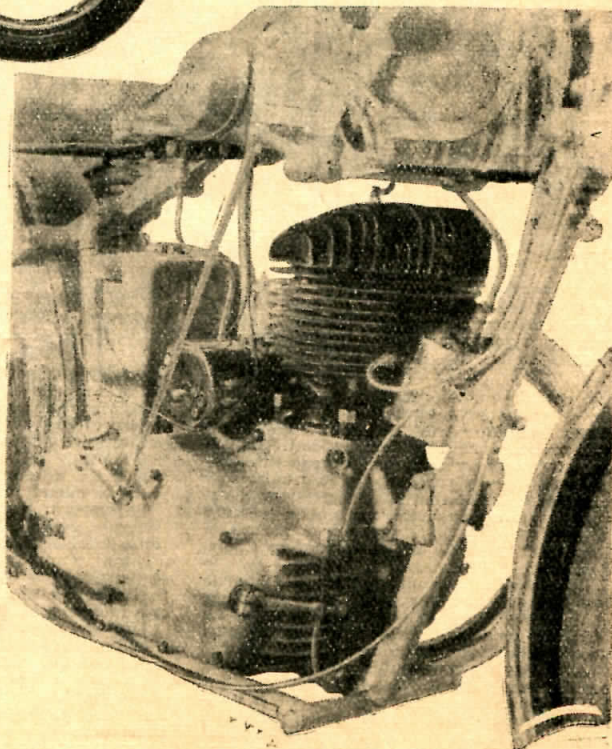
TERROT

Deux nouveautés : la 750 bicylindre et la 175 compétition.

Etablie sur la demande de l'armée pour répondre aux besoins de la motorisation, la nouvelle 750 cmc. a un semi-bloc bi-cylindre en V à 50°, allumage par dynamo, batterie et distributeur, graissage par circulation continue par pompe à double effet, boîte 4 vitesses, la même qui a fait ses preuves dans

La nouvelle 750 cmc. Terrot bicylindre, semi-bloc, modèle puissant établi en vue de l'utilisation pour le sidecar et le grand tourisme à moyennes élevées. Boîte 4 vitesses, roues interchangeables, fourche à amortisseurs réglables en marche.

Le nouveau bloc 350 cmc. Automoto à soupapes latérales, dont la netteté et la technique très moderne séduiront les amateurs de machines propres et puissantes.



Sur tous ces modèles rétroviseurs Peugeot, entièrement métalliques, orientables en marche.

Les autres machines ont subi quelques transformations à signaler. La 110 a maintenant 250 cmc. de cylindrée, graissage par pompe noyée. La 112 est une nouvelle 350 cmc., légère, avec laquelle Sexé vient de boucler tous les pays d'Europe en deux mois. Signalons que la célèbre 108 a maintenant une fourche à ressort central unique.

MOTOBECANE

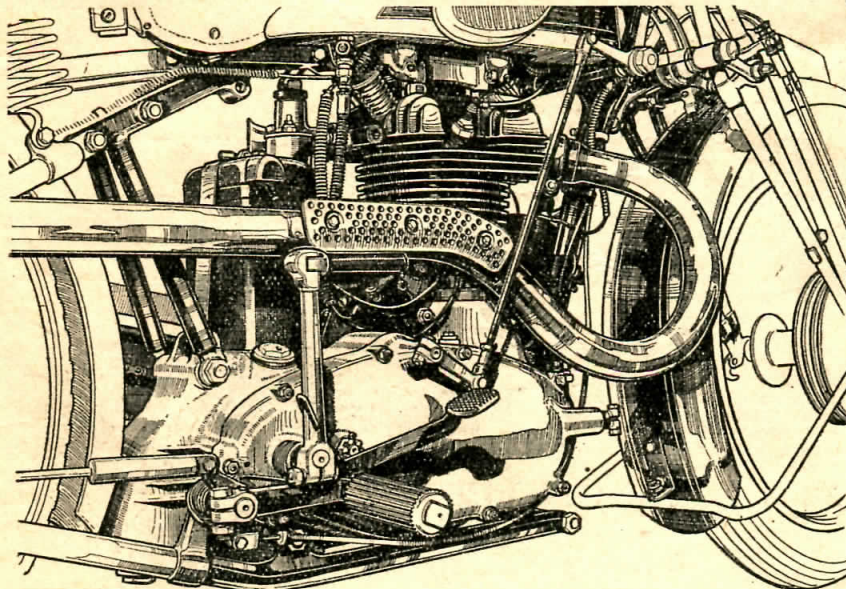
DES nouveautés extrêmement intéressantes parmi lesquelles il nous faut mettre au premier plan la S 5 C. grand tourisme et la S 5 C. grand sport.

Dans un cadre aux lignes nettes, un bloc en aluminium 3 vitesses commandées par un sélecteur placé à l'avant du carter. Le moteur grand tourisme est à culbuteurs enfermés, simple échappement; le moteur grand sport est à 4 soupapes, double échappement, dérivé directement du célèbre modèle de compétition et garanti 130 kilom. h. à l'essence. Réservoir en crosse de pistolet, de ligne très sport et de grande capacité (15 litres). Silencieux généreux d'un dessin réussi.

Les modèles S. 5 C. grand sport et grand tourisme valent respectivement 5.800 et 4.950 francs.

Sont dérivés de cette série la S. 3 C., 250 cmc. à culbuteurs, à 4.350 francs; la S. 4 C. grand tourisme, à 4.750 francs et grand sport, garantie 125 kmh., à 5.400 francs les S. 4 et S. 5, 350 et 500 cmc. à soupapes latérales, de grand luxe, à 3.950 et 4.650 francs.

Les autres types bien connus ont reçu d'importantes améliorations de détail et leurs



prix sont très intéressants, depuis le vélomoteur à 999 francs jusqu'à la B. 55 C., 500 à culbuteurs, Standard, double échappement à 4.290 francs.

AUTOMOTO

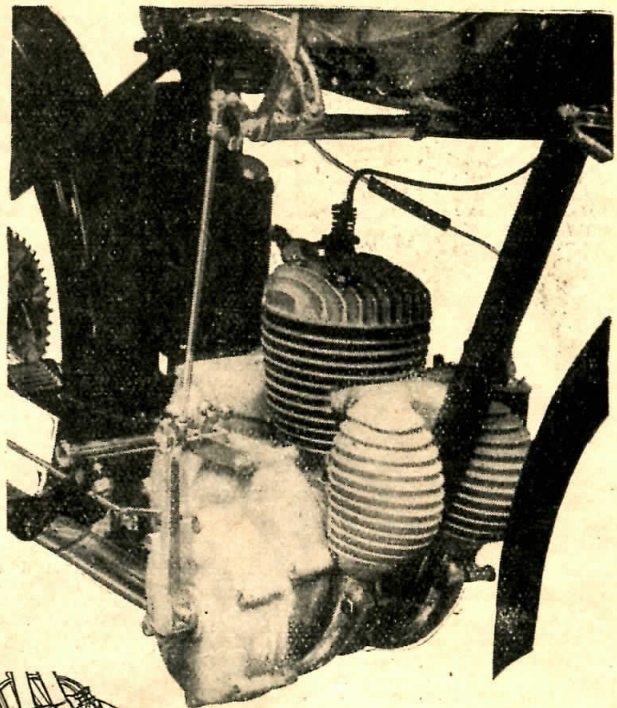
À côté des modèles A. 27 et A. 28, 350 cmc. à soupapes latérales et à culbuteurs, d'une technique très moderne, comportant bloc-moteur à haut rendement, cadre poutre en acier forgé avec double berceau inférieur intégral, fourche très large avec gros ressort conique, travaillant à la compression, réservoir de grande capacité, Automoto présente la 500 cmc. A. 30 G. L., qui a permis à Orenge et Sartorio de s'attribuer la Coupe de France de Tourisme.

La A 30 G. L. a un moteur Blackburne 500 cmc. à culbuteurs double échappement et une boîte Burman 4 vitesses, sélecteur au pied. Ce modèle supersport est à un prix accessible à tous : 6.700 francs.

À côté de ces nouveautés, nous retrouvons, perfectionnés encore, les modèles qui ont fait la réputation d'Automoto, depuis le vélomoteur utilitaire à 1.160 francs jusqu'au modèle A. 29, 500 cmc. Blackburne, soupapes latérales, boîte 4 vitesses à 5.900 en passant

Le bloc-moteur 2 vitesses 150 cmc. Radior - Nervor à chambre de détente spéciale, cylindre en alpac chemisé, kick monté en bout de vilebrequin.

La nouvelle Peugeot 115, bloc moteur 350 cmc. à culbuteurs, double échappement. Noter les tubes type trial, l'accessibilité, la propreté et la netteté des divers organes et le montage de la batterie.



Une autre curiosité chez Aleyon est la Moto-Draisine, ensemble side-car utilisable sur rail avec dispositif de sécurité en cas de crevaisson et boîte de vitesse séparée donnant 3 vitesses en marche avant, 3 vitesses en marche arrière. Le side-car Moto-Draisine se monte sur voie ferrée en moins de 3 minutes.

RAVAT

NOUS retrouvons avec plaisir les 3 modèles 175 cmc. équipés du célèbre 2 temps Ravat, les 250 cmc. Blackburne, les 4 machines tourisme 350 cmc. (3 en moteur Ravat, 1 en Blackburne), les 3 machines Sport 350 cmc. (2 en Zurcher, 1 en Blackburne) et les 3 modèles 500 cmc. (2 en Blackburne, 1 en Zurcher).

Ravat reste fidèle à la boîte séparée. C'est donc encore Sigmund et Burman (avec sur certains modèles 4 vitesses et débrayage au pied) qui sont employés en grosse cylindrée. Une 250 cmc., moteur 2 temps Ravat, vient agréablement compléter cette gamme de machines où les amateurs peuvent puiser en toute sécurité.

Notons encore le vélomoteur 2 vitesses et point mort à cylindre incliné et suspension par ressort central unique et axe articulé travaillant à la compression, évitant les torsions du ressort et par suite les ruptures. Amortisseurs à hauteur des biellettes supérieures.

TRAIN

LA 4 cylindres à culbuteurs bien connue de nos lecteurs, les modèles 100 cmc. 2 temps et 4 temps, ce dernier à soupapes latérales et graissage automatique commandé par l'échappement; enfin la 350 cmc. 2 temps, grand tourisme valant 4.300 francs et la 350 cmc. sport à soupapes en tête commandées par basculeurs, du type si spécial à Train valant 4.600 francs.

RHONY'X

Au stand Rhony'x, une gamme très variée de modèles allant du vélomoteur à — curiosité unique au Salon — un modèle spécial pour dirt-track. Les vélomoteurs mono et bivites sont équipés d'un nouveau moteur. Stainless à cylindre d'aluminium chemisé sur toute sa longueur. Prix 1.625 et 1.750 francs. Le moteur Stainless équipe les 250 2 temps et 4 temps à culbuteurs, les 350 et les 500 cmc., 4 temps bloc-moteurs à soupapes latérales. Les 350 et 500 cmc. culbuteurs sont livrés avec le célèbre Rudge-Python, 4 soupapes, boîte 4 vitesses, sélecteur au pied. Enfin, il existe également deux modèles en 350 cmc. et 500 cmc. à moteur Jap et boîte Burman.

par la célèbre A. 15, 250 cmc., 4 temps, 3 vitesses, à 3.200 francs.

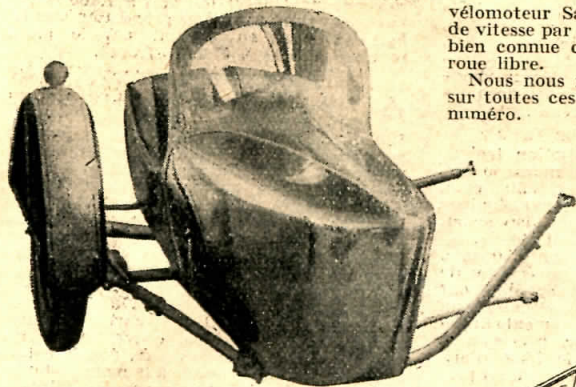
ALCYON

UNE grande nouveauté : la boîte Gyroflex. A vrai dire, nous en avions déjà parlé dans *Moto Revue*. Mais pour ne pas gêner les constructeurs et laisser l'effet de surprise se produire au Salon, nous avions démenti le fait par la suite. Ce qui prouve une fois de plus à nos lecteurs, que *Moto Revue* est toujours la mieux renseignée.

Permettant l'utilisation automatique de l'énergie, cette boîte réalise une liaison élastique entre le moteur et la roue arrière. Elle a le maximum de souplesse à tous les régimes et permet ainsi d'avoir un embrayage automatique. Un modèle en coupe en explique très facilement le fonctionnement.

Une 350 cmc. supersport, moteur Zurcher à culbuteurs, double échappement, est muni de la boîte Gyroflex.

La 500 supersport vaut 6.250 francs, la 350 cmc., du même modèle, 5.300. Enfin, les types équipés du moteur Zurcher 2 temps à tourbillons du type « Passe-Montagne », valent moins de 2.000 francs en 175 cmc.



vélocité San Sou Pap avec changement de vitesse par dérailleurs d'après la technique bien connue comportant naturellement une roue libre.

Nous nous réservons d'ailleurs de revenir sur toutes ces nouveautés dans un prochain numéro.

Le Sidecar Speed au châssis ingénieux à quatre attaches et suspension type Bugatti par demi-cantilevers.

Le sidecar Bufflier-Campbell pour les amateurs de grand sport a une ligne aérodynamique très étudiée.

GENIAL LUCIFER

DEPUIS le vélomoteur jusqu'à la 350 cmc. Sport, Genial-Lucifer présente toute une gamme de modèles équipés en 2 temps du Génial-Lucifer ou du bloc-moteur Sachs 2 temps, 2 vitesses, et en 4 temps du moteur L.M.P. ou du bloc Chaise.

VERLOR

OUTRE le vélomoteur 2 temps 2 vitesses équipé du bloc moteur Sachs, Verlor a d'autres modèles munis du célèbre Aubier et Dunne et du moyen Aya-Startier. Enfin il existe aussi des modèles équipés de moteur Train. Leur prix varie de 1.475 francs à 1.895 francs.

Mais la grande nouveauté réside dans la suspension arrière Verlor que les lecteurs de *Moto Revue* connaissent par un essai de Max End et qui équipe n'importe quel modèle pour un supplément de 100 francs.

Enfin une motocyclette 175 cmc., 2 temps, double échappement, boîte Burman, 3 vitesses est exposée au prix de 2.695 francs.

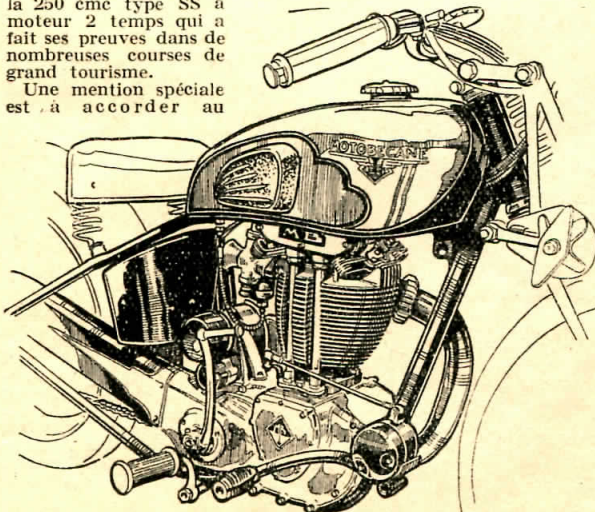
ROVIN, SAN-SOU-PAP-VELOCETTE

DANS le même stand deux marques françaises et une britannique réalisent l'entente cordiale. Et cette entente, annoncée depuis longtemps par *Moto Revue*, a porté ses fruits.

Deux modèles la Vel 7 et la V 7 possèdent dans un cadre Velocette, un moteur et une boîte Velocette. Les accessoires complémentaires sont de fabrication française, ce qui a permis de réaliser des machines absolument parfaites à des prix des plus abordables. La Vel 7 a le moteur à culbuteurs du dernier modèle et la V 7 l'arbre à cames en tête dont les références sportives ne se comptent plus.

Signalons également la 250 cmc type SS à moteur 2 temps qui a fait ses preuves dans de nombreuses courses de grand tourisme.

Une mention spéciale est à accorder au



Les célèbres motos Velocette sont exposées dans le même stand. Culbuteurs en 250 et 350 cmc., à 5.700 et 6.100 francs, arbre à cames en 350 cmc., type K. T. S. à 7.475 fr., K. S. S. à 7.475 francs et enfin K. T. T., la machine de compétition atteignant 170 à l'alcool, la triomphatrice de nombreuses grandes épreuves est livrée au prix de 12.900 fr. Toutes ces machines ont 4 vitesses, sélecteur au pied et sont prêtes à prendre la route.

Le sidecar Precision, brevets Stoye, d'une incontestable originalité, est fabriqué en France. Réglage du sidecar en marche selon l'inclinaison de la machine. Attaches rapides par étaux à papillons. Suspension générale par ressorts enfermés et graissés.

La 350 cmc. Motobécane type grand tourisme. D'une ligne très réussie, cette machine possède les derniers perfectionnements de la technique. Noter en particulier les ressorts à pincettes, culbuteurs enfermés, sélecteur au pied.

MOTOSACOCHE

C'EST François Gaussoy qui tient lui-même à nous faire les honneurs du stand où trône le modèle compétition livré depuis l'année dernière à la clientèle.

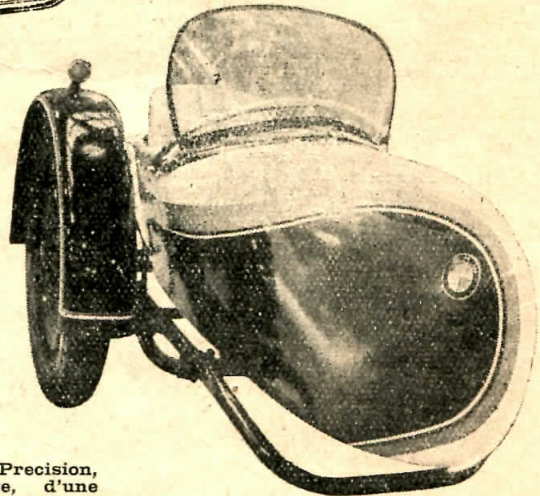
Derrière ce magnifique bolide est exposé en bonne et due place le groupe vélomoteur Motosacoché 1903 qui donna son nom à la marque, il y a trente ans. C'est assez dire l'expérience de Motosacoché en la matière.

Aussi bien la nouvelle organisation française des motocyclettes Motosacoché présente-t-elle un modèle très réussi de vélomoteur à moteur Mag 2 temps, allumage par volant magnétique au prix de 1.695 francs qui est assuré d'un franc succès.

A côté la grosse 850 cmc. bicylindre semi-bloc à culasse rapportée en aluminium réalise le critérium de la machine de grand tourisme et de grand luxe. Visiteurs pressés, ne manquez pas de regarder la coupe du 850 bicylindre semi-bloc qui vous donnera nombre d'enseignements techniques du plus haut intérêt.

SAROLEA

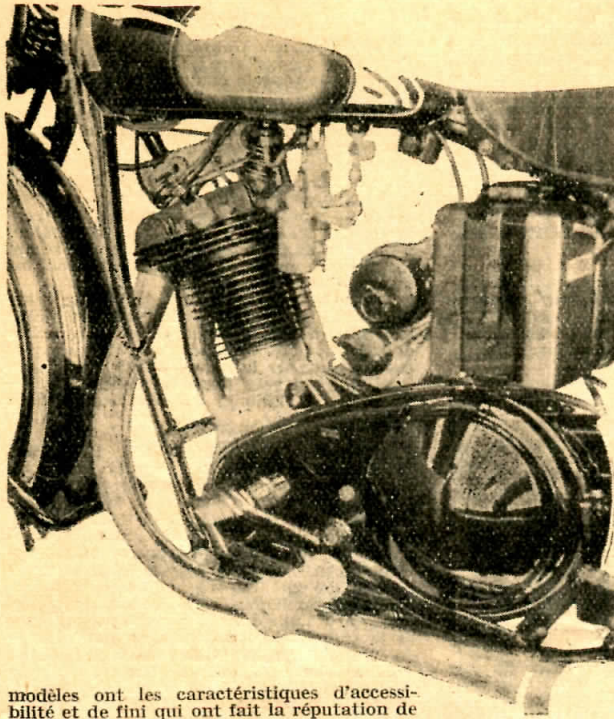
CHAMPION de Belgique 1931, 1932, 1933 catégories 500 cmc. Sarolea présente toute une gamme de modèles utilitaires, tourisme et sport d'où il nous faut particulièrement mettre en évidence la 150 cmc. utilitaire, bloc-moteur 2 temps, 2 vitesses, allumage et éclairage électrique par volant magnétique au prix de 3.100 francs, éclairage compris, la 350 cmc. Supersport à moteur incliné à culbuteurs, double échappement, 4 vitesses, réservoir d'huile dans le carter à 6.100 francs et la superbe 500 cmc. Championnat, type 34 C., moteur spécial de course à culbuteurs, double échappement, carburateur down-draught double-cuve, 4 vitesses au pied, réservoir de 18 litres, faisant facilement 160 km.-h., à l'alcool, au prix très abordable de de 9.200 francs.



De plus, dans le même stand, Delaunay présente toute la gamme des side-cars Belgian, bien connus de nos lecteurs avec le type Standard rappelant assez le capot d'une grande marque française; le Canoe aux lignes très effilées et grand sport; le type Tank, se faisant en monoplace, une place et demie et biplace. Toutes ces carrosseries montées sur le célèbre châssis Belgian, possédant une roue indépendante par ressort antivibrateur sont équipées de sièges et dossiers Float on Air.

DAX

DEUX nouveautés chez Dax: une 350 cmc. grand sport culbuteurs double échappement et une 175 cmc. 2 temps utilitaire. Directement dérivée du modèle monotube, bien connu de nos lecteurs et qui a fait ses preuves dans Paris-Les Pyrénées-Paris, la 350 grandsport a une culasse spéciale à haut rendement, double échappement et un taux de compression un peu plus élevé lui permettant d'atteindre le 115 km.-h. Son prix est de 5.220 francs, celui de la monotube de luxe de 4.820 francs. L'un et l'autre de ces



modèles ont les caractéristiques d'accessibilité et de fini qui ont fait la réputation de la marque.

La 175 cmc. utilitaire est une vraie motocyclette très réussie. Bloc-moteur Dax, 2 temps, 3 vitesses, à transmission primaire par engrenages, embrayage dans le moyeu arrière, graissage par pompe mécanique et réservoir d'huile séparé. Dépassant le 80 km.-h ce nouveau modèle qui est une des belles réussites du Salon ne vaut que 2.495 francs.

FRANCE MOTORCYCLES

Au stand France Motorcycles sont exposés les différents modèles Aiglon et Griffon dont les bloc-moteurs 250 cmc. à soupapes latérales et 350 cmc. soupapes latérales et culbuteurs ont reçu des perfectionnements de détails sur les modèles de l'année dernière qui étaient particulièrement au point et réussis.

NEW-MAP

La grande firme lyonnaise a ajouté à sa fabrication plusieurs modèles qui ont retenu particulièrement notre attention. Tout d'abord un nouveau B. M. A. 100 cmc. équipé d'un moteur Sachs 2 vitesses et point mort. Ensuite une 175 cmc. sport double échappement, 4 vitesses, dont l'allure racée

La 350 cmc. Matchless à culbuteurs, double échappement. Moteur incliné. Remarquer l'énorme levier de la pédale de frein.

et la réalisation technique séduiront les sportifs. Enfin une 350 cmc. grand tourisme équipée d'un moteur Jap sport, extrêmement réussie.

Les modèles 350 cmc. et 500 cmc. équipés de moteurs New-Map ont bénéficié de nombreux perfectionnements de détail. Quant à la gamme utilisant le Mag d'origine, son éloge n'est plus à faire.

Il nous reste à passer en revue les sidecars New-Map au nouveau châssis mixte comportant deux longerons principaux en tôle emboutie à double nervure et traverses et essieux en tubes de gros diamètre. Fixation par 4 attaches au moyen de coulissex réglables. Ressorts cantilever oscillant sur silent-bloc. Montage à droite ou à gauche; roue interchangeable. Les carrosseries, très seyantes se font en sport et tourisme, en tôle emboutie et en grand tourisme en simili-cuir.

CARPIO

UNE belle réalisation chez Carpio, le spécialiste du sidecar : le châssis en tôle em-

sidecar sport léger (48 kg.) à 1.400 francs, pneu compris, ou biplace grand tourisme (70 kg.) à 2.700 fr., en passant par le grand tourisme (60 kg.), à 2.050 francs.

EICHEL FRERES

Au Stand Prester - Scylla - Dé-Dé, MM. Eichel présentent, autour du célèbre 100 cmc., des records de Rapeau et Renaud, tout un choix de vélomoteurs équipés de moteurs Aubier et Dunne, Train 2 et 4 temps, Stainless et Vog, en mono et deux vitesses, à des prix variant entre 1.495 et 1.845 francs. En outre, dans les cylindres plus fortes, une série légère 175 et 250 cmc., équipée du moteur Vog 2 temps, allumage par volant magnétique; une série tourisme 250 et 350 cmc. Chaise bloc-moteur à culbuteurs; une série sport. Dans celle-ci, les 100, 175 et 250 cmc. Aubier et Dunne, où il faut particulièrement remarquer la 250 cmc. cadre et fourche compétition, freins conjugués, écrous à broche, permettant le réglage à la main de toutes les commandes, à 3.750 francs. En 4 temps, MM. Eichel utilisent pour leur série sport les moteurs L. M. P. 350 et 500 cmc., dont la réputation n'est plus à faire.

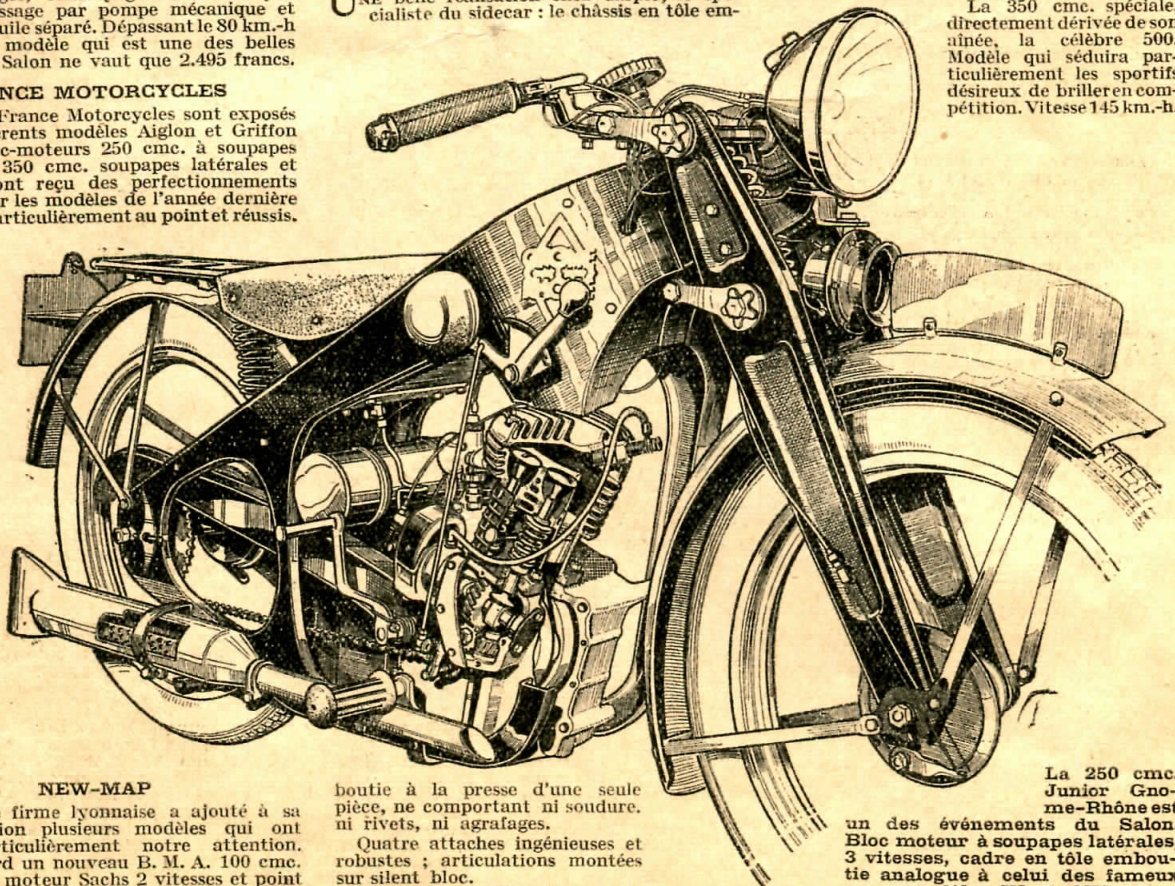
B. S. A.

Trois modèles entièrement nouveaux sur le stand de la grande firme de Birmingham.

La nouvelle 500 cmc. bicylindre, à culbuteurs, créée pour satisfaire aux exigences de l'armée britannique et mise sur le marché après 18 mois d'études et d'essais de toutes sortes. Vitesse en solo: 140 km.-h. Boîte 4 vitesses, sélecteur au pied, roue arrière à broche, graissage par circulation d'huile. Remarquer le dispositif d'éclairage et la batterie suspendue sur bloc caoutchouc. Prix toute équipée comme toutes les B. S. A., avec éclairage de luxe, tableau de bord, batterie, avertisseur, rétroviseur breveté: 9.350 francs.

La 149 cmc. à culbuteurs, conçue d'après les enseignements de la 250 cmc., type 33-2, à 4.750 francs.

La 350 cmc. spéciale, directement dérivée de son aînée, la célèbre 500. Modèle qui séduira particulièrement les sportifs désireux de briller en compétition. Vitesse 145 km.-h.

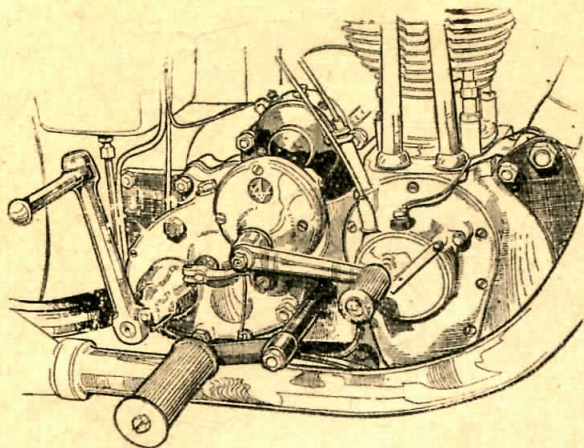


boutie à la presse d'une seule pièce, ne comportant ni soudure, ni rivets, ni agrafages.

Quatre attaches ingénieuses et robustes; articulations montées sur silent bloc.

Différents modèles, très réussis forment une gamme complète, allant du

La 250 cmc. Junior Gnome-Rhône est un des événements du Salon. Bloc moteur à soupapes latérales, 3 vitesses, cadre en tôle emboutie analogue à celui des fameux modèles V2 et CV2.



Les Magnat-Debon compétition sont munies de la nouvelle boîte 4 vitesses commandée par un sélecteur au pied incorporé.

ARMOR - THOMANN

Du vélomoteur à la 500 cmc., Armor et Thomann exposent toute une gamme de modèles équipés du moteur Zürcher, 2 ou 4 temps. Dans les petites cylindrées, moteur 2 temps à tourbillons ; dans les grosses

cylindrées, moteur à soupapes latérales ou en tête, commandées par culbuteurs. Les prix varient de 1.295 francs pour le vélomoteur luxe à débrayage, à 6.250 francs pour la 500 cmc., culbuteur double échappement.

EMIC

Le vélomoteur Emic, type N, a un moteur Emic 100 cmc., culasse aluminium rapportée, bielle et vilebrequin à roulements à aiguille, allumage par magnéto, débrayage à disques et coûte 1.525 francs. Il existe un modèle 2 vitesses à 1.625 francs.

HELYETT

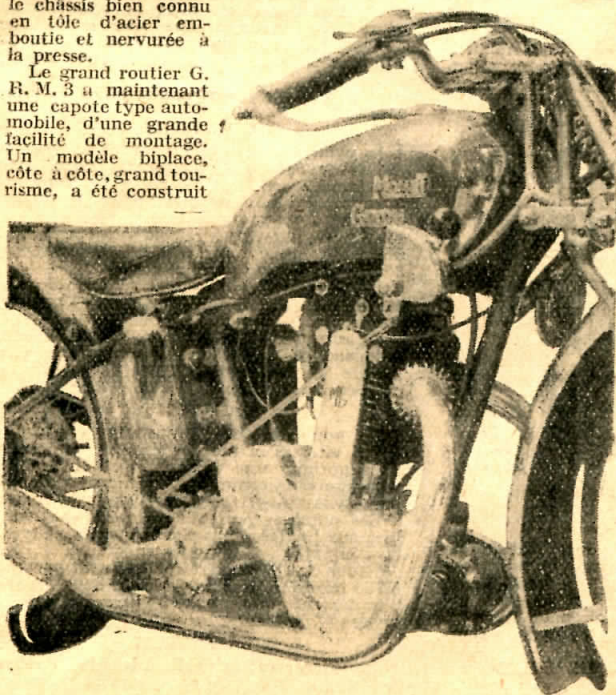
La nouveauté est le modèle 350 cmc. supersport, bloc moteur Chaise, à culbuteurs double échappement, transmission aca-

essence-benzol. Prix : 8.625 francs. Les autres modèles ont reçu des améliorations de détails, parmi lesquelles il faut citer : réservoir de grande capacité ; roues arrière à broche, instantanément démontables, chaîne arrière protégée par un double garde-chaîne, freins encore renforcés, chromage et cadmiage absolument généralisés.

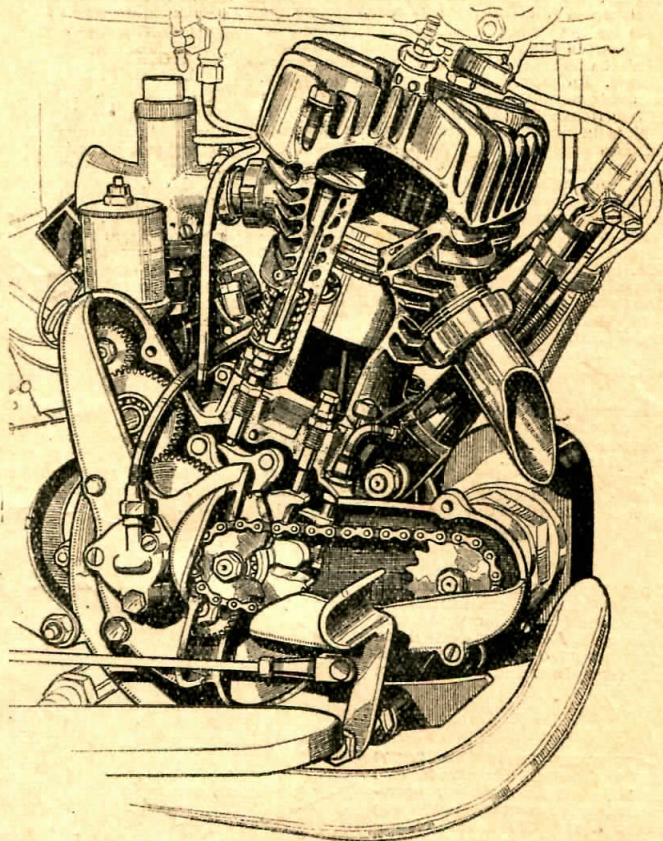
BERNARDET

DANS un stand entièrement décoré avec des pièces servant à la fabrication de leurs célèbres sidecars, MM. Bernardet présentent de nouveaux modèles de carrosseries, toujours montées sur le châssis bien connu en tôle d'acier emboutie et nervurée à la presse.

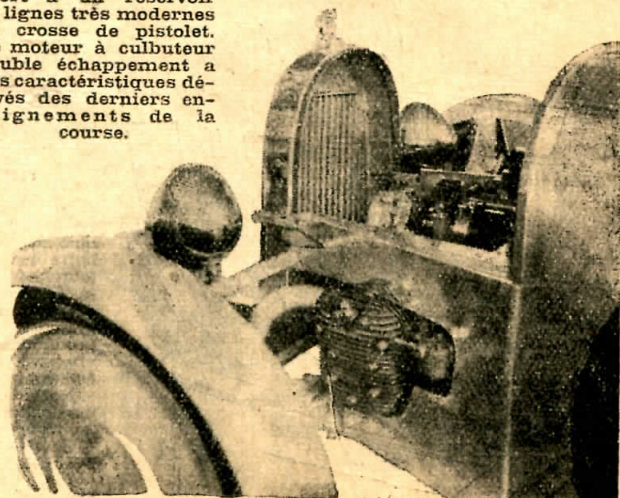
Le grand routier G. R. M. 3 a maintenant une capote type automobile, d'une grande facilité de montage. Un modèle biplace, côte à côte, grand tourisme, a été construit



Coupe du moteur 500 cmc. René Gillet à soupapes latérales. Noter les larges ailettes de refroidissement, la parfaite accessibilité des organes, la pédale de frein bien au pied.



La nouvelle 350 cmc. Monet-Goyon supersport a un réservoir de lignes très modernes en crosse de pistolet. Le moteur à culbuteur double échappement a des caractéristiques dérivées des derniers enseignements de la course.



pour des motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 750 cmc.

Enfin, notons le pare-brise orientable qui équipe les modèles sport-confort.

Il faut remarquer la légèreté des sidecars Bernardet qui ne nuit en rien à leur robustesse. Construit d'après les dernières données de la technique, le sidecar grand routier G. R. M. 3, malgré tous ses perfectionnements, ne pèse, complet, que 65 kilos.

Au point de vue esthétique, les réalisations Bernardet sont incomparables. Au point de vue technique, le principe du châssis représente un ensemble parfait de force, de souplesse et de silence.

Le cyclecar Sandford 950 cc., à bloc-moteur Sandford-Ruby flat-twin soupapes latérales a refroidissement par air, a la ligne séduisante et sportive de ses aînés.

tène, destiné à satisfaire les exigences de la clientèle sportive.

Nous retrouvons, à côté de cette nouveauté, les modèles bien connus encore perfectionnés équipés soit en 2 temps avec moteur Helyett, allumage par volant magnétique; soit en 4 temps avec des bloc-moteurs Chaise à culbuteurs ou avec des moteurs Jap, soit en boîte séparée, soit en bloc-moteur, comme la célèbre 750 cmc. bicylindre en V, transmission acatène, machine de grandes randonnées touristiques.

Une gamme très éclectique qui donnera satisfaction aux desideratas les plus divers.

B. M. W. — PRECISION

Au centre, la machine de Henne. Référence sur laquelle il est inutile d'insister. Autour, les célèbres B. M. W. dont l'éloge n'est plus à faire et que leur récent triomphe dans les Six Jours International rend plus séduisants encore. Peu de modifications, si ce n'est une recherche encore plus poussée du silence. La 3 CV R. 2 vaut 6.850 francs, complètement équipée; la 7 CV latérales R. 11 11.800 francs et culbuteurs R. 16, 12.800 fr.

Mais la grande nouveauté réside dans les sidecars précision, construits en France, par V. Bastide, sur brevets Stoye. La ligne très sport est originale et séduisante, la réalisation technique du plus haut intérêt. Réglage du sidecar en marche selon l'inclinaison de la route. Attaches rapides par étaux à mâchoires. Carrosserie agrafée et profilée. Roue suspendue. Suspension générale par ressorts enfermés et graissés. L'étude de toutes ces solutions nous entraînerait trop loin. Nous nous réservons d'y revenir. Les prix varient de 2.475 francs pour le modèle Standard à 3.650 francs pour le cabriolet à toit décapable.

LUCIEN PSALTY

Chez Norton, des perfectionnements de détail (couvre-chaîne à bain d'huile, fourche International généralisée) et une importante baisse de prix.

La 500 International est à 10.900 francs, la 500 à culbuteurs, à 7.600 francs. Remarque le sidecar Norton-Speed, dont le système

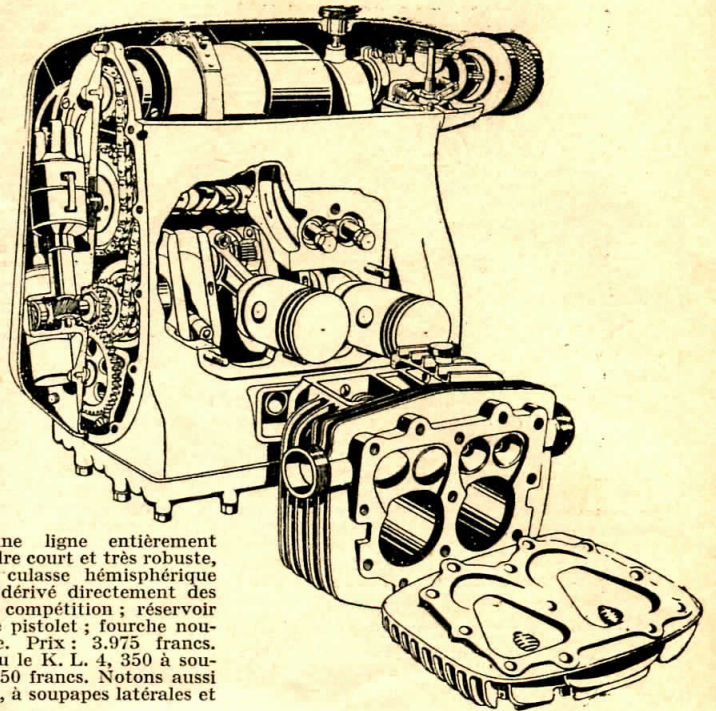
d'attaches et la suspension fournissent de solutions heureuses et dont la ligne est des plus séduisantes. Il est à noter que le sidecar Speed, construit par la maison Brissonet, vaut 1.500 francs (modèle Standard luxe).

A. S. S., Rudge, Matchless, Ariel, ont également perfectionné certains points de détails, mais, dans l'ensemble, restent semblables aux remarquables réalisations admirées depuis l'an dernier.

KÖHLER-ESCOFFIER

Toutes une série de nouveautés chez la marque « Champion de France 350 cmc. » Le modèle K. L. S. 4, 350 à culbuteurs, double échappement, a une ligne entièrement nouvelle. Dans un cadre court et très robuste, un moteur sport à culasse hémisphérique à grand rendement, dérivé directement des enseignements de la compétition; réservoir nouveau en crosse de pistolet; fourche nouvelle souple et sûre. Prix: 3.975 francs. De ce modèle, est issu le K. L. 4, 350 à soupapes latérales, à 3.650 francs. Notons aussi un 250 cmc. tourisme, à soupapes latérales et boîte séparée.

Nous retrouvons avec une ligne nouvelle les modèles à moteur Villiers et les 250 et 350 cmc., type luxe, équipés du bloc moteur bien connu à cylindre incliné. Les modèles supersport avec moteurs Mag double échappement. Se font en 4 vitesses, sélecteur au pied.



Le bloc-moteur 4 cylindres Zundapp nous livre ici son secret: vilebrequin équilibré, passage des gaz entre les guides de soupapes, distribution, allumage, carburateur enfermés sous capot.

encore plus sûrs, plus confortables et plus rapides.

SANDFORD

Un cyclecar accessible à toutes les bourses est exposé chez Sandford. D'une ligne exactement semblable à celle des superbes 3 roues, équipés du 4 cylindres Ruby, ce cyclecar a un moteur de la même marque, bicylindre, flat-twin à refroidissement par air, 950 cmc. de cylindrée. Le bloc comporte 3 vitesses et une marche arrière.

La carrosserie est large et confortable, elle est prévue sport ou tourisme. Prix: 12.000 fr. entièrement équipé.

On retrouve ainsi la célèbre voiture 4 roues indépendantes, et le bolide monoplace qui a permis à Sandford d'être détenteur de 34 records mondains.

DARMONT

Du nouveau chez Darmont: une boîte 3 vitesses et marche arrière permettent de supprimer une chaîne; mise en marche par manivelle comme les voitures; allumage par dynamo-batterie; carrosseries élargies.

Ces notables perfectionnements sont visibles sur un Darmont Spécial, mais peuvent être adaptés sur tous les modèles.

Etoile de France à refroidissement par air: 6.750 francs; Darmont Spécial: 8.900 francs. Supplément pour la boîte 3 vitesses et marche arrière: 750 francs.

BUFFLIER

Un sidecar attire particulièrement l'attention au stand du constructeur lyonnais: le modèle « Camping », dont la vaste malle arrière au galbe élégant renferme tente, mallettes, accessoires; les coussins du side dépliés faisant matelas et un vide-poche étant prévu dans la carrosserie.

D'une grande diversité de modèles en tôle emboutie, en aluminium ou en simili cuir, toutes les carrosseries Bufflier sont montées sur le châssis rigide en tubes étirés et centrés à froid, avec fixation par 4 attaches coulissantes, et suspension par cantilever.

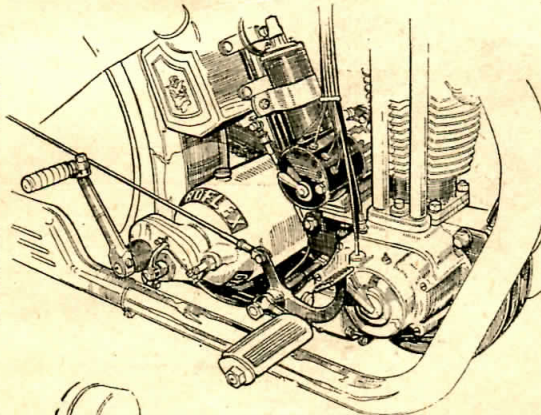
Il est à noter que les sidecars Bufflier sont surtout prévus pour des cylindrées moyennes de 350 à 500 cmc.

LOUISON

Un vélomoteur à cadre entièrement brasé et bloc-moteur Sachs 2 vitesses, point

La grande curiosité technique du Salon: la transmission Gyroflex qui équipe une 350 cmc. Alcyon et dont nous décrirons le principe dans un compte rendu ultérieur.

Nous avons soulevé le capot du Sandford des records: voici la commande du compresseur, le carburateur avec filtre à air. C'est, au profilage près, le Grand Sport normal.



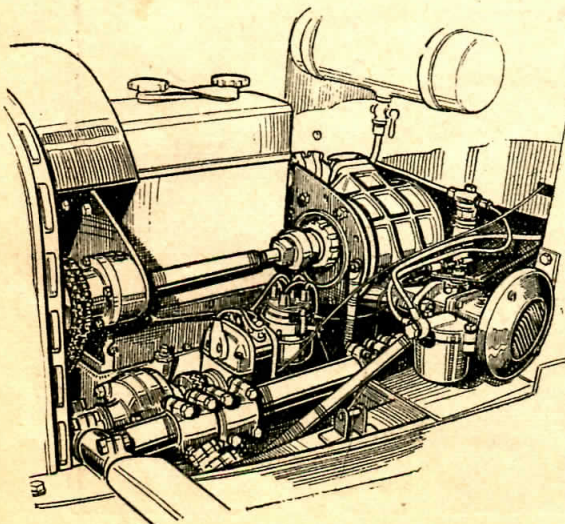
Enfin, les vélomoteurs ont subi des perfectionnements de détail. Leur prix varie de 1.450 à 1.650 francs, éclairage compris. N'omettons pas un modèle spécial pour Moto-ball qui intéressera les adeptes de ce sport.

GILLET - HERSTAL

Une nouveauté de première importance: la Racing 500 cmc. bloc-moteur à cylindrée inclinée, boîte 4 vitesses, sélecteur au pied, fourche à ressort central. Prix: 7.450 fr. La firme herstaliennne détentrice des Coupes de France de Tourisme présente toute la gamme de sa production, depuis le vélomoteur, 2 vitesses, à 1.675 francs, jusqu'à la 600 compétition à 7.450 francs.

Notons la petite moto 125 cmc., particulièrement réussie. Bloc Gillet 3 vitesses, kickstarter à 1.995 francs. Le célèbre modèle Tour du Monde a été doté d'une troisième vitesse.

Les autres modèles ont reçu des améliorations de détail qui les rendent



mort, débrayage à main, moyeux freins Idéal à tambours de 97 mm.

CARTHORPE

DANS le stand, orné de photos du raid de 8 mois que M. Norbert Laurent a fait en Afrique et dont *Moto Revue* reparlera, les nouveaux modèles Ivory Callthorpe 1934, 250 et 500 cmc. soupapes en tête, double échappement, boîte 4 vitesses brevets Albion. Chaîne primaire, travaillant dans un carter à bain d'huile.

Noter le graissage sous pression, par double pompe à engrenages, sans tuyauterie extérieure, avec manomètre de contrôle d'huile. Et naturellement, le fini Callthorpe, ivoire blanc...

SOYER

DEUX séries très différentes chez Soyer : les modèles équipés du Sturmey Archer avec boîte séparée, les modèles à bloc Soyer arbre à cames en tête.

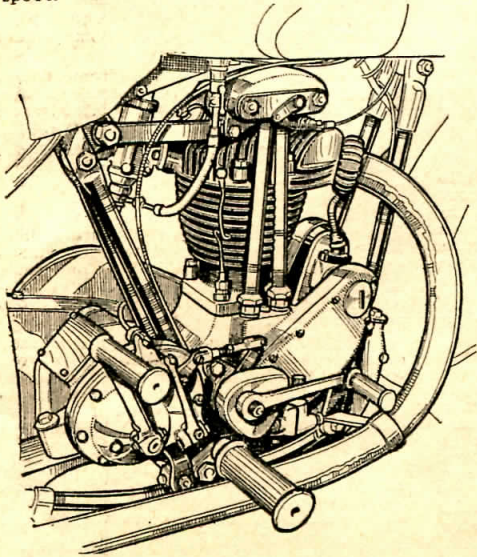
En Sturmey-Archer, 4 types 350 latérales et culbuteurs, 500 latérales et culbuteurs à des prix variant entre 4.385 et 5.600 francs. Le cadre est du type à double berceau dont la tenue de route est proverbiale. Moyennant un supplément ces modèles peuvent être équipés de boîtes Sturmey-Archer 3 et 4 vitesses à sélecteur au pied. Une 500 cmc. bloc-moteur Soyer arbre à cames en tête, double échappement vaut 5.200 et 5.930 frs., selon le système d'allumage qui se fait soit par magnéto, soit par dynamo-batterie. Enfin un side-car prêt à prendre la route vaut tout équipé 6.900 francs. A signaler le vélomoteur, moteur 2 temps monté sur galets, allumage par volant magnétique et débrayage à 1.500 francs.

M. R.

MANDILLE et Roux présentent leur vélomoteur bien connu de nos lecteurs équipé soit d'un Aubier-Dunne, 2 temps et débrayage à 1.540 francs, soit d'un Train, 2 temps et débrayage à 1.395 francs, soit d'un Sachs, 2 temps, 2 vitesses et point mort à 1.695 francs. Tous ces modèles, sur lesquels nous reviendrons, sont à chaîne unique.

PIERRE PSALTY

ROYAL Enfield présente une grande nouveauté : la 250 cmc., 2 temps, allumage par batterie, boîte 3 vitesses, tableau de bord incorporé au réservoir à 3.800 francs, éclairage compris. Nous retrouvons toute la gamme des 250, 350 et 500 cmc., dont les modèles supersport sont à 4 soupapes, 4 vitesses, sélecteur au pied, graissage à circulation continue, à des prix variant entre 5.500 et 8.500 francs. Sur le même stand les modèles N. S. U. où se détache en vedette la 500 compétition, arbre à cames en tête, double échappement susceptible d'un vrai 160 km.-h., et un très intéressant modèle 250 à culbuteurs, allumage par batterie, à caractéristiques très sport.



MONET ET GOYON

TOUTE une série de nouveaux modèles à caractéristiques Sport et à prix très avantageux. Le type est la 350 L. S.4., moteur à culbuteurs, double échappement, à haut rendement, nouveau cadre très robuste et très maniable, réservoir en crosse de pistolet à 3.975 francs. De ce type dérive la L. 4, 350 cmc., à soupapes latérales à 3.650 francs.

Nous retrouvons toute la gamme à moteur Villiers de 100 à 250 cmc., qui a été dotée de nombreux perfectionnements et dont les prix varient de 1.450 francs, pour le vélomoteur à débrayage, à 2.975 francs pour la 250 cmc., type O. 25 L. Il en est de même pour les modèles supersport munis de moteurs Mag à culbuteurs double échappement, boîte Sturmey-Archer et sélecteur au pied sur demande, ainsi que pour les 250 et 350 cmc., luxe bloc-moteur à soupapes latérales.

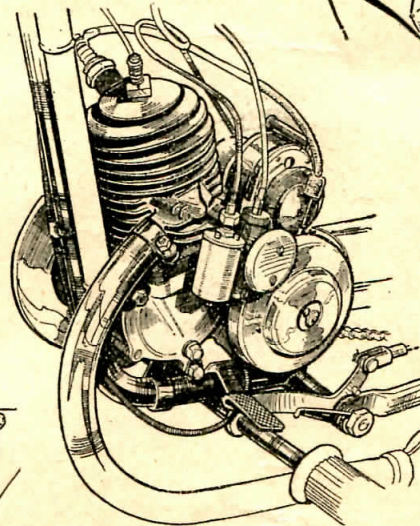
Deux autres nouveautés à signaler : une 250 cmc., tourisme type L., moteur à soupapes latérales à haut rendement à 3.150 francs et une machine spéciale pour le moto-ball.

RADIOR

REMARQUER avant tout les modèles munis du moteur Radior-Nervor qui est un petit bijou de mécanique. Chambres de détente spéciale, cylindre en alpac chemisé, allumage par magnéto. Le type 150 cmc., est particulièrement intéressant. Kick monté en bout d'arbre, bloc-moteur 2 vitesses. Prix 1.995 frs.

Le vélomoteur Standard est à 1.395 francs. Toute la série munie de moteurs Jap depuis le 175 cmc., 2 temps double échappement, à cadre semi-châssis, valant 2.695 francs.

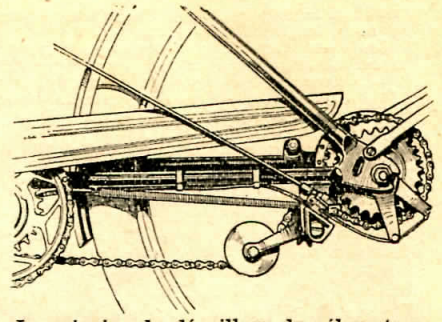
Le grand routier Bernardet sera livré désormais avec de nouveaux perfectionnements de détails sur lesquels nous reviendrons prochainement.



Gillet-d'Herstal expose sa dernière production, une 175 cmc. bloc-moteur bénéficiant de l'expérience des fameuses «tour du monde»

La 500 cmc. Spéciale B.S.A. étudiée pour la compétition et qui a paru dans nos épreuves techniques et pratiques. Elle est munie du sélecteur commandant la boîte 4 vitesses.

jusqu'à la 500 cmc., supersport confort à moteur culbuteurs double échappement valant 6.560 francs est à noter. Un montage semi-bloc est très réussi. Dans les vélomoteurs un modèle à moyen 2 vitesses, débrayage à bain d'huile vaut 1.725 francs.



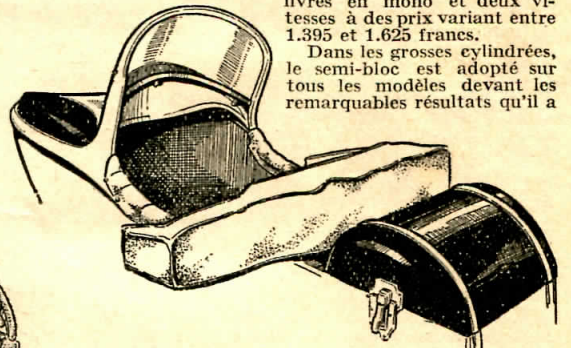
Le principe du dérailleur du vélomoteur San-Sou-Pap est basé sur celui qui a fait ses preuves depuis longtemps sur les bicyclettes.

MAGNAT-DEBON

LA firme grenobloise bien connue de nos lecteurs livre en 175, 250, 350 et 500 cmc. les modèles compétition, identiques à ceux utilisés par ses coureurs officiels. Nous retrouvons toutes les motos, 4 temps, qui ont subi de nombreux perfectionnements de détail et où l'on remarque dans les grosses cylindrées la généralisation des boîtes 4 vitesses, sélecteur au pied. Le chromage a été employé partout, un rétroviseur est monté en série. Les éclairages électriques comprennent une nouvelle plaque lumineuse très réussie.

Notons les vélomoteurs au fini impeccable livrés en mono et deux vitesses à des prix variant entre 1.395 et 1.625 francs.

Dans les grosses cylindrées, le semi-bloc est adopté sur tous les modèles devant les remarquables résultats qu'il a



donné. Remarquer les garde-boue à bavolets très enveloppants.

LA FRANÇAISE DIAMANT

TOUTE une série de modèles équipés du moteur Zurcher soit en 2 temps à tourbillon, soit à soupapes latérales, soit à culbuteurs double échappement. Prix variant de 1.425 francs pour le vélomoteur monovitesse à débrayage à 6.250 francs pour la 500 cmc., supersport à culbuteurs.

RENE GILLET

DANS un vaste stand orné des photos de Paris-Les Pyrénées-Paris est exposée la gamme complète des modèles avec et sans suspension arrière élastique depuis la 350 cmc. à 4.500 francs jusqu'à la 1.000 bicylindre à 7.750 francs.

La nouvelle boîte 4 vitesses dont une coupe montre bien la parfaite réalisation peut équiper tous les modèles avec ou sans suspension arrière élastique.

La grande curiosité est l'ensemble 1.000 cmc 4 vitesses, suspension arrière élastique accouplée à un side-car biplace René-Gillet-Vannod auquel est attelée une remorque camping à roues suspendues et dispositif très ingénieux de freinage automatique. La capacité de la remorque est telle, qu'outre le matériel complet pour 4 personnes, elle transporte un canoë Pirat.

Les châssis de side-cars René Gillet a roue suspendue sont munis soit de carrosseries Vannod, soit de carrosseries Bernardet.

M. G. C.

LA 250 cmc., racing au glorieux palmarès a fait dériver un type 500 cmc. Dans tous les modèles on retrouve le châssis et le réservoir, si spéciaux à la firme de Corbelin,

en alliage léger à haute résistance réunis par un boulonnage en acier matricié.

Toute une gamme en soupapes latérales et en culbuteurs depuis la 250 cmc. jusqu'à la 500 cmc., est équipée de moteur Jap. Boîtes 3 et 4 vitesses à commande au pied ou à la main. Les prix varient entre 5.000 et 7.500 francs.

Enfin un modèle utilitaire muni d'un bloc-moteur Chaise 350 cmc., à culasse Artie double échappement vaut 4.300 francs.

De nombreux perfectionnements de détails : Emaux cellulose remplacés par des émaux au four ; phare monté sur plaque en alliage léger à haute résistance ; couvre-chaîne en alliage léger de grande efficacité.

ZUNDAPP

DES motocyclettes de grand luxe munies des derniers perfectionnements de la technique. Dans le cadre en tôle emboutie, bien connu de nos lecteurs, le flat-twin 500 cmc., soupapes latérales, transmission acatène à 8.950 francs et le flat-four, 800 cmc., à 11.600 francs. Boîte 4 vitesses à chaînes, allumage et éclairage par dynamo-batterie, roues interchangeables.

Olindo Baylon qui vient de gagner une médaille d'or aux 6 Jours Internationaux tient à nous présenter le side-car Zundapp Précision dont nous avons parlé plus haut.

Dans nos comptes-rendus détaillés nous reviendrons sur les Zundapp qui réalisent un grand pas en avant vers le progrès du motocyclisme.

Ne pas oublier de remarquer la coupe du bloc et de la transmission Zundapp qui est du plus haut intérêt technique.

MOTOGONFORT

UN nouveau bloc 3 vitesses, sélecteur au pied monté à l'avant, avec deux cylindres différents selon qu'il s'agit du modèle grand tourisme à soupapes latérales ou à culbuteurs simple échappement ou du modèle grand sport 4 soupapes double échappement. Cadre trapu et maniable, réservoir en crosse de pistolet de 16 litres de capacité, réservoir d'huile de 2 l. $\frac{1}{2}$.

Les prix varient de 3.950 à 5.800 francs. Sur demande peut être livrée une série 4 vitesses boîte séparée sur les modèles 350 et 500 cmc. culbuteurs.

Nous retrouvons les vélomoteurs depuis le type Standard à 999 francs jusqu'au 2 vitesses à 1.525 francs.

Enfin la série tourisme Standard dont les prix sont très bas (de 1.790 à 4.290 francs en 500 culbuteurs double échappement), a subi de nombreux perfectionnements de détail.

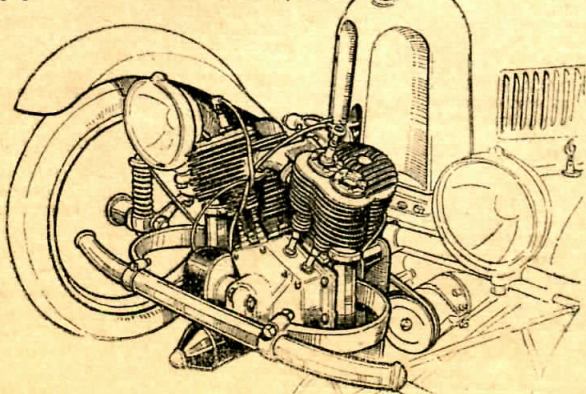
GNOME-RHONE

LA nouvelle 250 cmc. Junior bloc-moteur soupapes latérales à cadre identique à celui des V. 2 et des CV. 2 est une des grandes curiosités du Salon. D'un prix très bas : 2.995 francs, elle comporte toute une série de réalisations ingénieuses dont une coupe exposée au stand donne une idée très précise.

Les autres modèles, bien connus de nos lecteurs, n'ont subi aucune modification grâce à leur grande perfection. On admire toujours les 500 bicylindres flat-twin V. 2 soupapes latérales et CV. 2 culbuteurs, les 350 C. M. 2 et M. 2.

Dans un très prochain numéro nous donnerons une description détaillée de la 250 cmc. Junior qui est une date dans l'histoire de la construction motocycliste française.

Voici les tarifs octobre 1933 : 250 junior : 2.995 francs ; 350 M 2 à soupapes latérales : 4.375 francs ; 350



C.M.2 à culbuteurs : 5.250 francs ; 500 V.2 flat twin soupapes latérales, transmission cardan : 6.850 francs ; 500 C.V.2 flat-twin à culbuteur, transmission cardan : 7.850 francs.

Toute une gamme de sidecars Standard, Grand Routier et Grand Sport, complète la belle collection Gnome-Rhône.

TRIUMPH

UNE grande nouveauté : la 650 cmc. bicylindre côte à côte à culbuteurs que nos lecteurs connaissent déjà. Cette belle machine au fini irréprochable est un modèle luxueux de grand tourisme. Son prix est de 11.500 fr. Triumph a en outre tous les modèles pour toutes les utilisations depuis la 150 cmc. à moteurs deux temps ou à culbuteurs jusqu'à la 500 racing à 10.700 francs.

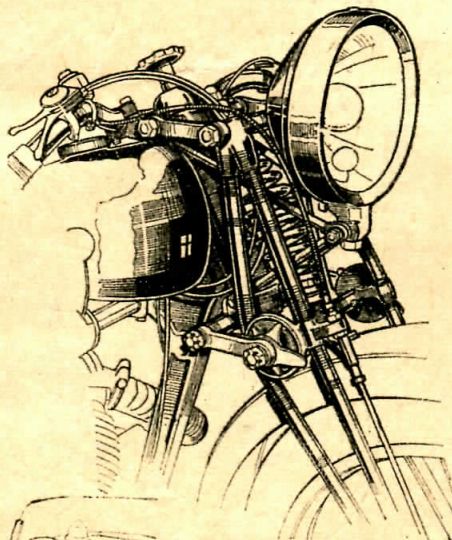
Un modèle de sport, la Silent Scout à moteur 500 cmc. cylindre incliné est la machine idéale pour le tourisme à moyennes élevées.

F. N.

DEUX grandes nouveautés chez F. N. la 200 cmc. bloc-moteur 2 temps, 2 vitesses et la 500 cmc. supersport à culbuteurs.

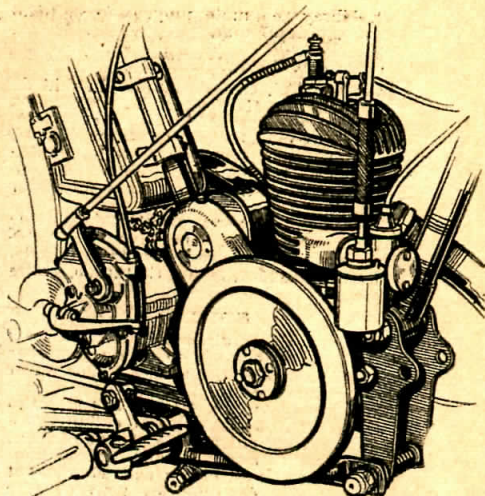
La 200 cmc. a un cylindre incliné à très larges ailettes, allumage par volant magnétique, graissage par mélange, boîte 2 vitesses, fourche en tôle emboutie; son prix est de 2.995 francs tout équipée.

La 500 cmc. supersport dérive directement des modèles illustrés par la compétition. Elle fourmille de détails ingénieux tels que les culbuteurs réglables instantanément, la boîte 4 vitesses dans le même plan commandée par sélecteur au pied avec un indicateur de vitesse. L'énorme amortisseur de fourche à 4 disques ferodo est réglable en marche. Le cadre exceptionnellement robuste est à berceau intégral. Atteignant aisément le 130 km. h., dotée de nombreux perfectionnements dus à la compétition, la 500 cmc.



Détails de la nouvelle fourche Dollar à ressort central unique à la compression. Noter les amortisseurs de fourche facilement réglables et la fixation triangulée du phare.

Le Darmont type Etoile de France a un faux-radiateur d'un cachet très personnel. Remorquer le pare-choc à l'avant du moteur. Les nouveaux modèles sont équipés de la grande nouveauté : la boîte trois vitesses et marche arrière.



Le 175 cmc. deux temps New-Map est solidement fixé sur le cadre par deux flasques formant berceau avec le cadre.

supersport F. N. est une des plus belles machines du Salon.

Les autres modèles ont subi des perfectionnements de détail, depuis les 350 cmc. à soupapes latérales jusqu'à la 500 culbuteurs, type sport. Noter que les 500 cmc. sont particulièrement aptes à l'emploi du sidecar pour lequel elles ont été spécialement étudiées.

FAVOR

TOUTE une gamme de modèles depuis le vélomoteur à 1.1250 francs jusqu'à la 350 cmc. soupapes latérales à 3.500 francs. Toutes ces machines sont munies de moteurs Favor à 2 ou 4 temps.

DOLLAR

LA 750 cmc. 4 cylindres à culbuteurs transmission par cardan, est une des curiosités du Salon. Dans un cadre exceptionnellement robuste à triple berceau, est fixé un bloc 4 cylindres décalés à double arbre à cames, graissage par pompe et allumage par batterie. Prix 9.800 francs.

Deux types de vélomoteurs à chaîne unique, moteur Chaise et débrayage moteur ou dans le moyeu.

Les autres modèles sont tous équipés du châssis-poutre Dollar bien connu et éprouvé par une longue expérience. Noter une nouvelle 250 cmc. type P 2 de grand tourisme à bloc Chaise à culbuteurs au prix de 3.620 fr. et un modèle grand sport 250 cmc. type P 4 S à culasse spéciale et tuyaux d'échappement surélevés.

Les sportifs apprécieront la 500 cmc. Grand Sport, bloc Chaise à culasse spéciale, à allumage et éclairage Bosch au prix de 5.995 francs.

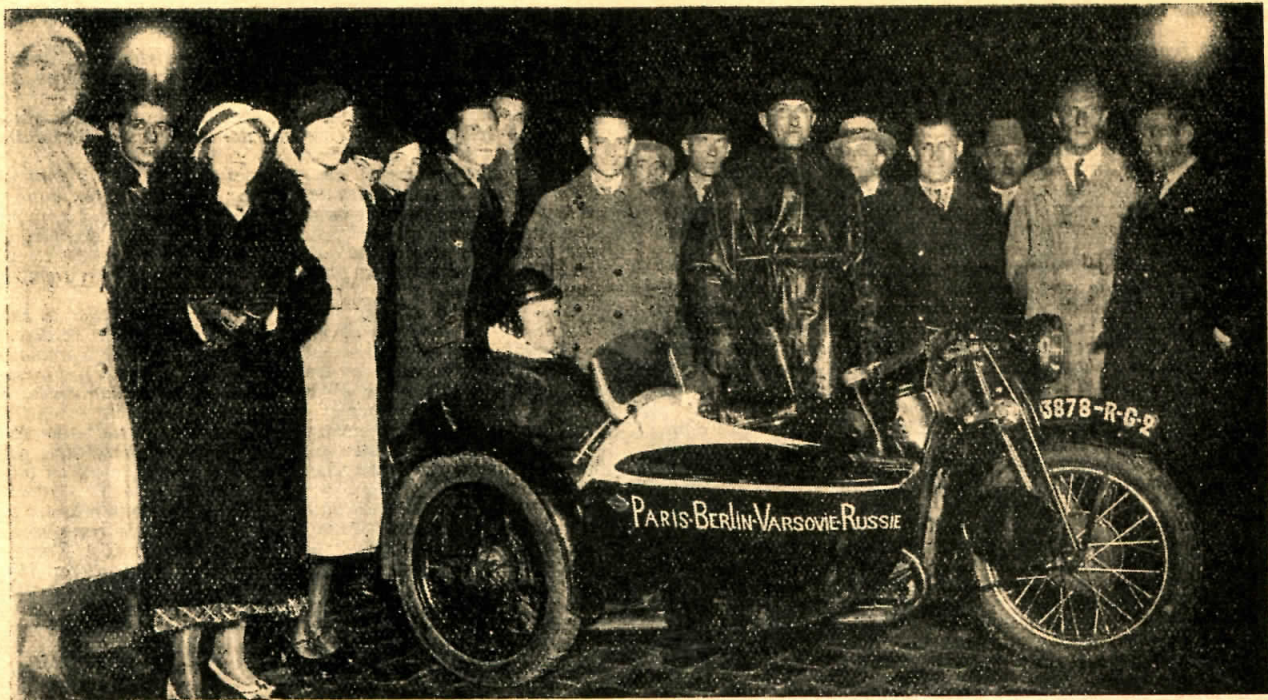
Enfin toute une gamme de modèles de tourisme complète l'éclectique collection des motocyclettes Dollar.

Et maintenant, il vous reste encore deux choses à faire. Aller visiter les stands d'accessoires, d'équipements et de pièces détachées, fourmillant de nouveautés intéressantes et sur lesquels nous reviendrons prochainement.

Enfin n'oubliez pas de passer à la Maison de la Moto où, à côté de la rétrospective, vous admirerez un certain nombre de machines qui ne sont pas exposées au Salons telles que les Ultima, dont la gamme complète fait sensation, les Douglas, les Excelsior, les Brooklyn d'une si intéressante technique.

Vous pourrez les contempler à votre aise et faire une nouvelle provision de catalogues. Avant de quitter Paris, venez à la Maison de la Moto, vous ne regretterez pas votre visite.

ANDREZEL.



-: HISTOIRE DU RAID PARIS - RUSSIE - PARIS :-

QUAND on lit le résultat brutal d'un raid à grande distance, on est généralement porté à comparer la moyenne réalisée, à celle que l'on réalise soi-même sur des distances beaucoup plus courtes, de jour, et à sous-estimer le résultat obtenu. Entre 50 de moyenne sur Paris-Bordeaux, et 50 de moyenne au cours d'un pareil raid, il y a un monde. On ignore les difficultés accumulées, la pluie, les ravitaillements, les traversées de pays, les erreurs possibles, les cafouillages inévitables, qui prennent, la nuit et en pays étranger, une importance dont on ne se doute pas. Ajoutez-y les défaillances qui guettent le pilote, et vous comprendrez que ce dernier fournit un effort véritablement surhumain, et doit être, non seulement en condition athlétique parfaite, mais encore en possession d'un système nerveux sans défaillance.

Le compte rendu du raid qu'on va lire ne donne qu'un faible reflet des difficultés surmontées. Mais on peut me croire sur parole quand j'affirme que jamais, au cours de ma longue carrière de coureur, je n'ai rien rencontré d'approchant.

* *

ONZE heures et demie du soir, Porte de Pantin.

Une averse brutale oblige les rares passants à s'abriter sous l'avant d'un café.

Autour d'une motocyclette à sidecar, des ombres s'affairent. Bernard, sur Gnome-Rhône, side Bernardel, va partir pour tenter le raid Paris-Russie et retour.

Outre la famille de Bernard, il y a là les frères Bernardel, constructeurs du side, des amis, un photographe, des journalistes, un de mes collègues de l'U. M. F. et moi-même, qui vais prendre place dans le side pour accompagner Bernard.

La moto a été abritée tant bien que mal, des clichés sont pris entre deux ondées, l'heure du départ approche.

Bernard enfle ses bolles de caoutchouc, son imperméable, je m'introduis dans le side déjà bourré de paquets, cartes, etc.

Ultimes recommandations, adieux.....

« Plus qu'une minute, Bernard ».

Mes deux chronos sont vérifiés, Bernard met en route « Partez ».

Un écrivain de roman ne manquerait pas d'écrire à ce moment :

« Dans le fracas du moteur déchainé, la machine s'élance en quatrième vitesse..., etc. Rien ne serait plus contraire à la vérité. »

En réalité, Bernard a démarré doucement, presque silencieusement, passé ses vitesses sans à-coup, et nous nous fauflions sur les pavés de Pantin, au milieu des voitures qui viennent aux Halles.

Prudent à l'extrême, Bernard ralentit et parfois s'arrête presque, lorsqu'il faut croiser une voiture dont les phares n'ont de code que le nom.

Une appréhension secrète, qui m'avait oppressé jusque-là (car je n'aime guère à me faire conduire), disparaît lorsque je constate la prudence vraiment exceptionnelle de mon pilote.

Dans la nuit d'un noir d'encre, sans une étoile, nous filons à travers les agglomérations endormies; les voitures se sont raréfiées, l'allure est d'environ 80 kilomètres à l'heure, l'éclairage de la moto est remarquable et vaut celui d'une bonne voiture. Nous atteignons Meaux sans incidents.

À la sortie de Meaux, une averse, ou du moins ce que nous avons pris pour une averse passagère, se met à tomber drue.

C'était le début d'une pluie persistante, sans accalmies, qui devait nous accompagner jusqu'à la frontière polonaise, transformant la première partie du raid en un calvaire sans précédent.

La visibilité est très mauvaise, malgré l'éclairage, et trompé par un camion portant « Reims-Paris, Transports rapides », nous prenons à la Ferté la route du bord de l'eau, au lieu de la route nationale.

Erreur sans grande importance, puisque nous rejoignons la bonne route à l'entrée de Château-Thierry.

Dormans, Reims sont atteints, toujours sous la pluie.

À Reims, premier ravitaillement prévu, nous trouvons un garage ouvert, et nous pouvons nous abriter pendant le ravitaillement; minutes précieuses, mais courtes, et il faut repartir vers Sedan et la frontière. Le side est confortable, la moto sans défaillance, et, sans cette damnée pluie, ce début de raid serait charmant.

La frontière française, atteinte quelques minutes avant 5 heures, est théoriquement ouverte; mais comme la frontière belge est fermée, et par le temps qu'il fait, les douaniers n'attendent personne, et ne comprennent pas que nous nous entétions à repartir. Ils ont quelque peu raison, car à la douane belge, nous avons beau frapper, appeler, il nous faut attendre 6 heures, pour effectuer les formalités, d'ailleurs rapides, du passage en douane. Nous sommes dès ce moment complètement trempés, malgré nos imperméables, nos caoutchoucs, etc. J'essore en la tordant, pour la n^o fois, la serviette éponge qui m'entoure le cou, et nous gagnons Liège. Essence pour le moto, café pour nous. et nous repartons en nous répétant mutuellement, pour nous remonter le moral, que la pluie va sûrement cesser, que cela ne se serait jamais vu, etc. Au lieu de cesser, la pluie redouble, et c'est sous une véritable averse que nous passons la douane belge de sortie, rapide, et la douane allemande, plus longue.

Et nous voici enfin, curieux mais un peu inquiets tout de

même, sur les routes d'ailleurs excellentes de l'Allemagne hilly-rienne.

Nous rencontrons immédiatement des nazis en uniforme, et leur quartier général se signale, dans chaque pays traversé, par un kolossal drapeau rouge, portant en son centre le cercle blanc et la croix gammée. Ce drapeau, nous le retrouverons sans cesse, non seulement sur les bâtiments publics, mais aussi sur les maisons particulières, sur les hôtels, les boutiques, etc.

A Dusseldorf, premier arrêt en Allemagne pour ravitaillement, machine et hommes, les choses se passent fort bien, à mon grand soulagement, et bien que notre qualité de Français ait été immédiatement reconnue. Allons, ça n'a pas l'air de trop mal commencer.

En effet, quelques heures plus tard, à Hameln, en plein fief hillyrien, un jeune chef nazi, en veine de propagande, nous offre des chopes pendant que nous ravitaillons, il faut absolument accepter une seconde tournée, et nous dit cette phrase, qui me stupéfie, et que nous entendrons plusieurs fois à des centaines de kilomètres de distance, comme une leçon bien apprise : « Amis français, dites bien chez vous que nous ne voulons pas la guerre. Hitler ne veut pas la guerre ». Etrange !

Berlin est traversé sans difficultés, grâce à l'obligeance d'un motocycliste, à qui nous demandons le chemin, et qui s'offre spontanément à nous guider jusqu'à la sortie de la ville. Arrêt de ravitaillement mixte, machine et hommes, ceux-ci toujours trempés.

Je commence d'ailleurs à avoir des craintes sur la suite du raid, car Bernard, qui fournit sous l'averse un travail surhumain, a perdu son enjouement coutumier, et certains indices me font redouter une défaillance. Nous repartons de Berlin vers 8 heures du soir, et gagnons d'un seul trait la frontière de Pologne. Il est exactement 23 h. 37 lorsque nous nous arrêtons devant la barrière de la douane.

Nous tenons conseil pour savoir ce qu'il y a lieu de faire, car la douane polonaise fermant à minuit, et les formalités de la douane allemande demandant une bonne demi-heure, il y a de grandes chances pour que nous ne puissions passer. De plus, Bernard me semble avoir atteint les limites de la résistance humaine ; des crochets inquiétants ont marqué les derniers kilomètres, il grelotte, et ne proteste pas quand je lui dis qu'il me paraît sage de suspendre le raid, et de faire demi-tour pour trouver un abri dans la dernière ville traversée. Et c'est ainsi qu'à minuit passé, sous une pluie battante, et dans un état impossible à décrire, nous débarquons dans un hôtel de Scherwin.

La machine garée, nous nous précipitons dans la cuisine, n'ayant pour le moment qu'un désir impérieux : du feu ! et là, nous nous débarrassons de nos imperméables, cuirs, bottes, etc.

Ceux-ci enlevés, nous apparaissions dans un état lamentable. Tous nos vêtements, vestons, pantalons, chemises, sont trempés, nous devons les tordre pour enlever l'excès d'eau avant de les mettre à sécher, et c'est avec du linge d'emprunt que nous montons nous coucher.

Nous sommes en assez mauvais état, et c'est entre deux cruchons d'eau chaude que nous nous mettons au lit.

Le lendemain matin, Bernard n'est pas en état de repartir, et le médecin appelé déclare deux jours de repos, au minimum, absolument indispensables.

Je vous raconterai peut-être un autre jour ce que j'ai vu et entendu, dans cette petite ville de la Prusse orientale, pendant ces deux jours, mais cela dépasserait le cadre de cet article.

Enfin, nous reprenons la route. Bernard a récupéré de façon étonnante. L'homme a des réserves athlétiques considérables, et semble en aussi bon état qu'au départ. Toutefois, par prudence, nous mettrons 3 jours à parcourir, en touristes, les 800 kilomètres qui nous séparent de la frontière russe, sur des routes qui deviennent de plus en plus mauvaises, lorsqu'on quitte ce

qui fut territoire allemand pour entrer dans ce qui fut territoire russe.

Le premier jour, un Dimanche, nous atteignons Varsovie. Nous avons eu en cours de route le curieux spectacle de paysans endimanchés se rendant à l'église la plus proche (ce qui veut dire souvent, à une vingtaine de kilomètres), qui à pied, qui en voiture à betteraves, ou même sur des traîneaux rudimentaires, quoiqu'il fasse 25° au-dessus.

Hommes et femmes ont des costumes bariolés, taillés dans une forte étoffe à larges bandes de couleurs voyantes, où le jaune vif et le vert cru dominent, mariés au rouge vif et au bleu. La plupart des femmes sont nu-pieds. Les hommes, en petit nombre, ont des bottes très montantes, qu'envie Bernard, qui ne résiste pas au désir d'en acquérir une paire avec laquelle il rentrera triomphalement à Paris.

Les pompes à essence s'espacent, il faut surveiller le ravitaillement. La nourriture de secours commence à être utilisée.

Soudain, 35 kilomètres environ avant Varsovie (prononcez Ouarcho en allemand, et Ouarchava en polonais), la route épouvantable fait place à une route moderne admirable, en briques, semblable aux routes de Hollande. Hélas, cet échantillon unique n'a que 25 kilomètres, et disparaît sept ou huit kilomètres avant Varsovie, pour faire place au plus invraisemblable pavé que j'ai jamais rencontré. Dans Varsovie même, le sol est pavé, mais normal.

Depuis que nous avons quitté l'Allemagne, nous n'avons pas rencontré 10 voitures particulières. Quelques très rares motos, aux environs immédiats de Varsovie, et c'est tout. A Varsovie même, quelques taxis, mais pas de voitures particulières. Il est vrai qu'on se demande sur quelles routes elles pourraient circuler !

Nous déposons une carte à l'Automobile Club de Pologne, auquel nous rendrons une visite le lendemain matin, et nous nous mettons en quête d'un restaurant et d'un hôtel.

Evidemment, il ne faut pas être difficile, et bien que nous soyons descendus dans l'un des plus grands hôtels, il n'y a ni eau courante, des lits impossibles, sans draps, à l'ancienne mode allemande, un confort qui n'a rien de moderne !

Au restaurant, je parviens, en faisant sur mon calepin de multiples croquis, à obtenir de la salade de tomates, sans huile, puis de l'huile qui est en tous petits bidons, et qui vient de France, du jambon, des champignons sautés. Un raid dans la cuisine, seul moyen de découvrir ce qu'il y a à manger dans la maison, nous permet d'ajouter des raviolis (grande nouveauté !) à ce menu. Bernard fait des efforts méritoires pour obtenir un bifteck, mais j'ai beau dessiner un bœuf, et épuiser tout mon répertoire, il est impossible d'avoir du bœuf. Nous nous rabattons sur le mouton ; recroquis, remimiqué, même insuccès. Allons, nous devons nous contenter du porc pendant tout notre séjour.

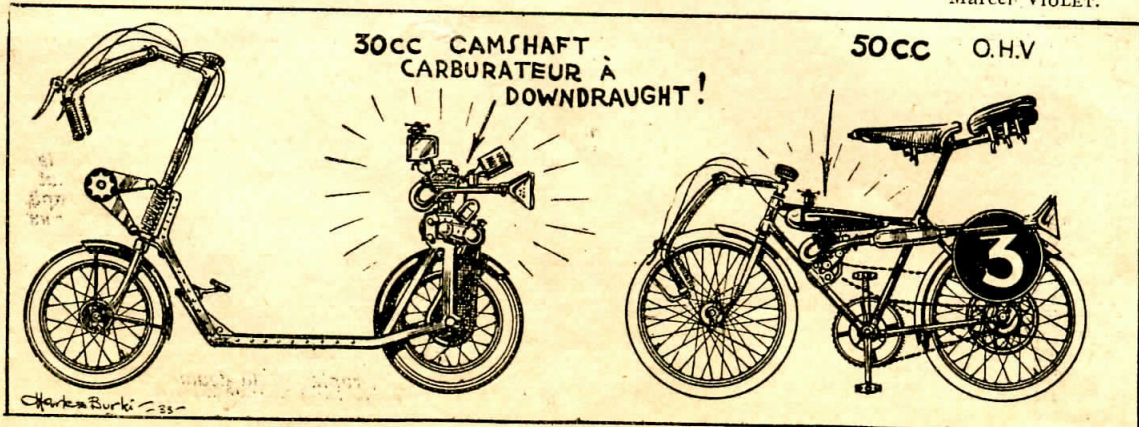
Le Lundi, après une visite à l'Automobile Club, nous repartons, et gagnons Brzesc (essayez un peu de prononcer ce mot à haute voix : votre voisin vous répondra : Dieu vous bénisse !) par des routes qui mettent durement à l'épreuve la solidité du matériel, et la résistance de l'équipage. Le mardi, nous atteignons dans des conditions semblables Siniawka, dernier pays de quelque importance avant la frontière, où nous avons décidé de prendre le départ pour le raid de retour.

D'un commun accord, nous fixons l'heure du départ à 0 heure, Mercredi matin. Cette heure doit nous permettre, si nous n'avons pas d'incidents, de passer tous les postes de douane de jour, et il y en a 6. Nous sommes en bon état physique et moral, le matériel est en parfait état, il fait beau, nos souffrances du début sont oubliées, la vie est belle !

Je vous conterai prochainement ce que fut ce raid de retour, et comment Bernard franchit d'un seul trait, en 40 heures 46 minutes, les 2.054 kilomètres qui séparent Siniawka de Paris.

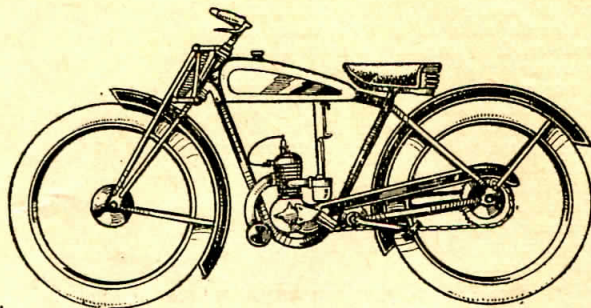
Marcel VIOLET.

Ce que nous ne verrons pas encore cette année à GOMETZ le CHATEL

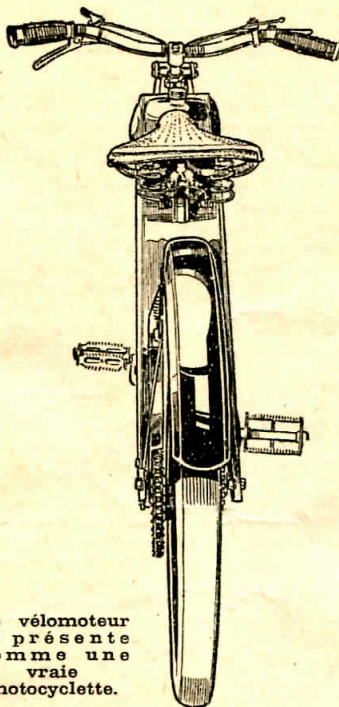


SOYEZ PRUDENTS SUR LA ROUTE : MIEUX VAUT UN RETARD QUE JAMAIS

LE BUDGET D'UN VÉLOMOTEUR



QUE le budget d'un vélomoteur soit le plus réduit qu'on puisse concevoir pour un véhicule automobile, cela n'a rien qui puisse surprendre. C'est tout d'abord celui dans lequel le poids mort est le plus réduit par rapport à la charge transportée. N'est-il pas inouï qu'un véhicule pesant 30 kgs ou 35 avec ses approvisionnements puisse transporter au moins deux fois son poids ! On ne gaspille donc pas d'essence à remorquer du poids mort et cet avantage de la légèreté est particulièrement remarquable en côte. On n'a besoin que d'une faible puissance motrice et cela n'a pas seulement son effet sur la consommation. Les chaînes et les organes de transmission travaillent avec un coefficient de sécurité considérable, ne se rompent pas et ne s'usent que très lentement. Il en est de même des pneus et cela d'autant plus sensible que le couple transmis à la roue arrière est très régulier à cause de la grande démultiplication. Il est d'ailleurs remarquable que la difficulté qu'il y a de ne pas dépasser le poids limite n'ait pas empêché les constructeurs d'utiliser des organes extrêmement robustes, des chaînes, des pneus, des roues de dimensions assez fortes pour résister aisément aux efforts qu'ils doivent supporter. Quant aux moteurs qui, ne l'oublions pas, comportent un réducteur ou un changement de vitesses, leur poids est incroyablement réduit. Le vélomoteur démontre au plus haut point les avantages que présente une réduction du poids mort. Comme nous avons eu l'occasion de le signaler souvent, on ne demande à ces petits moteurs qu'une partie de la puissance qu'on en pourrait tirer. Aussi se trouve-t-on dans une situation analogue à celle d'un gros moteur de poids lourd

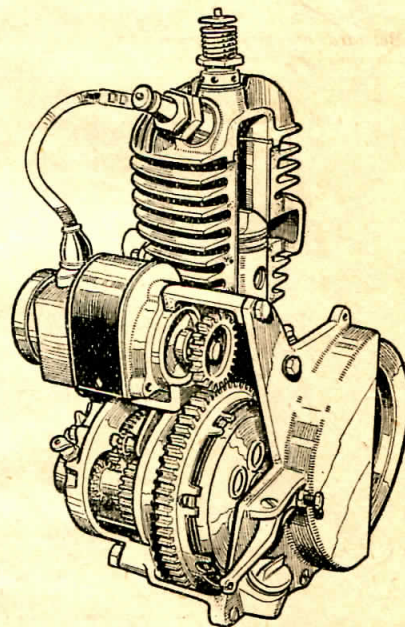


Le vélomoteur se présente comme une vraie motocyclette.

muni d'un régulateur qui l'empêche de dépasser un certain régime. On cherche par ce moyen à éviter la fatigue et l'usure prématurée des organes. Il en est de même pour nos petits moteurs qui ne peuvent être surmenés et qui fonctionnent à admission réduite. En côte, le régime baisse et la section de passage du canal de transfert est suffisante pour assurer l'alimentation normale. C'est seulement au delà d'un certain régime que les gaz se trouvent freinés et la charge admise réduite. Cela se produit évidemment en palier. On a donc un système de régulation idéal, ne faisant intervenir aucun organe en mouvement. Un moteur de vélomoteur fonctionne avec une marge de sécurité qui n'est probablement atteinte dans aucun autre moteur à explosion. C'est le secret de cette robustesse qui est une agréable surprise pour tant de vélomotoristes. Les milliers de kilomètres s'ajoutent aux milliers de kilomètres sans que jamais une réparation soit nécessaire. C'est une application moderne du vieux proverbe

italien. Le budget de réparation d'un vélomoteur est donc extrêmement réduit et le faible prix d'achat n'est pas compensé, à l'usage, par des frais élevés d'entretien. On peut même dire que cette économie d'entretien à l'usage, qui est maintenant connue du public, incite celui-ci à ne plus attacher la même importance au prix d'achat et à acheter de préférence parmi les vélomotoristes les plus chers et les plus perfectionnés. Le vélomoteur est une petite machine de grande classe.

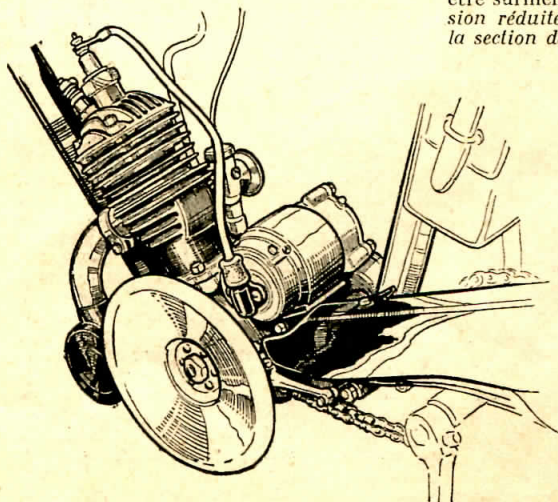
L'avantage fiscal n'est pas négligeable non plus. Trois francs par mois, c'est-à-dire par rapport à la bicyclette, un simple supplément de trente sous par mois ! Cela ne grève guère un budget même modeste. Les autres frais sont eux aussi bien réduits.



Conçu comme un moteur de forte cylindrée, ce bloc deux temps deux vitesses est très robuste.

Un vélomoteur se gare partout comme une bicyclette. L'assurance est également réduite et profitons de cette occasion pour recommander à tous les vélomotoristes de s'assurer. Certes, l'allure modérée du vélomoteur réduit beaucoup les chances d'accidents, mais on peut quand même renverser un piéton ou un cycliste, ou bien, par une faute de conduite, provoquer un accident dont on supportera les conséquences.

Le vélomoteur est d'ailleurs très sûr et très stable. Comparez sa marche rectiligne sur la route aux inquiétants zigzags que décrivent tant de cyclistes et vous serez convaincus de sa stabilité.



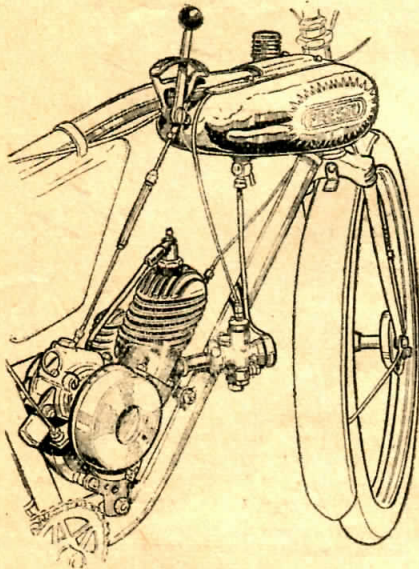
Un moteur incliné sur l'avant, une dynamo magnéto assure l'allumage et l'éclairage.

GRACE A SES ÉVIDENTES QUALITÉS ET A L'ABSENCE DE FORMALITÉS LE VÉLOMOTEUR CONNAÎT UNE VOGUE CROISSANTE

La consommation enfin est la plus faible qu'on puisse enregistrer. Il nous est arrivé de faire du vélomoteur après avoir roulé en voiture. C'est une curieuse sensation que de parcourir avec deux litres d'essence une distance sur laquelle la voiture en consommait quinze. Avec deux bidons d'essence, vous allez de Paris à Brest. Et vous n'aurez sur ce même trajet dépensé qu'un litre d'huile. Ce n'est pas le prix du carburant qui arrêtera jamais l'essor du vélomoteur. Le budget du vélomoteur se chiffre donc par des sommes insignifiantes et qui le sont encore davantage si on les compare aux services rendus.

Quel peut être approximativement le budget d'un vélomoteur ?

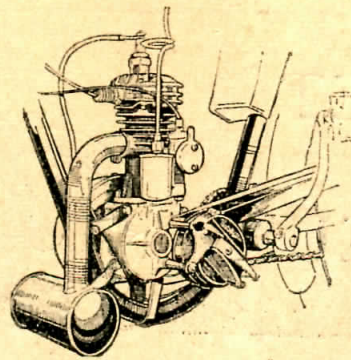
Nous aurons et c'est le chapitre le plus important, l'amortissement du prix d'achat. Calculons largement bien que le vélomoteur étant très demandé, les prix des machines d'occasion soient élevés et la dépréciation proportionnellement réduite. Tablons, pour être prudent, sur une dépréciation de 25 % la première année, 20 % la seconde année, 15 % la troisième. Admettons que nous envisagions de garder 3 ans notre petite machine qui d'ailleurs, après ce laps de temps, ne sera pas usée, tant s'en faut. Si nous avons acheté 1.500 francs ce vélomoteur, nous le revendrons après 3 ans 40 % de son prix d'achat, c'est-à-dire 600 francs. Nous aurons donc pour l'amortissement $900 : 3 = 300$ francs par an, c'est-à-dire 25 francs par mois. L'impôt représente 3 francs par mois. L'assurance est d'environ 130 francs par an, soit environ 11 francs par mois. Ne parlons pas du garage, car nous trouverons toujours un coin pour garer notre vélomoteur. Ainsi,



Bien posé dans le cadre ce petit moteur a un carburateur spécialement adapté pour le transport économique.

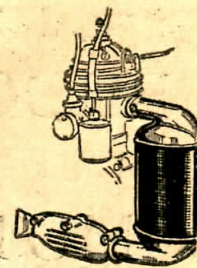
nos dépenses fixes, indépendantes du kilométrage parcouru, s'élèveront mensuellement à $25 + 3 + 11 = 39$ francs.

Venons-en maintenant aux dépenses qui sont fonction des distances parcourues. Supposons que notre kilométrage annuel soit de 5.000. Pour parcourir 5.000 km. à raison de 2 litres aux 100 km., nous userons 100 litres d'essence et en comptant l'essence à 8 fr. 25 les 5 litres, nous aurons une dépense de 165 francs. Nous aurons consommé 10 litres d'huile, soit 115 francs.



Le vélomoteur consomme peu. Tous ses organes sont étudiés.

Restent les dépenses imprévues. Il est peu vraisemblable qu'avant 15.000 km, nous ayons des réparations à faire, ni même de remplacements à effectuer. Mais soyons prudents et comptons une centaine



Le vélomoteur est silencieux. De généreux pots de détente y contribuent.

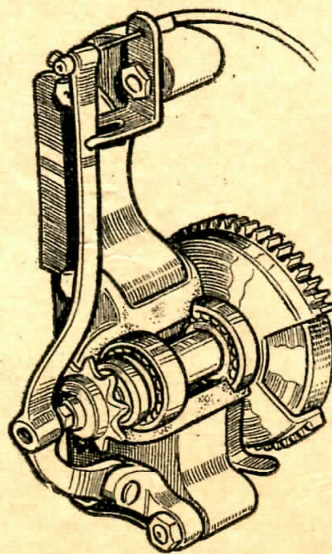
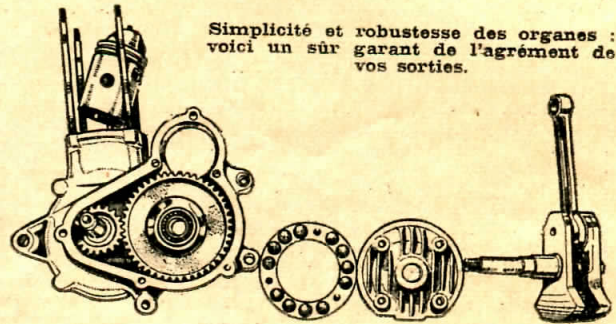
de francs annuellement. Le budget annuel total ressort donc à $(39 \times 12) + 65 + 115 + 100 = 748$ francs par an, ce qui fera ressortir le kilomètre à 15 centimes environ toutes dépenses comprises, les trois quarts environ d'un billet de chemin de fer en troisième classe. Et nous aurons connu les joies de la route, l'indépendance complète, le grand air.

De tels chiffres se passent de commentaires. Si nous gardons notre vélomoteur au delà de la troisième année, ils seront plus réduits encore.

Simplicité et robustesse des organes : voici un sûr garant de l'agrément de vos sorties.



Un réservoir en selle de petites dimensions suffit à son appétit modeste.

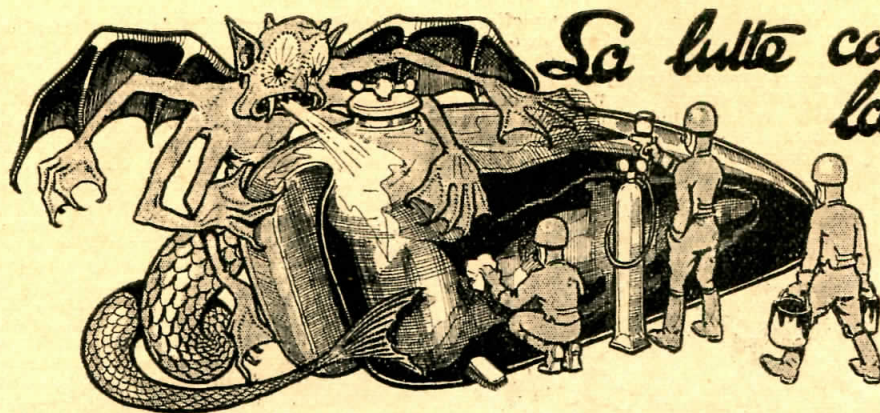


Des débrayages très simples peuvent se poser sur les modèles n'en possédant pas encore.

Considérons que notre vélomoteur nous permettra, si nous nous en servons pour notre travail, de réaliser de sensibles économies. Il nous permettra de déjeuner chez nous. Le soir nous rentrerons plus tôt, le matin nous partirons plus tard. Il décongestionnera pour ainsi dire notre vie et nous épargnera l'énerverment et la fatigue.

Si nous avons une journée libre, il nous permettra de faire une bonne randonnée. En vacances même les longs voyages sont à notre portée. Ne vaut-il pas mieux accomplir paisiblement 200 kilomètres et goûter les paysages que nous traversons, que d'avaler 500 ou 600 kilomètres à toute allure sans rien voir. Il se constituera certainement des clubs de vélomotoristes, mais dès à présent il y a des promenades de clubs que le vélomotoriste peut entreprendre. Le groupe des vélomotoristes partira un peu plus tôt, mais il sera sûr d'être à l'étape, car si le vélomoteur est plus lent que la moto, il ne le lui cède en rien pour la régularité et la sûreté de marche. Actuellement nous rencontrons sur les routes beaucoup de campeurs cyclistes qui traitent à grand-peine une machine lourdement chargée. Combien le vélomoteur rendrait leurs randonnées plus agréables et pour une dépense vraiment insignifiante. Ce matériel de campement qui semble si lourd quand il faut le remorquer à la force du jarret, serait allègrement tiré par le vaillant petit moteur. Les utilisations du vélomoteur sont presque illimitées.

RAVISSE.



La lutte contre la Rouille!

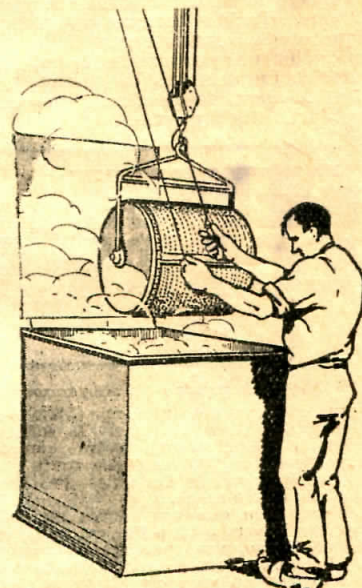
Le fer, l'un des plus anciens métaux connus, paraît à première vue avoir une résistance considérable susceptible d'assurer aux objets qui en sont fabriqués une durée indéterminée. Mais en réalité ce métal, comme la plupart des autres d'ailleurs, s'oxyde lentement à l'air humide; le fer s'unit non seulement à l'oxygène de l'air mais aussi à la vapeur d'eau pour former du sesquioxyde de fer hydraté appelé couramment la rouille qui tend à altérer de plus en plus profondément le métal jusqu'au moment où elle l'a entièrement détruit. Il est donc logique qu'on ait cherché à lutter par tous les moyens possibles contre cette désastreuse corrosion. Des savants ont calculé que la rouille détruirait annuellement environ le quart de la production mondiale de fer; le métal ainsi perdu pourrait se représenter sous la forme d'un énorme cube mesurant 420 mètres d'arête. Il y a donc un intérêt capital à protéger la corrosion qui a une tendance à les détruire lentement, tous les objets manufacturés exposés plus ou moins directement aux intempéries.

L'industrie de la motocyclette et de l'automobile créatrice d'engins particulièrement soumis, en raison de leur emploi, aux agents de la corrosion du fer, a fait appel à tous les procédés modernes utilisés pour protéger ce métal qu'elle emploie en quantité formidable contre l'oxydation lente qui le détruirait insensiblement. Ces procédés reposent tous sur le même principe qui consiste à déposer sur la surface du métal en question une couche isolante qui le soustrait

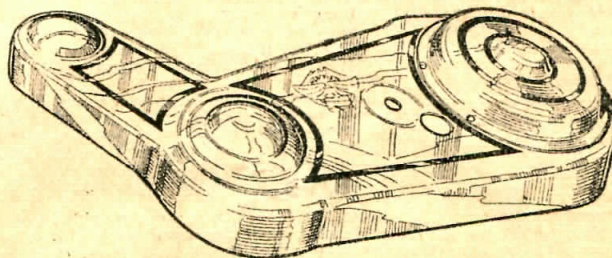
à l'influence destructrice des intempéries. Cette couche peut être formée soit de produits à base de matières organiques tels que les vernis, les peintures et les laques, soit d'un métal tel que le nickel, le chrome ou le zinc beaucoup plus résistant à la rouille que le fer. Cette dernière méthode qui consiste à recouvrir la surface du fer d'une surface métallique protectrice est désignée sous le nom de métallisation; elle peut être opérée soit à chaud comme dans la cémentation ou la parkérisation, soit à froid en ayant recours aux procédés électrolytique (nickelage-chromage).

L'emploi des peintures et des vernis très important dans l'industrie de l'automobile et de la motocyclette exige un matériel considérable, une main-d'œuvre spécialisée et une technique assez difficile. Les vernis gras anciennement employés ne séchaient que par une lente oxydation qui demandait un temps excessivement long. Aussi on les a actuellement totalement abandonnés et on les a remplacés par la peinture à base de nitro-cellulose beaucoup plus avantageuse et plus résistante. L'application de cette peinture se fait, non pas à l'aide d'un pinceau mais avec un pistolet à air comprimé qui projette le liquide en fines molécules sur la surface à peindre; le séchage rapide des différentes couches superposées se fait par simple évaporation d'un solvant qui sert uniquement de véhicule à la pein-

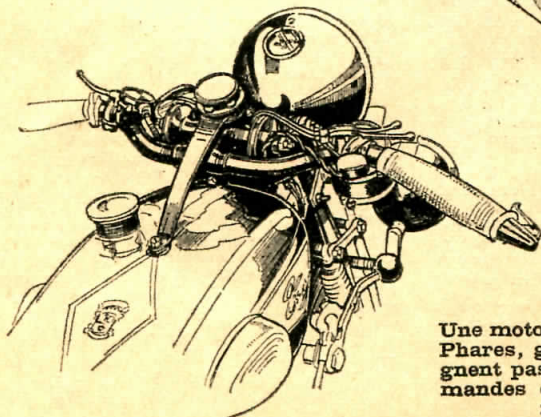
ture. Ce séchage est considérablement activé par de puissants dispositifs de ventilation. L'amateur qui veut repeindre le cadre de sa moto ou la carrosserie métallique de sa voiture doit au préalable nettoyer minutieusement les surfaces à peindre en les débarrassant des couches d'ancien vernis et surtout des traces de rouille: pour cela il doit d'abord gratter le métal, le frotter avec un chiffon imbibé d'essence et ensuite le poncer avec du papier verre assez fin. Lorsque les surfaces métalliques sont parfaitement propres et lisses il doit y étendre délicatement et par couches successives légères avec un pinceau doux ou une brosse spéciale la peinture du ton choisi.



Sur les machines utilitaires toutes les pièces sujettes à s'oxyder sont parkérisées. Si ce traitement ne donne pas d'aussi beaux résultats que le chromage ou le nickelage, le résultat n'en est pas moins identique.



Les chaînes sont maintenant efficacement protégées par de volumineux carters eux-mêmes chromés ou soigneusement émaillés.

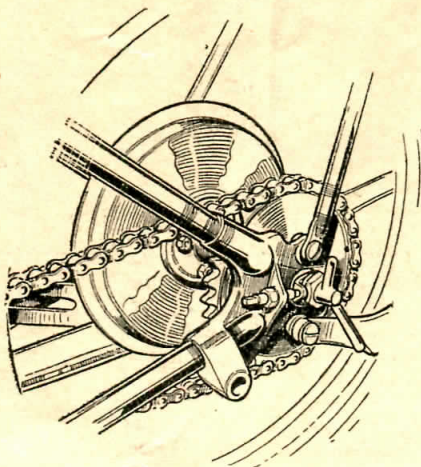


Une moto n'est plus un engin délicat. Phares, guidons, réservoirs ne craignent pas les intempéries. Les commandes elles-mêmes sont parfaitement immunisées.

Bien que la technique des vernis et des peintures ait fait des progrès considérables, la protection réalisée est souvent plus apparente que réelle; les agents de l'oxydation s'infiltrant à la longue sous la surface isolante qui s'écaille toujours quelque peu et attaquent lentement le métal. L'emploi des procédés dits de métallisation est plus efficace et assure une meilleure protection du métal; les plus employés sont le nickelage et le chromage. Le chrome étant plus résistant à l'oxydation que le nickel, le second procédé est préférable au premier.

Pour recouvrir de l'un de ces deux métaux les surfaces métalliques que l'on veut protéger on a recours à la galvanoplastie, phénomène chimique dû à l'électricité que l'on emploie assez souvent dans l'industrie. Le principe en est simple : si l'on plonge deux morceaux de métal formant électrodes dans un bain contenant une solution de sels métalliques et que l'on réunisse les deux électrodes aux deux bornes d'une batterie on constate que le métal contenu dans la solution se porte sur l'électrode négative ou cathode tandis que l'anode ou électrode positive, si elle est du même métal, se désagrège pour maintenir à peu près constant le titre de la solution. Dans la pratique la cathode est constituée par l'objet à nickeler ou à chromer. Ce dernier doit tout d'abord être nettoyé, poli, lavé, puis séché. Dans le nickelage, le bain électrolytique est formé par le mélange de deux solutions : l'une de sulfate double de nickel et d'ammoniaque dans de l'eau bouillante, l'autre de sulfate d'ammoniaque et d'acide citrique dans de l'eau ; après avoir mélangé les deux solutions on y ajoute du carbonate d'ammoniaque jusqu'à neutralisation complète. Pour le chromage le bain est formé de sels de chrome, d'acide borique ou phosphorique et de certains corps qui assurent une adhérence parfaite de la couche de chrome. La pratique du chromage est excessivement délicate, mais elle donne une excellente protection.

Des recherches scientifiques effectuées ces dernières années ont permis de découvrir des méthodes chimiques de protection beaucoup plus efficaces que les anciennes et ayant pour but de modifier la nature de la surface du métal de façon à la rendre réfractaire à l'influence des agents de la corrosion. Le procédé le plus employé



Tambours, pignons, moyeux, les chaînes mêmes parfois, sont nickelés.

actuellement est celui de la parkérisation. La pièce à parkériser est tout d'abord soigneusement nettoyée afin d'obtenir une surface parfaitement propre, débarrassée de toute trace de rouille ou de peinture. Elle est ensuite plongée dans une cuve contenant une solution aqueuse de phosphates de fer et de manganèse appelés parkosels. Cette solution est maintenue à une température voisine de 100 degrés. Lorsque la pièce se trouve plongée dans cette solution il y a un dégagement abondant de bulles d'hydrogène qui vont en diminuant jusqu'à la fin de la réaction. Le fer attaqué par l'acide phosphorique donne un phosphate de fer qui atteint rapidement sa limite de saturation ; l'attaque se ralentit alors et il se produit sur le métal un dépôt de phosphates en excès formé de cristaux microscopiques incrustés dans le métal lui-même.

La parkérisation possède par rapport à tous les autres procédés anti-rouille employés jusqu'ici de nombreux avantages : elle est simple et n'exige aucun spécialiste ; elle ne nécessite qu'un matériel réduit et est d'un prix de revient très bas. De plus les propriétés physiques des pièces traitées ne sont altérées en rien par la parkérisation qui assure une protection efficace et indéfinie de toute la surface du métal.

I. TOLOU.

PETITE CORRESPONDANCE

Encore à propos de moyennes

SOIXANTE-QUINZE de moyenne (*Moto Revue* n° 550)? Pourquoi pas? Il suffit de maintenir constamment votre compteur au voisinage de 100 en pleine route et de 60 dans la traversée des villes. Pas besoin pour cela d'être un as.

Je sais bien que vous aurez du mal à traverser Nevers à 60 à l'heure, mais, qu'à cela ne tienne, vous partirez un peu plus tôt! Lorsqu'on vous parle de 380 kilomètres en 5 heures, on vous dit bien que c'est à un quart d'heure près. Un quart d'heure, c'est peu de chose, mais cela fait tout de même varier votre moyenne de 4 kilomètres.

Les mauvaises langues insinueront qu'en partant à 5 heures... moins vingt-cinq de

Moyennes, moyennes...
Nous verrons bien celles que
vous ferez lors du
**BREVET D'APTITUDE
MOTOCYCLISTE**

la Porte d'Italie pour arriver à Clermont à 10 heures... trente-cinq, cela ne fait plus que du 63.

Laissez dire. Pour une 250 cmc. à soupapes latérales, c'est encore très honorable, et je suis bien content lorsque, sur Paris-Strasbourg ou Paris-Bordeaux, ma 350 à culbuteurs approche d'une vraie moyenne de 60.

Henri LEFORT.

Bravo, Chaise!

Sous le titre les bonnes maisons j'ai lu dans la Revue des compliments pour certains constructeurs; je me permets donc de te signaler la Maison Chaise. Après 15.000 kilomètres, mon moteur 100 cmc., donnant quelques signes de défaillance je me suis adressé à cette maison pour l'échange Standard.

Je viens de recevoir pour une somme modique (le prix d'une révision) un moteur non pas révisé mais absolument neuf, magnéto et carburateur compris, cette maison poussant l'amabilité à me changer une bougie à porcelaine fendue contre une neuve et ceci, sans supplément de prix.

E. GRISOT, Pont-de-Cheruy.

Idee de lecteur

Je sais que vous vous faites un plaisir de publier les suggestions heureuses proposées par les lecteurs, et je viens à mon tour présenter une modification que j'ai faite sur ma moto 175 cmc. pour l'amélioration du confort.

Les ressorts de selle livrés avec les machines de série ont l'inconvénient de présenter des oscillations répétées qui sont gênantes pour le motocycliste. Pour éviter ces rebondissements il suffit de remplacer les deux ressorts identiques par 3 ressorts de périodes d'oscillation différentes.

L'installation faite sur ma machine comporte sous la selle un ressort central de diamètre 100 m/m. en fil de 7 m/m. et deux ressorts de 50 m/m. de diamètre en fil de 4 m/m. à la place des anciens.

Ces trois ressorts sont très souples : le 1^{er} à cause de son grand diamètre ; les seconds à cause de leur faible section de fil.

L'ensemble a non seulement une très grande souplesse que je ne connaissais sur aucune moto, mais leur différence de synchronisme annule les effets d'oscillations désagréables.

La partie avant du gros ressort est légèrement comprimée à l'aide d'une chambre à air de bicyclette pour que ce soit la partie arrière qui supporte l'armature de la selle, les ressorts longitudinaux travaillant ainsi librement, ce ressort repose à la partie inférieure sur la traverse de fourche arrière et sur une

cale en tôle de 3. Le tout est solidement ligaturé, mais le ressort travaillant dans d'excellentes conditions ne tend pas à se déplacer. Les deux petits ressorts sont boulonnés à la place des anciens.

J'espère que cette installation pourra intéresser des motocyclistes, car une augmentation de confort est toujours appréciée, étant donné l'état actuel des routes.

Jean PIVOIN, à Nantes.

? et R.

Comme abonné, je me permets de vous demander le moyen d'empêcher le « coup de raquette », ce qui m'arrive quand je roule sur des mauvais pavés, ou une route pas bien nivelée.

J'ai une machine Magnat-Debon 1931, 350 cmc., culbuteur, poids 120 kg., je pèse 70 kg., mes amortisseurs sont très souples, ma selle assez dure. Vaut-il mieux un siège avec les ressorts qui relie au cadre comme

TOURISTES

Nous avons à votre disposition à LA MAISON DE LA MOTO la collection complète des cartes et guides

MICHELIN

et... comme toujours nos abonnés seront favorisés.

le fait la Norton, Saroléa, etc. ou comme le modèle que je possède?

Mes pneus sont gonflés à 1 kg. devant, 1 kg. derrière, 1 kg. 1/4 avec passager : dimensions 27 x 4.

Cette machine est-elle vraiment calculée pour les routes du Nord, c'est ce que je vous demande.

Enfin, je ne sais plus quoi essayer pour empêcher le coup de raquette qui m'est bien pénible et douloureux au point que même en petite vitesse 20 ou 40 kilomètres à l'heure, il me semble que le cœur va se décrocher. J'ose espérer que vous me décevrez...

Sur vos conseils j'ai acheté un klaxon chez M. Sergeant à Lille et j'en suis très satisfait vous en remerciant vivement,

J. SALON, à Lille.

R Vos pneus sont trop gonflés, il faut 700 à l'avant et 900 à 1 kg. à l'arrière. Mettez des ressorts de selle plus durs. Lisez la suggestion de M. Pivoin.

DERNIERE HEURE

Les accidents

Notre confrère Fraichard est blessé

Nous apprenons que notre confrère G. Fraichard a été victime d'un accident en revenant de Dijon à Paris.

Ses blessures n'auraient pas été trop graves si, la malchance s'en mêlant, une congestion est venue compliquer l'état du blessé qui est actuellement soigné à la Salpêtrière.

Nous formulons tous nos vœux de guérison rapide à notre sympathique confrère, dont chacun sait l'attachement à la cause motocycliste.

Jeanneret blessé pendant un match

NOTRE ami Jeanneret, l'actif agent de la Côte d'Azur, a été également victime d'une chute pendant le récent match de moto-ball Aubagne-Cagnes.

Relevé avec un pied brisé, le voilà immobilisé pour un long mois avant de reprendre son activité sportive et commerciale. Nos meilleurs vœux de prompt rétablissement l'accompagnent.

L'U. M. Bruxelles au Salon

Une réception du M. C. Paris

AINSI que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, MM. Lenoble et Bruininckx, de la Fédération Motocycliste de Belgique, ont pris l'initiative d'organiser un voyage collectif au Salon de Paris et ont bien voulu charger *Moto Revue* d'organiser leur séjour dans la capitale.

Nous nous sommes aussitôt mis en rapport avec les actifs dirigeants du M. C. de Paris et ceux-ci ont immédiatement mis sur pied une sortie le samedi 14 octobre pour aller rejoindre à la fin de l'après-midi leurs camarades belges et les accompagner à Paris.

Tous les motocyclistes qui voudront bien se joindre aux membres du M. C. de Paris sont cordialement invités.

Après une réception à la Maison de la Moto et un repos bien mérité, les visiteurs belges iront au Salon dimanche matin et visiteront ensuite rapidement la capitale avant de régagner Bruxelles par la route le soir même.

Tous les renseignements complémentaires sont donnés sur simple demande à la permanence du M. C. de Paris, 19, rue Charles-V, tél. : Archives 87-05 et à la Maison de la Moto, 12, rue de Cléry, tél. : Central 03-81 et Central 08-24.

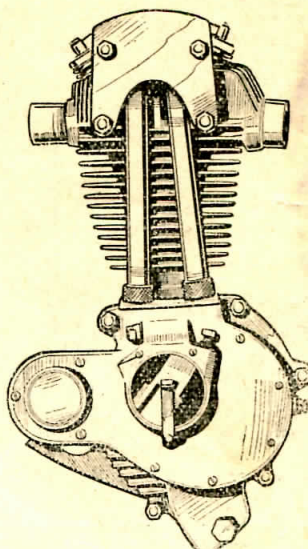
ANGLETERRE

Salon de Londres

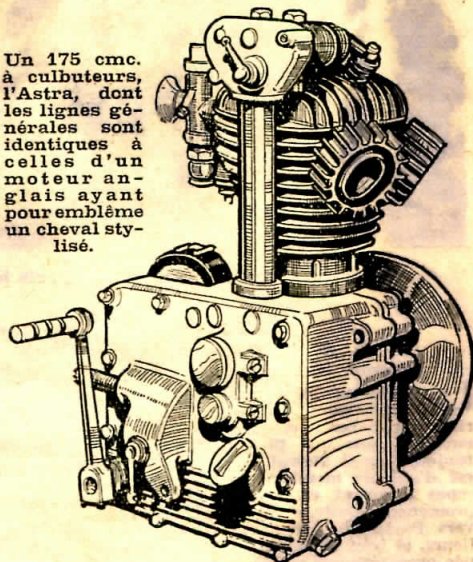
du 12 au 21 octobre

A L'OCCASION du Salon de l'Automobile à Londres, la Compagnie du Southern Railway (chemin de fer du Sud de l'Angleterre), conjointement avec les réseaux français, délivrera des billets à prix réduits, valables 17 jours, au départ de Paris, Calais, Boulogne, Dieppe, Rouen, Lille, Dunkerque et le Havre les 11, 12 et 13 octobre, ainsi qu'à certaines autres dates. En outre, il y aura des émissions pour l'Exposition de l'Automobile Industrielle (qui aura lieu du 2 au 11 novembre) et pour le Salon de la Motocyclette (qui se tiendra du 25 novembre au 2 décembre). Pour tous renseignements s'adresser au Southern Railway, 13, rue Auber, Paris (9^e), aux réseaux français intéressés, au L. M. S. Railway, 12, boulevard de la Madeleine, au L. N. E. Railway, 1, rue Godot-de-Mauroy, Paris (9^e).

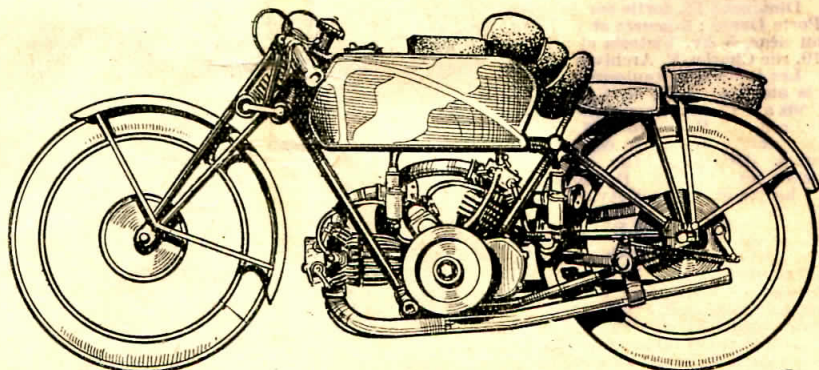
NOUVEAUTES ITALIENNES



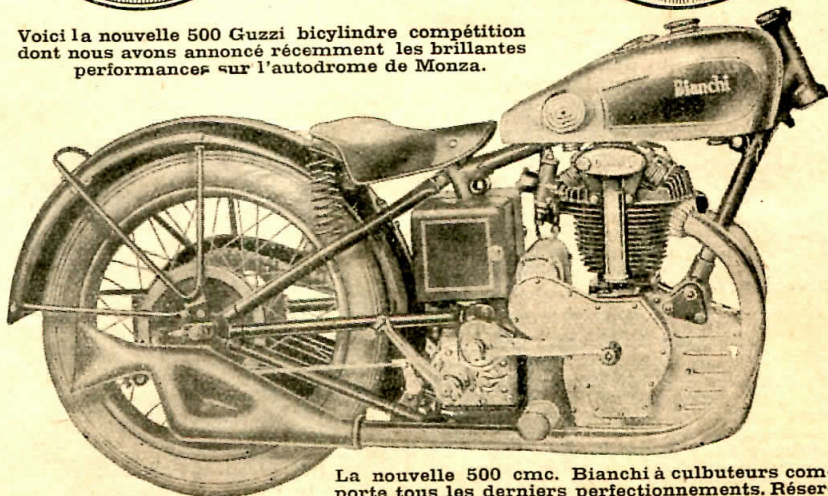
Un 175 cmc. à culbuteurs, l'Astra, dont les lignes générales sont identiques à celles d'un moteur anglais ayant pour emblème un cheval stylisé.



Au pays de la 175 cmc vient de sortir ce beau bloc à culbuteurs enfermés, 3 vitesses, de conception très réussie.



Voici la nouvelle 500 Guzzi bicylindre compétition dont nous avons annoncé récemment les brillantes performances sur l'autodrome de Monza.



La nouvelle 500 cmc. Bianchi à culbuteurs comporte tous les derniers perfectionnements. Réservoir d'huile dans le moteur ; carburateur down-draught ; boîte à quatre rapports et changement de vitesse par sélecteur au pied.



Quelques membres du M. C. de Paris lors de leur récente sortie-surprise chez le président du club, M. de Girac.

M. C. DE PARIS

Au M. C. Paris
chaque Dimanche une sortie

Le 18 participants. Cette sortie a été favorisée par le beau temps, sauf au retour qui eut lieu sous une pluie battante. Accueil toujours aussi amical du restaurateur (qui est, d'ailleurs membre donateur du club), repas excellent et... prix doux. Canotage, promenade, sieste, etc. et à 18 heures, retour vers Paris, les dames les bras chargés de fleurs, et tout le monde satisfait d'une journée agréablement passée.

Dimanche 15, sortie sur Jablines. Départs : Porte Dorée : 8 heures et 13 h. 30. Itinéraire au siège, 5 Av. Victoria et à la Permanence, 19, rue Charles-V. Archives : 87-50.

Les isolés sont toujours cordialement invités aux sorties du M. C. P. « Le club des Bons amis et des bonnes ballades ».

Le M. C. P. possède un un groupe sportif très actif, dirigé par des membres compétents. Jeunes sportifs et vieux touristes venez au M. C. P. Réunion le mercredi à 21 heures au siège, 5, Av. Victoria.

M. C. VILLEURBANNE

Rallye-Banquet

C'est le dimanche 22 octobre que le Moto Club de Villeurbanne organise dans la région des Dombes son rallye banquet de fin de saison.

La concentration aura lieu à 8 h. 30, place de l'Eglise à Rillieux, les concurrents défilent en ordre derrière la voiture pilote et on se rendra en groupe à Ambérieux-en-Dombes au lâcher du ballon; ce rallye sera doté de nombreux prix.

Au vainqueur une bicyclette confort Peugeot.

Les motocyclistes voulant participer à cette sortie sont priés de se faire inscrire aux permanences du jeudi 15 et 19 octobre, 2, route de Crémieu.

A midi un grand banquet réunira les concurrents et amis sportifs à l'hôtel de la Tour, à Ambérieux-en-Dombes. Inscription pour le banquet tous les jours de 9 à 11 heures auprès de M. Arbaud, 41, rue de la Bourse. Clôture le 19 octobre date fixée par le restaurateur.

M. C. CLODOALDIEN

Résultats du Grand Prix

Le 3^e Grand Prix de la Ville de Saint-Cloud qui était une épreuve de régularité s'est disputé dimanche 24 septembre dans l'après-midi. Le parcours était de 32 kilomètres répétés 4 fois avec plusieurs contrôles fixes et secrets. Une pluie diluvienne l'avait rendu difficile et glissant. 32 des concurrents prirent le départ.

Le Challenge fut gagné par le M. C. Sévrien devant le M. C. Clodoaldien. Il avait été gagné les deux années précédentes par le M. C. des Lilas.



Retenons l'organisation impeccable et le mérite de tous les concurrents, qui ont terminé.

Classement :

1. Bouvel (M.C.S.); 2. Cizeau (M.C.C.); 3. Geoffroy (M.C.C.); 4. Moroni (M.C.S.); 5. Guinard (M.C.S.); 6. Guilleran (ind.); 7. Podevin (Hirondelle); 8. Philippe (Hir.); 9. Buture (M.C.C.); 10. Vautrean (ind.); 11. Houel; 12. Letang; 13. Naudenot; 14. Chebanco; 15. Alabard; 16. Saporiti; 17. Hetou; 18. Garrabey; 19. Meunier; 20. Liorot; 21. Landais; 22. Estrée; 23. Pasquet.

M. C. MAISONS-ALFORT

Dimanche 1^{er} octobre journée superbe. Classement invités par nos Amis de l'A. M. Vitry à assister à leur Championnat, nous prenions à 6 heures du matin la route pour le Marais, près Arpajon. La journée se déroula comme toutes les choses heureuses, c'est-à-dire sans histoire. Temps merveilleux, gaieté, entrain, rien n'y manqua. Après un repas confortable, l'après-midi fut occupée par un gymkana qui nous emmena à 6 heures du soir et pendant lequel le temps passa hélas, trop vite.

U. M. STRASBOURG

Un nouveau concurrent dans les épreuves officielles de la saison sportive 1934 se présente dans l'Union Motobécane Strasbourgeoise.

Fondé en 1931 et inscrit au Rég. des Associés, en 1933 le club vient de demander son affiliation à l'U.M.R.E.

La clôture de la saison 33 comprenant 11 sorties dont une à Verdun (total 2.000 km.) sera fêtée le 14 octobre en même temps avec le 2^e anniversaire par un banquet gratuit offert aux membres suivi de bal et tombola.

M. C. DOUBS

Les 500 mètres de Besançon

Cette première épreuve organisée par le M. C. du Doubs fut en tous points réussie grâce à l'activité du jeune comité présidé par M. De Bouclans.

30 coureurs prirent le départ devant un nombreux public.

Aucun incident ou accident.

Classement

- Catégorie sport : 100 cmc. — 1. Mathiaud L. — 175 cmc. : 1. Grandperrin. — 250 cmc. : 1. Salomez. — 350 cmc. : 1. Vermot, 2. Lafuge. — 500 cmc. : 1. Luenberger, 2. Cristoni. — Side 500 cmc. : 1. Mathiaud R.
- Catégorie Course. — 175 cmc. : 1. Bourquin — 250 cmc. : 1. Roux. — 350 cmc. : 1. Bulle. — 500 cmc. : 1. Deville. — 750 cmc. : 1. Dietrich.

Meilleur temps : Deville en 500 cmc. : 16" 3/5.

Le M. C. du Doubs gagne le Challenge Célor.

M. C. GENNEVILLOIS

Le Moto Club Gennevillois termine la saison d'été, sans ralentir pour cette saison.

La sortie du 10 septembre sur Rouen a réuni l'élite des motocyclistes du Club, le beau temps contribuant au charme de cette belle promenade.

Le 17 septembre une sortie eut lieu sur Montléry pour assister aux grands prix et championnats de France au cours desquels notre sympathique président, qui a nom Henri Barthélémy fut un brillant vainqueur en catégorie sidécar 350.

Les membres du Club ne ménagèrent pas leurs félicitations à l'issue de la dernière réunion, où un vin d'honneur fut offert au champion; les dames ont fleuri ce succès.

U. A. M. D'ILLE-ET-VILAINE

L'U. A. M. d'Ille-et-Vilaine se défend ! Non par des moyens déloyaux, qui tendent heureusement à disparaître de notre sport, mais en marchant à pas de géant dans la voie que lui a tracée son comité.

Non content de s'être taillé la part du lion aux « Six Heures Motocyclistes de Nantes », et de compter malgré son très jeune âge plus de soixante membres actifs, ce club organise pendant la mauvaise saison des cours gratuits où il sera traité de tout ce qui a trait à l'auto et à la moto. Ouverts à tous les automobilistes et motocyclistes, membres du Club ou non, et faits par des spécialistes, il ne fait aucun doute que ces cours seront d'un attrait... incontestable.

L'idée est excellente et fera son chemin. Bravo! l'U. A. M. !

A. M. VITRY TE SUD-EST

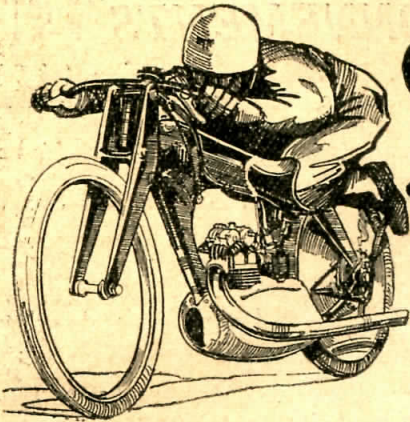
Dimanche, à la demande générale des membres actifs, une sortie avait été organisée sur Villacoublay, où se déroulait le meeting d'Aviation. Tout se passa comme prévu.

Malgré le temps incertain, nous étions une dizaine au rendez-vous au Pont d'Ivry. Après un embouteillage hors concours, nous étions au terrain d'aviation une heure plus tard. L'après-midi se passa le mieux du monde. Nous fûmes tous émerveillés des exploits de nos as. Pour éviter l'encombrement, que nous avions connu au départ, nous avons quitté cette fête un peu avant la fin. Après un apéritif bien gagné, chacun se sépara en se donnant rendez-vous pour dimanche.

Pour dimanche 15 octobre, une sortie est organisée sur Gaillon. Rendez-vous au Pont d'Ivry à 6 h. 30. Départ : 7 heures.

Nous invitons à cette sortie les motocyclistes isolés qui auraient leur journée libre.

Réunion tous les vendredis au Siège, 1, rue Jules-Ferry, à Vitry-sur-Seine.



Le Sport

Voici un croquis de Bonazzi en pleine action lors du record du monde du kilomètre avec sa 175 MM. Noter le carter profilé que nous avions déjà préconisé depuis longtemps et la position streamline, mais combien dangereuse, du pilote à genoux sur sa machine.

RECORDS

Hécatombe en 175 cmc.

Une M.M. fait plus de 161 sur 1 kilomètre
(De notre correspondant)

APRÈS essais officieux effectués le 1^{er} octobre, sur la route Persiciana, au cours desquels Bonazzi avait dépassé le 167 sur un kilomètre lancé avec sa 175 cmc. M.M., le champion italien a battu officiellement le 4 octobre le record du monde du kilomètre lancé, catégorie 175 cmc., à plus de 161 de moyenne.

Voici les temps réalisés :

Aller : 21" 77/100. Moy. : 165,365 km./h.

Retour : 22" 80/100. Moy. : 157,894 km./h.

Le moteur qui a réalisé cet extraordinaire exploit est un arbre à cames en tête, du type avec lequel Barthe a gagné le Grand Prix de France, spécialement mis au point par l'ingénieur Morini. Il est enfermé dans un carter profilé. Par contre le cadre était très spécial, en tubes légers et profilés.

A la construction italienne, la Maison M.M. vient d'apporter un magnifique exploit dont il convient de la féliciter tout particulièrement.

A Monthéry, Rapeau et Renaud battent 11 records

LES brillants recordmen du monde des petites cylindrées, Rapeau et Renaud se sont mis en piste à Monthéry le 4 octobre, au guidon de la nouvelle 175 cmc. monocylindrique Aubier et Dunne, pour tenter de battre le record du monde des 24 heures de leur catégorie, ainsi que les records intermédiaires.

La tentative a pleinement réussi et dès la septième heure, l'hécatombe des records commençait. Voici les performances réalisées :

7 heures : 642 km. 661.

8 heures : 773 km. 617 (moy. 91 km. 702).

500 milles : 8 h. 50 m. 27" 95/100 (91 km. 015)

9 heures : 818 km. 039.

10 heures : 895 km. 608 (moy. 89 km. 361).

11 heures : 957 km. 010.

1.000 km. : 11 h. 33' 11" 82/100 (86 km. 555).

12 heures : 1.024 km. 854 (moy. 85 km. 404).

1.500 km. : 17 h. 53' 45/100 (moy. 83 km. 818)

2.000 km. : 23 h. 40' 49" 1/100 (84 km. 458).

24 heures : 2.020 km. 754 (moy. 84 km. 198).

Dans notre prochain numéro, nous reviendrons sur cette performance tout à l'honneur de Rapeau, Renaud et des moteurs Aubier et Dunne, dont la réputation n'est plus à faire.

LE CASQUE D'OR

Belle performance de Meynier

(De notre correspondant)

DEVANT 80.000 spectateurs venus de tous les points de l'Europe Centrale, le Casque d'Or tchécoslovaque a été enlevé sur la piste de Padurbice, près de Prague, par Buttler sur 600 cmc. Rudge.

Dans les épreuves par catégorie, le champion Meynier, qui était notre représentant sur une Monet-Goyon, gagna de façon brillante en 250 cmc, devant Schorg sur Excelsior. Favori dans la finale, Meynier dut abandonner, son sélecteur ne fonctionnant plus.

Voici les résultats ; chaque épreuve étant disputée sur 17,500 km.

M. 175 cmc. — 1. Winkler (D. K. W.), 10' 39" 3/5 ; 2. Brand (Jawa), 10' 44" 4/5 ; 3. Uroic (D. K. W.), 10' 44" 8/10.

M. 250 cmc. — 1. Meynier (Monet-Goyon) 9' 57" 4/5 ; 2. Schorg (Excelsior), 9' 57" 9/10 ; 3. Bizzozero (Velocette), 10' 0" 5/10.

M. 350 cmc. — 1. Killmayer (Jawa), 9' 14" 5/10 ; 2. Baron (Velocette), 9' 27" 6/10 ; 3. Foglein (Victoria), 9' 40".

M. 600 cmc. — 1. Bertram (Rudge), 8' 41" 2/5 ; 2. Buttler (Rudge), 8' 45" 1/5 ; 3. Allinger (Douglas), 8' 54" 8/10.

Finale :

1. Buttler (Rudge), 9' 57" 7/10 ; 2. Bertram (Rudge), 10' 0" 2/5 ; 3. Winkler (D. K. W.), 10' 8" 1/5 ; 4. Allinger (Douglas), 10' 14" 8/10 ; 5. Bizzozero (Standard), 10' 26" 3/5 ; 6. Killmayer (Jawa), 10' 26" 3/5 ; 7. Baron (Rudge), 10' 28" 3/5 ; 8. Schorg (Excelsior), 10' 46".

SIX JOURS INTERNATIONAUX

CE sont les teams B. S. A. (Perrigo, Povey et Clegg) et Matchless (Weill, Moran et Duffin) qui enlèvent les médailles d'or de la F. I. C. M. réservées aux teams de marque.

CHAMPIONNATS D'ALLEMAGNE

A la suite de la Course du triangle de Schleizer, voici le classement définitif du Championnat d'Allemagne 1933 :

250 cmc. — 1. Geiss (D. K. W.), 17 points (champion d'Allemagne) ; 2. Winkler (D. K. W.), 9 points ; 3. Schon, 8 points.

350 cmc. — 1. Richnow (Rudge), 16 points (champion d'Allemagne) ; 2. Schanz (Imperia) 11 points ; 3. Schneider (Velocette), 9 points.

500 cmc. — 1. Ley (Norton), 18 points (champion d'Allemagne) ; 2. Bauhofer (D. K. W.), 8 points ; 3. Kohlus, 5 points.



Au Casque d'Or tchécoslovaque, l'organisateur entre les deux représentants de la France, Paul Betsch, à gauche et Fernand Meynier à droite.

1.000 cmc. — 1. Ruttchen (N. S. U.), 15 points (champion d'Allemagne) ; 2. Rosemeier (N. S. U.), 13 points ; 3. Kratz (B.M.W.), 6 points.

COURSE DE COTE DE GOMETZ-LE-CHATEL

C'EST mardi 17 courant que sera close la liste des participants de la classique épreuve de Gometz-le-Châtel. Ce magnifique banc d'essai des mécaniques modernes permet de mesurer chaque année les intéressants progrès de nos constructeurs.

Gometz-le-Châtel, par sa côte en ligne droite à la montée progressive au pourcentage de 10 % et son sol parfait est l'une des épreuves du calendrier sportif qui fait date dans les annales du progrès.

Depuis quatorze années qu'elle se dispute cette épreuve de côte réunit chaque fois tous les champions de la spécialité.

Ouverte à toutes les catégories de véhicules elle groupe toutes les cylindrées, en motocyclettes, side-cars, cyclecars. Et l'on peut prédire pour cette année une belle bagarre entre les spécialistes de la vitesse, les Monneret, les Boura, les Rapeau, les Wech, les Cheret, les Dhome, et d'autres encore, tous armés de puissants engins et qui s'emploieront à fond pour triompher du Père Temps.

Belle initiative de l'organisation, trois essais sont permis sur ce kilomètre départ arrêté et arrivée lancée, et seul le meilleur temps compte pour le classement.

L'épreuve se déroulera le dimanche 22 octobre et durera de 10 heures à 16 heures sans interruption.

Rappelons que les engagements sont reçus jusqu'à mardi 17 courant chez M. E. Mauve, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e).

AU LUXEMBOURG

Le kilomètre lancé

(De notre correspondant)

PLUSIEURS records nationaux ont été battus au Luxembourg lors du kilomètre lancé qui se disputait à Fetschenhof.

Le belge Frantz Bley fit la meilleure performance avec sa 500 Lady à plus de 173 km/h.

Avec sa Velocette 350 cmc., Wolff fit 145 km/h. et le junior Bintner sur Sarolea 500 cmc., 144 km/h.

Enfin, en sidecars, la meilleure performance a été faite par Rech à 130, 500 km/h. G. D.

DIRT TRACK

Meynier est champion du monde

DIMANCHE, à Buffalo, Fernand Meynier, a confirmé toutes ses qualités en enlevant brillamment, devant un redoutable lot de compétiteurs étrangers, le Championnat du Monde de dirt-track.

Voici les résultats :

Première série : 1. J. Roger ; 2. Knudsen. — 2^e série : 1. Béranger ; 2. Tella. — 3^e série : 1. Killmeyer ; 2. Van Hulzen. — 4^e série : 1. Meynier ; 2. Sillick. — 5^e série : 1. Billy Lamont ; Vinals, abandonné par suite d'une chute. — 6^e série : 1. Wilkinson ; 2. Ryle. — Repêchages : 1^{er} série : 1. Van Hulzen ; 2. Tella ; 3. Sillick. — 2^e série : 1. Knudsen ; 2. Ryle. — 1^{re} demi-finale : 1. Wilkinson ; 2. Van Huzen. — 2^e demi-finale : 1. Meynier ; 2. Knudsen. — 3^e demi-finale : 1. Billy Lamont ; 2. Jean Roger. — 4^e demi-finale : 1. Killmeyer ; 2. Béranger.

Finale. — 1^{er} match : 1. Wilkinson ; 2. Killmeyer. — 2^e match : 1. Meynier ; 2. Billy Lamont. — 3^e match : 1. Meynier ; 2. Killmeyer. — 4^e match : 1. Billy Lamont ; 2. Killmeyer. — 5^e match : 1. Wilkinson ; 2. Billy Lamont. — 6^e match : 1. Meynier ; 2. Wilkinson (accidenté).

GRAND CONCOURS D'ABONNEMENTS

TOUT abonné à Moto Revue qui lui fera parvenir, avant le 1^{er} décembre 1933, cinq abonnements nouveaux (45 fr.), aura droit, aussitôt après l'inscription des cinq nouveaux abonnés, à un bon sur lequel figurera le numéro d'un billet de 100 francs de la Loterie Nationale. Ce numéro lui donnera droit à la moitié du lot qui pourrait sortir au tirage de la plus proche tranche qu'il sera possible d'affecter aux billets en tenant compte de la date d'inscription des nouveaux abonnements.

Nos abonnés des départements et de l'étranger pourront recevoir ce numéro en nous adressant avec leur liste d'abonnements une enveloppe timbrée, portant leurs nom et adresse.

EXEMPLE

M. Z E D, à Gonfaron (Var), reçoit le numéro 77.286 (numéro du billet de la Loterie Nationale acheté par nos soins). Si ce numéro est remboursable par un lot de 100.000 francs, M. Z E D en reçoit la moitié, soit la somme de 50.000 francs.

Pour assurer à nos abonnés le maximum de garanties, les billets répartis seront déposés chez M^e Pierre Lesage, huissier, 23, rue de Cléry, Paris, en même temps que les noms et adresses des bénéficiaires éventuels, et ceci toutes les semaines. Dès que les résultats du tirage de chaque tranche seront connus, M^e Lesage, en son étude, procédera aux vérifications nécessaires et le montant des lots sera tenu à la disposition des heureux gagnants.

Il est bien entendu que chaque liste de cinq abonnés donnera droit à la moitié du lot qui est susceptible d'être attribué au billet de la Loterie Nationale, affecté au concurrent, mais qu'une fraction ne donne droit à aucun nouveau partage. Par exemple :

Sept nouveaux abonnements donnent droit à la moitié d'un lot. Dix abonnements donnent droit à un lot entier, etc...

En outre, celui de nos abonnés qui nous aura procuré avant le 1^{er} décembre 1933, le plus d'abonnements nouveaux, sera proclamé vainqueur de notre Grand Concours d'Abonnements et recevra, en toute propriété, un billet de 100 francs de la Loterie Nationale. Pour départager les ex æquo possibles, il faudra répondre à la question subsidiaire suivante : Combien d'abonnements nouveaux seront procurés par le vainqueur de notre Grand Concours ?

Et maintenant, au travail. Par votre persévérance, vous pouvez devenir cinq fois millionnaire.

GRAND CONCOURS DU SALON

RÈGLEMENT

A l'occasion du Salon 1933, Moto Revue organise un Concours exclusivement réservé à ses abonnés.

Chaque jour seront exposés au stand de Moto Revue un ou deux réservoirs différents, sans indication d'origine. Il suffira d'inscrire sur un bulletin destiné à cet office les marques de motocyclette qui montent ces réservoirs et d'indiquer le nombre de solutions exactes que nous aurons reçues. Des prix dont la liste est publiée ci-dessous seront attribués journellement aux gagnants.

Au fur et à mesure de leur exposition au Salon, les réservoirs seront rassemblés dans le Hall d'Exposition de la Maison de la Moto où nos visiteurs abonnés pourront ainsi participer à chaque concours journalier.

Tous les réservoirs étant rassemblés à la Maison de la Moto, nos abonnés pourront participer au Grand Concours général. Il suffira d'inscrire sur un bulletin spécial les marques de tous les réservoirs exposés et d'indiquer le nombre de solutions exactes que nous aurons reçues. 1 vélomoteur Ultima récompensera le gagnant.

Enfin, et pour satisfaire ceux de nos abonnés de province et de l'étranger qui n'auraient pu aller à Paris visiter le Salon ou la Maison de la Moto, nous organisons un Concours général qui leur sera exclusi-

vement réservé. Nous publierons ultérieurement dans Moto Revue les photographies de tous les réservoirs exposés et il suffira aux concurrents d'inscrire sur un bulletin spécial les marques de tous les réservoirs et d'indiquer le nombre de solutions exactes que nous aurons reçues. Un vélomoteur Prester récompensera le gagnant.

Pour nous résumer, le Grand Concours des réservoirs comprend :

Un concours journalier pour les visiteurs du Salon et de la Maison de la Moto.

Un concours général réservé aux visiteurs du Salon et de la Maison de la Moto.

Un concours général réservé à nos abonnés de province et de l'étranger.

Nous n'accepterons qu'une réponse par abonné, étant bien entendu que chaque abonné peut participer à tous les concours journaliers et à l'un des concours généraux.

Tout concurrent ne se conformant pas aux conditions ci-dessus sera exclu du concours dont le dépouillement sera effectué sous le contrôle de M^e Lesage, huissier, 23, rue de Cléry. Nos décisions seront sans appel et aucune réclamation ne sera admise.

LISTE DES PRIX

Concours journalier

1^{er} Prix : Une blague à tabac à fermeture éclair.

2^e Prix : Un mirovélo rétroviseur.

3^e Prix : Un vérificateur Edco.

4^e Prix : Un séléniluge.

5^e Prix : Un Firezone.

6^e Prix : Une lampe d'aile.

7^e Prix : Un Projex.

8^e Prix : Un porte-carte d'identité.

9^e Prix : Un filtre Espur.

10^e Prix : Un porte-mine vérificateur de bougies.

Concours général

réservé à nos abonnés visitant le Salon et la Maison de la Moto

Prix : Un vélomoteur ULTIMA, modèle 1934, moteur Ultima, 100 cmc., 2 temps, allumage par magnéto Débrayage à disques multiples, fonctionnant dans l'huile. Carburateur AMAC Cadre brasé. Fourche à parallélogramme entièrement brasée. Freins tambour AV et AR. Réservoir décor chromé.

Valeur : 1500 francs.

Concours général

réservé à nos abonnés de Province et de l'Etranger.

Prix : un vélomoteur PRESTER, modèle 1934, moteur Train, 100 cmc., 2 temps, allumage et éclairage par magnéto. Débrayage. Réservoir décor chromé. Freins tambour AV et AR. Moyeux à amortisseur. Tendeur de chaîne automatique.

Valeur : 1495 francs.

GRAND CONCOURS DE PHOTOS

A l'heure où paraîtront ces lignes, le grand concours de photographies, organisé par Moto Revue et les Etablissements Terrot de Dijon, sera à la veille d'être clos.

Le plus grand succès a récompensé notre initiative et c'est plusieurs centaines d'envois que le jury aura à classer. Retardataires, hâtez-vous ! Vous avez encore vingt-quatre heures pour nous faire parvenir l'envoi qui peut vous faire gagner une motocyclette ou un vélomoteur Terrot.

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 1/2 sur 13 1/2 ; 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

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

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

MOTO-AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20°)
Achète, Vend, Répare, Échange
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et occasion
École de Motos - Permis gratuits à tout acheteur

PIÈCES HARLEY pour
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Dougie spéciale "SPLITDORE" Prix: 25 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Pereire - PARIS
Tél. Étoile 55-52. Mét. Maillot

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

ATELIER F. N. GILLET d'HERSTAL avec Pièces détachées EN STOCK

Gillet d'Herstal
F.N. - B.M.W. - B.S.A. ZUNDAPP-SIDE STOVE
NORTON - Sarolèa
TERROT - Motobéocane

Toutes en magasin
CRÉDIT même prix qu'au comptant
COMPTANT Conditions spéciales
LATSCHA
16, Rue Auguste-Bally, 16 - ASNIÈRES
(Seule adresse)
NE PAS CONFONDRE

MOTOS A VENDRE

Grindlay-Peerless, mot. Rudge 4 soup. radiales, boîte sélecteur, équipt. Lucas, machine ayant 2.000 km. 6.800
Velocette KTT., mach. en p. état 3.500
Gillet-Herstal 350 sup.-sport 33, très peu roulé 3.600
Peugeot P. 107, équipt. luxe 2.300
Dédé 350 Jap, équipee 1.500
A.J.S. 350 culbutée, bon état 1.000
Garage Renouvier, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Automoto 2 CV, écl. t.-sad., tr. b. état, roulé 3.000 km. S'ad. Deshayes, pl. de l'Etoile, Nogent-le-Roi (Eure-et-Loir).
Automoto 350 s. l. écl. élect., compt. vit., montre, t.-sad, demi chr. T. les jrs, Marchal, 66, r. de Charentonneau, Maisons-Alfort Ecr. p. r.-v. 2.750 fr.
Jonghi 350 culbt. mod. 34, nf. et occ. Ag. Gén. Rémy, 21, r. Tiemcen, Paris (20°).
Gillet-Herstal 350 et 500. Terrot et Durandal Rudge, occas. Reprises, échanges.
B.S.A. Etoile Bleue, tte beauté, ent. équi. 5 CV, 125 km. à l'heure, mod. 1933. Regobis, 9, r. Augustin-Thierry (19°).
Douglas 350 c., 2 cdres p. ét., écl. élect., pns nfs. 1.000 fr. Vis. sam. et dim. Petit, 10, r. des Poissonniers, St-Denis (Seine).

V&W SPECIALITES POUR MOTOCYCLETES

MARQUE DE QUALITÉ

Le Rétroviseur V. et W. N° 41 en vente chez tous les détaillants, est ce qui se fait de plus sérieux.

Il durera la vie de votre moto.

PRIX émaillé : 21 »
Chromé : 26.50

Catalogue franco sur demande.
Éts V. et W.
5 et 7, Rue Franklin, LE PRÉ - ST-GERVAIS (Seine)



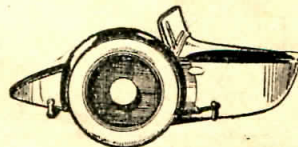
GRANDS PRIX DE FRANCE

Un seul sidecar français triomphe

1er BERNARDET avec **BARTHÉLÉMY** sur **Koehler-Escoffier**
Catégorie Sidecars 350 cc.

En 350 comme en 500 et en 1000 cc. - En vitesse, en côte, en tourisme...

BERNARDET confirme sa suprématie



Le Grand sport

Châssis tôle emboutie articulé SILENTBLOC
Depuis 1690 fr. avec pneu
Montage et essai compris

UNE SEULE MARQUE pour tous les besoins BERNARDET F^{res}

5, Rue des Bruyères
BOURG-LA-REINE
Seine - Téléph. 250

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



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 température. 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

VÊTEMENTS CUIR
50 % d'économie en achetant à la FABRIQUE

vos Pardessus, Blousons, Culottes, Gants, etc... en cuir chromé supérieur de façon très soignée

— LE PARE-BRISE —
13, r. des Filles-du-Calvaire
Tarif gratuit sur demande

Confiant en S'Christophe vous roulez votre moteur tournera à merveille... sans ennui sur la route vous irez... protégé et graissé par **SPEEDWELL**

sur demande nous envoyons gratuitement une plaquette S'CHRISTOPHE à poser sur le radiateur de votre voiture ou sur la garde boue avant de votre moto, qui vous servira de talisman.

Société Française des Huiles **SPEEDWELL**
26, r. de la Pépinière, PARIS (5^e)

Veuillez me faire connaître vos conditions pour recevoir gratis un porte-bidon.

Nom et Adresse _____
Adresse du fournisseur _____

ECOLE DE MOTOS

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

G. AUGOYAT

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

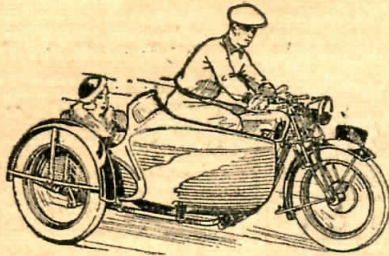
SIDE-CARS SPEED

Le plus beau side-car sport

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

SOLDE ACTUELLEMENT

ses modèles 1933 avec son châssis tubulaire
ou Bernardet, neufs au PRIX DE..... 1.250 FR.



PRÉSENTATION de nos NOUVEAUX MODÈLES 1934

SALON DE L'AUTOMOBILE au STAND NORTON

■ et au STAND SPEED N° 16, SALLE L. ■

Avant Salon 200 motos SS.25, 3 CV. nvs, sous gar. 90 km., h. dble tube, soldées au prix d'une 175 cmc. et tout autres modèles à des prix très intéressants. Voir les agents Rovin et San-Sou-Pap ou le siège social, 9, rue Haxo, Paris.

Motoconfort 308, mod. 1930, écl. élect., tte équip., peu roulé, état nf. 1.300 fr. Deniel, 4 r. Sorbier.

Peugeot 250 cmc. P. 108, ét. nf. au pl. of., Bourdin, 20, r. E.-Chauvière, V. 09-91.

Peugeot P. 107, 4 CV., ét. nf. 1.500 fr. Praz, Café, 209, Boul. Davout (20^e).

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

Peugeot 175, cadre berceau, bloc moteur 600 fr. Daroux, 62, avenue des Anémones, Vigneux, S.-et-O.

Sarolea 500 cmc., lat. équip. élect., ét. nf. bas px ou éch. petite voit. Bourdin, 20, rue Emmanuel-Chauvière.

Terrot 350 cmc., ty. H.S., réelle occ. à prof. de suite, tte eq. 1.600 fr. M. Charles, Gar. Citroën, 8, r. Frémicourt (15^e).

Terristes! pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, boulevard de Charonne.

Motoconfort 4 CV, 2 tps, mot. rev. b. pns t.-sad, écl. élect. 1.250 fr., v. p. part. Gabriel, 11, rue Delta.

SIDECARS

René Gillet 6 HP av. sidecar, 800 fr. Stock important pièces détachées. René Gillet, occasion parfait état. Lebouvier, 217, boul. Ornano, St-Denis (Seine).

B.S.A. av. sid., t. b. ét., m. deb. m., p. aut., c. Amc., mag. Bosch, pns 26x35. Px 500. Arnels, 34, r. de Villegrange (20^e).

Dresch 500 cardan av. side, ét. nf. 3.500. S'ad. : 37, r. de Montreuil, Paris (11^e).

HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1933 et d'OCCASION

3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations

Agence officielle 22, rue Picpus PARIS (12^e)

Les mains propres pour tous...



SAVON 33

Aux lecteurs de Moto-Revue
BON UN TUBE } franco contre
pour UNE BOITE } 5 fr.

DES VRAIES OCCASIONS...

60 MOTOS DIVERSES EN SOLDE

vendues après essais avec garantie

MAGLUM-JUMO dynamo pouvant être utilisée comme alternateur. etc... 100 FR.

montage pour PEUGEOT, GNOME, CHAISE, etc...
Le plus grand choix de moteurs, boîtes, cadres, carburateurs, magnétos, garde-boue, réservoirs en selle, moyeux.

Demandez tarifs A. M.

Sidecars sport, neufs, complets 995 fr.

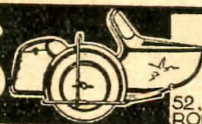
Et^s BEUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS (Bastille)

Maison fondée en 1909

Ouvert Samedi et Dimanche

Achat comptant de toutes motos modernes.

SIDECARS CARPIO



les mieux établis
Modèles les plus variés
Sidecar-complet
depuis 1350 fr
52, r. de la Fraternité
ROMAINVILLE. Ancien 167



MOTOCYCLISTES!

Par la chaleur magnétique de la fourrure du **CHAT SAUVAGE**, en portant notre double **Plastron spécial à épaulières** vous n'avez plus froid aux épaules. Plus de bronchite, plus de fluxion de poitrine. Grâce à nos **genouillères fourrées**, vos genoux agréablement et chaudement enveloppés se moquent de l'hyarthrose et des **Douleurs Rhumatismales**.

Demandez l'envoi franc de Catalogue n°11

Au **CHAT DES ALPES à Voiron** (Isère)

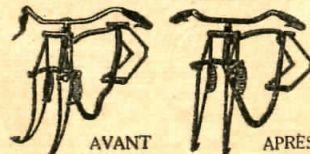
En cas de PANNE REPARATION - CREVAISON

avez dans votre sacoché du **333** pâte idéale

s'emploie à sec, rend les mains blanches assouplit l'épiderme

12 bis, rue Delizy **PANTIN** (Seine)

Exiger les produits "333" de votre fournisseur habituel



AVANT

APRÈS

CLINIQUE DES CADRES

Un cadre réparé chez MARCHAND est un cadre neuf.

Tél. : Péreire 20-68

MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

ROYAL-ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Echange
Agence Générale France : Etabi, Pierre PSALTY
271 Boul. Péreire - PARIS
Tél. Etolie 55-52 Métro : Maillot

500.000 francs

offerts par



A l'occasion du SALON
Tout acheteur d'un
SUPER-CASQUE



devient possesseur
d'un 10^e de billet de la
LOTÉRIE

NATIONALE

(1^{re} tranche)

et participe ainsi au
10^e du lot gagné par
son billet.

Le nombre de billets
étant limité, commander
aujourd'hui à



23, r. Descombes, PARIS-17^e

BRIDIER & CHARON

SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue du Bac, 7
SURESNES

DEPREZ MOTOS ET VÉLOMOTEURS

AGENCE DES GRANDES MARQUES

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

MOTOCONFORT - MOTOBÉCANE, etc...

DÉPANNAGE - ATELIER de RÉPARATIONS - STOCK de PIÈCES

OCCASIONS RÉVISÉES
GARANTIES Visitez notre magasin de Courbevois, plus de 50 motos d'occasions
 6 mois Liste détaillée adressée à toutes demandes
 Apprend à conduire dans endroit clos gratuitement

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

DEPREZ 187 bis, r. Armand-Silvestre, Courbevois
 près gare d'Asnières, Tél. Défense 07-02
 A Paris, 7, r. Meslay (Place République)
 Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée.



SAINT-GERVAIS MOTOS
LOUIS BORDET

SEUL CONCESSIONNAIRE des motos DOLLAR

PIÈCES DÉTACHÉES - ATELIER Sp^l de RÉPARATIONS
 Tarif officiel avec garantie
ÉCHANGE et REPRISE de TOUTES MARQUES
 7, Rue du Pré-Saint-Gervais - PARIS-19^e
 Métro : Place des Fêtes - Tél. Nord 93.45 - Ouvert Dimanches et Fêtes

BLOUSON
CULOTTE
PANTALON
RAGLAN

Mouton
180 fr.
 Chromé



FRANCE - CUIR

61^{is}, rue St-Maur
 PARIS-XI^e - Roquette 83-88
 Métro : Saint-Maur

Liasse échantillons
 2 fr. en timbres
 Ouvert samedi après-midi

Nous sommes
FABRICANTS
 VISITEZ NOS ATELIERS

Velocette

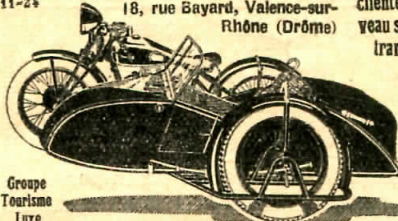
La plus rapide
 des 350 cmc

AGENCE GÉNÉRALE
 POUR LA FRANCE :

9, Rue Haxo, PARIS-XX^e
 Téléphone : Ménil 45-28

Tél. :
 41-24

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



Groupe
 Tourisme
 Luxe

Cherchant à satisfaire sa nombreuse
 clientèle **FAURNÉ** construit un nou-
 veau side-car tourisme grand luxe
 transformable pouvant faire :

4 place avec coffre arrière.
 4 place avec grands malle arrière
 4 place 1/2 en solidité.

Voyez ses prix défiant
 toute concurrence.

Groupe sport complet. 1.190
 Groupe tourisme comp. 1.400
 Demandez son catalogue.

Gnome 500, side Bernardet 1 pl. 1/2 t.
 en p. ét., px 4.800 fr. Vis. sam. ap.-midi,
 dim. mat. Ayet, 8, r. Alp.-Daudet (14^e).

R. Gillet 750 typ. Armée 28, s. bip., r.
 de sec., éc. él. 3.500 fr. Moser, 5, r. St-Yves.
 Automoto A. 17 av. ou s. side Peuple,
 ét. général et méc. impecc. 2.000 fr. Arnold,
 4, r. Verlainne, Aubervilliers.

CYCLECARS VOITURES

Rally 7 CV, compétition 33, double arb.
 à cames, mieux que neuf, prix intérés.
 Amilcar 6 cyl. course, comp. uniq. Rémy,
 21, rue Tlemcen, Paris (20^e).

Cab. Amilcar C4, mot., cap. nf., 5
 conf. mont., compt. d. conf. 5.100 fr. Vilver,
 7, rue Tlemcen, après 6 h. 1/2.

Benjamin 5 CV, 4 cyl. prêt à pr. la
 route, très propre 800 fr. J. Nogués, 20,
 rue Troyon, Sèvres (Seine-et-Oise).

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

SAGA

ÉCHANGE
 LES APPAREILS

D'ALLUMAGE & ÉCLAIRAGE DE TOUTES MARQUES

CONTRE SES

MAGNÉTOS

&

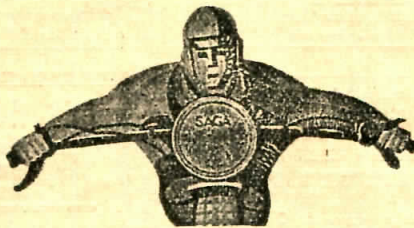
ÉCLAIRAGES

NEUFS

GARANTIS

DU DERNIER

— TYPE —



Aux ÉTABLISSEMENTS-CONSTRUCTEURS

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

H. HOUDIN
 Concessionnaire exclusif

TERROT

tient à votre disposition la
 gamme complète des
 motocyclettes et un impor-
 tant stock de pièces déta-
 chées d'origine, ainsi queson
ATELIER SPÉCIALISÉ
 50, Bd de la République, 50
 LA GARENNE - COLOMBES
 Tél. : Charlebourg 20-06

VENTE A CRÉDIT

Peugeot 5 CV, 3 pl., écl., dém., r. sec.
 c. nve., b. px ou éch. c. side préf. René
 Gillet, 2, r. Duvergier, Paris.

Rosengart L.R.2. 1930, cab. luxe, 6 r.,
 pne. bat., mot. nfs., int. drap, spider garni,
 imp., vend. p. part. Louis, 51, r. Blomet-15^e

Sara 7 CV, cab. décap. com. nve, 3.500
 fr. Fremaux, 27, rue Lamark (18^e).

Darmont spéc., éq. luxe, Delco 4.800
 Morgan-Standard, nf. à déclarer... 4.500
 Sandf. 1.100 Ruby, car. alu., surb. 8.000

Amilcar C.G.S., car. alum. polie... 6.500
 Amilcar M2, 4 v., cond. tolée, imp. 8.500
 7 CV Scap., c. int., 4 pl., b. état... 2.800
 Gar 7 CV Chapuis-Dornier,

12 soupapes, très rapide 6.000
 B.N.C. Monza, très rapide 7.500
 Sénéchal 7 CV, culb. torp. 3 places 1.400

Reprises en compte de toutes voitures
 ou motocyclettes. Garage Renouvier, 4, rue
 Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. :
 Roq. 07-67. Ouvert le dimanche.

DAX, PEUGEOT, GNOME, F. N.
DOLLAR, RHONY'X, SOYER, TERROT, ETC.

MOTOS NEUVES ET D'OCCASION, GARANTIES 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS ET SANS 1^{er} VERSEMENT

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

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

LA MOTO POUR TOUS - 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) - Tél. GLACIÈRE 10-20

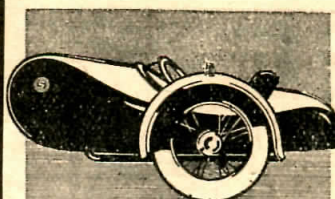
Side-cars BUFFLIER
 Dans PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS
 2 Partants - 2 Arrivées
 2 coup., 2 méd. vermeille

31, Cours Émile-Zola
 VILLEURBANNE (Rhône)

Agent à PARIS :
M. PONCE
 137, av. Jean-Jaurès
 Catalogue gratuit

Le Groupe Léger - Prix : 1.200 frs

ACHÉTEZ VOTRE SIDECAR
PRECISION
 (Brevets Stoye)
 chez **William RODIER**
 26, rue Ernest-Renan
 SAINT-DENIS



DOCKS DU PNEU
 Tous les pneus auto, moto, vélo
 Bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc
 Quelques Prix :

27 x 4,00 2^{me} choix..... 67. »
 26 x 3,50 » » 63. »
 25 x 3,00 » » 52. »
 Bottes aux genoux depuis 84. »
 Sabots en caoutchouc. 26. »

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

“OMNIUM MOTOS”
MOTOS - SIDECARS - CYCLECARS
TOUTES MARQUES

offre gratuitement à tout acheteur l'un des avantages suivants :

Assurance accidents pour un an.
 Entretien de la machine pendant un an.
 Impôts payés et 10 bidons d'huile.

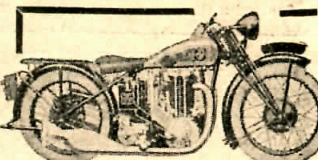
VENTE A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

REPRISES DE TOUTES MOTOS
 ACCESSOIRES - RÉPARATIONS
 PIÈCES DÉTACHÉES

Pour tout ce qui concerne la moto, le sidecar, le cyclecar — N'achetez rien sans consulter :

OMNIUM MOTOS - 226, rue de Courcelles
 PARIS-17^{me} (Dans la cour) Métro : Champperret

EXCELSIOR DOUGLAS
 Agence Générale
 1, rue Marius-Aufan, Levallois-Perret (Seine)



Rosengart L.R.2. 1931, fx cab., ét. nf. 5.900 fr. Lexa, 20, r. Richaud, Versailles.
 Superbe cabriolet 3 CV. Villard mot. 500 à ventilateur 3 vit., marche AR., capotage amovible du spider, capote av. rideaux fermeture éclair, écl. et klaxon Marchal, phares chromés, pneus Dunlop fts, 80 à l'h., 5 lit. aux 100 km. 45 fr. impôts, trimestre, peint. rouge, ét. garanti, a coûté il y a un an 12.000 fr. À enlev. px tr. intér., peut convenir pr petites livraisons. Aros-teguy, 5, rue Victor-Hugo, Biarritz.

ON DÉSIRE ACHETER
 F.N. Suis acheteur de toute moto F.N. Briquet, 28, rue Henri-Poincaré, Paris. Tél. : Ménilmontant 49-43.

Cherche 350 cmc., soup. lat. 1933 ou 32 av. écl. par accu ayant très peu roulé et se trouvant en parf. état. Préf. bloc. S'adr. Lignon, 42, r. Pierre-Curie, Le Vésinet (S.-et-O.), lib. t. l. matins, dim. t. la journée

Achat comptant, cher, mot. et recon. Mont-Piété, 47, av. de la République, Paris.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto Pour Tous, 3, r. Aumont, Paris (13^e).

J'achèteau mieux motos modernes. Moto-Agency, 24, b. de Charonne, Paris.

ÉCHANGES
 5 CV Peugeot, 4 pl., b. ét. ctre moto et soule Breton, 42, bd Bonne-Nouvelle.
Echanger ou vend. Salmon AL3, eqt élect., ét. marc. parf., bte vitesse nve, mot. révisé, essai à volonté, ctre. Darmont Spé-

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

SAINT-PAUL MOTOS
 Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, etc. Réprise ltes marques, lts accessoires, Atelier répar.
 A. HALOUTE, 19, rue Charles-V, Paris-Bastille
 Tél. Archives 87-51

DRESCH Maison officielle pièces d'origine pour PARIS
 2 bis, avenue Ernest-Renan
 Porte de Versailles - en face Foire de Paris

cial, b. ét. ou vend. 3.000 fr. S'ad., 89, r. de Toqueville, Guyard Garage-Motos, fond cour, dimanche ou lundi.

DIVERS
 Pièces pour B.S.A. et Triump Armée. Dalbiac, 1, r. Jardins St-Paul, Paris (4^e).
 Tout p. René Gillet, stock des pièces dét. nves et occ. d'orig., tr. bas px. Réparat soig. et gar., 2, r. Duvergière, Paris (19^e).
 Toutes les chaînes, tous les pneus. Dalbiac, 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris (4^e).
 Rien spécial course, le litre 9 fr. Expéditions toutes gares province par 10 kg. Franco port et emballage contre mandat de 100 fr., à Brissonnet et Co, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).

DERNIÈRE HEURE
 Superbe occ. moto D.S.4CV culb. ét.nf. accus nfs. 1.800 f. Duflot, 68, r. Gergovie-14^e
Toutes pièces Norton A.J.S. Rudge, gar. d'orig. Lot de repose-pieds pr. tte mach. chaînes ttes dimensions, cintre guidon sport et course chromé 25 et 30 fr. Garde-boue, sport et tous access. pr motos. Garreau, 289, rue de Vaugirard.
Magnat-Debon, 500 culb. Black-burne, 2.200 fr. et New-Imperial 500 cmc. lat. av. él. electr., parf. ét. Bas prix. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.
 Tous pneus 27 x 3 et 27 x 2, 75 nfs et d'occ., etc. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

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

Abonnements

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

DES NOUVEAUTÉS... ...AU STAND
PERTUISOT

Pour vos Vélocycleurs : Un moyeu 2 vitesses s'adaptant facilement sur toutes les marques.
 Pour vos Motos : Les nouvelles boîtes 4 vitesses, Le sélecteur E. P. s'adaptant sur toutes les boîtes de vitesses.

ET TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES
BALCON DE LA COUPOLE STAND 40
PERTUISOT, 23, rue des Acacias PARIS
 Téléphone ÉTOILE 12-46

Toute demande de renseignements, émanant d'un lecteur au numéro, doit être accompagnée de deux bons portant des numéros d'ordre différents et d'un timbre à 0 fr. 50

Nous prions nos abonnés, pour nous permettre de leur répondre IMMÉDIATEMENT, de joindre toutes les fois que cela leur sera possible, une bande d'envoi de leur numéro portant leur adresse. Cette petite formalité nous fera gagner du temps... et à vous aussi. MERCI.

MÉCANICIENS, ÉLECTRICIENS

qui désirez augmenter vos connaissances professionnelles, Consultez

L'ENCYCLOPÉDIE PRATIQUE de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

Publiée sous la Direction de Henri DESARCES, Ingénieur des Arts et Manufactures avec la collaboration de nombreux Ingénieurs, Professeurs, Mécaniciens et Electriciens

Magnifique publication illustrée en TROIS VOLUMES reliés

Format 21 x 28 cm, renfermant 14 MODELES DEMONTABLES de MACHINES, de MECANIQUE et d'ELECTRICITE

Le Rôle considérable rempli par le TECHNICIEN doublé d'un PRATICIEN

est aujourd'hui plus que jamais apprécié. C'est l'Ouvrier-Technicien habile que les chefs des grandes Usines de Mécanique et de l'Electricité recherchent le plus, afin de pouvoir lutter contre l'âpre concurrence en employant une main-d'œuvre supérieure.

De cette juste constatation, il résulte que tous les Professionnels de la Mécanique et de l'Electricité doivent être des Techniciens-Praticiens, et que pour le devenir, il leur faut acquérir toutes les connaissances indispensables à leur profession ne rien ignorer de celles de la profession sœur.

C'est à quoi répond de la manière la plus saisissante et la plus concrète :

La Nouvelle Encyclopédie pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ en trois Volumes importants

dûe à la collaboration de quinze Ingénieurs spécialistes instruits, qui ont écrit chacun sur la question pour laquelle ils étaient le plus qualifiés, un traité complet, condensé, clair et pratique à la portée de tous.

Combien de fois en présence d'un cas embarrassant, d'une décision à prendre, ne cherchez-t-on pas, et en vain, dans des traités spéciaux, la solution demandée.

On ne la trouve pas parce qu'un traité vous renvoie à un autre, cet autre à un troisième, etc., et pendant ce temps, la question reste pendante, on réfléchit, on s'énerve... Mais, heureusement.

La Nouvelle Encyclopédie pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

a paru ; avec elle on trouve immédiatement les réponses aux questions que l'on cherchait : Théoriques, Techniques et Pratiques.

ELLE CONSEILLE, ELLE RENSEIGNE.

OUVRAGE DE PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL ET INTELLECTUEL



Poids de chaque volume 2 kgs 500 environ

21 MOIS DE CRÉDIT 20 francs par mois

Examinez attentivement le bref résumé des chapitres exposés dans le plan général ci-dessous.

Vous observerez l'étendue, la diversité et la richesse des renseignements qui y sont contenus.

C'est un Enseignement complet et moderne de tout ce qui concerne la Mécanique et l'Electricité qui rendra d'immenses services aux Constructeurs et Ingénieurs, Mécaniciens et Electriciens, Directeurs d'Usine, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Chauffeurs, Automobilistes, Garagistes, Elèves-Ingénieurs, etc.

La Nouvelle Encyclopédie pratique de MECANIQUE et d'ELECTRICITE se compose de :

TROIS FORTS VOLUMES reliés richement de 600 pages de texte environ chacun, imprimés sur deux colonnes, abondamment illustrés de plus de 4.200 dessins, bleus, clichés, schémas et de nombreux hors-textes en couleurs, impression sur papier de qualité supérieure, en caractères neufs d'une lisibilité parfaite et dans ces Volumes sont encartés, aux chapitres auxquels ils se réfèrent :

14 MODELES DEMONTABLES en couleurs de Mécanique et d'Electricité
- Chaudière à Vapeur. - Turbine à Vapeur
- Locomotive (Pacific). - Automobile (Panhard). - Moteur d'Aviation (Renault). - Avion de Transport (Bréguet). - Motoculteur
- La Dynamo. - Accumulateur Industriel. - Commutatrice. - Tableau de Distribution. - Le Métro. - Compteur d'Induction A.T.C.
- Le Téléphone.

Cette ingénieuse combinaison de Planches démontables permet à chacun : Professionnels, Techniciens ou profanes, de se rendre compte d'une manière parfaite du fonctionnement de chaque machine et de la place qu'occupe chaque pièce dans le corps de la machine. La démonstration vivante vient ainsi au secours de la théorie et la mémoire retient beaucoup mieux et de façon durable

QUAND L'ŒIL A ENREGISTRÉ - nous allons dire photographié - tous les détails des multiples organes des machines.

GRANDES DIVISIONS DE L'OUVRAGE

MÉCANIQUE
1^{re} Partie. - Mesures de Grandeurs - Eléments de Géométrie plane et de l'espace - Géométrie descriptive et perspective - Le Dessin et le Croquis industriels.
2^e Partie. - Eléments d'algèbre - Eléments de trigonométrie - Instruments à calculer.
3^e Partie. - Mécanique - Résistance des Matériaux - Hydraulique et statique des Gaz - Chaleur.
LES MACHINES
1^{re} Partie. - Matières employées à leur construction : Fer, Fonte, Acier, Bois, Cuir, Caoutchouc.
2^e Partie. - Eléments d'assemblages - Arbres - Tourillons - Accouplements - Paliers - Commandes par Courroies - Transmissions par Câbles, par Chaines -

Engrenages et Roues de Frictions - Transformation mouvement rectiligne alternatif en mouvement rotatif continu - Tuyauterie - Obturateurs. Lubrifiants et Appareils Graisseurs.
LES MOTEURS MODERNES
1^{re} Partie. - Moteurs à vent - L'énergie hydraulique - Roues et Turbines hydrauliques - Pompes - Presses - Accumulateurs hydrauliques.
2^e Partie. - Moteurs thermiques - Les Chaudières - Les Machines à Vapeur (Piston) - Turbines à vapeur - Moteurs à Gaz - Essais de Moteurs thermiques.
L'ATELIER - L'USINE
1^{re} Partie. - Fonderie - Forgeage - Chaudronnerie - Ajustage - Emboutissage - Soudure électrique.

2^e Partie. - Appareils de Levage simples, composés - Ascenseurs - Monte-Charge - Escaliers mécaniques - Manutention mécanique.
3^e Partie. - Compresseurs - Installations frigorifiques.
4^e Partie. - Grandes Applications de la Mécanique : Locomotive - Wagons - L'Automobile - Locomotion aérienne - Machines agricoles.
ÉLECTRICITÉ
1^{re} Partie. - Phénomènes électriques et magnétiques - Machines génératrices - Dynamo à courant continu - Alternateurs - Moteurs électriques à courant continu - Moteurs synchrones et asynchrones - Transformateurs - Accumulateurs - Transformateurs statiques - Rotatifs - Redresseurs.

2^e Partie. - Transmission - Utilisation de l'énergie électrique - Canalisations - Système de distribution - Appareillage - Usines génératrices et Sous-Stations - Amélioration du facteur de puissance des réseaux et des installations à courants alternatifs - Eclairage - Chauffage - Tractions électriques.
3^e Partie. - Mesures électriques - Méthode de mesure - Instruments à lecture directe - Appareils transportables ou de tableaux - Mesure de l'énergie électrique - Compteurs.
4^e Partie. - Télégraphie - Téléphonie et signaux électriques - Télégraphie et Téléphonie sans fil - Electricité médicale - Electrochimie et Electrometallurgie - Application à l'Automobile - Appendice - Choix de Problèmes.

CE REMARQUABLE OUVRAGE EST INDISPENSABLE A TOUS :

Ingénieurs et Constructeurs, Mécaniciens et Electriciens, Directeurs d'Usine, Contremaîtres, Conducteurs de travaux, Tourneurs, Chauffeurs, Automobilistes, Garagistes, Elèves-Ingénieurs, etc., car il constitue le traité le plus complet qui soit paru à ce jour sur ces deux sciences importantes.

LIVRAISON PAR COLIS POSTAL A DOMICILE - ENCAISSEMENTS PAR QUITTANCES PRÉSENTÉES PAR LA POSTE

BON

pour une BROCHURE illustrée

Veillez m'adresser une Brochure Spécimen illustrée de la

Nouvelle Encyclopédie Pratique de MÉCANIQUE et d'ÉLECTRICITÉ

Nom _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

Bulletin de Souscription

Je soussigné déclare souscrire à l'Ouvrage en 3 volumes reliés dos cuir : Nouvelle Encyclopédie Pratique de Mécanique et d'Electricité au prix de 450 fr. au prix actuel que je m'engage à payer. A) Par versements mensuels de 20 fr., le 1^{er} de 30 fr. réception de l'ouvrage complet, et les suivants jusqu'à complet paiement. B) en trois versements avec 3 % d'escompte, le premier de 145 fr. 50 à la réception des volumes, le deuxième de même somme un mois après, le solde deux mois après la réception de l'ouvrage - C) au comptant avec 6 % d'escompte à la réception de l'ouvrage complet, soit net 423 fr. (plus les frais de port).

Chaque souscription est majorée de 10 fr. pour frais de port et d'emballage et de 1 fr. par quittance pour frais de recouvrement.

Nom et prénoms _____
Qualité ou profession _____
Domicile _____
Ville _____ Département _____

Signature :

193
Biffer le mode de paiement non choisi.

Découper ce Bon et l'envoyer tout de suite à la Prière de Détacher ce Bulletin et l'envoyer à la
MOTO REVUE, Service de la Librairie Technique, 12, rue de Cléry, PARIS (2^e)

POUR VOUS
INITIER

POUR VOUS
PERFECTIONNER

LE VADE MECUM

DU

MOTOCYCLISTE

250 Pages

400

CROQUIS
TRAITÉ
PRATIQUE

ENTIÈREMENT
REMANIÉ

Édition 1932

G. LACOME
et
H. P. BORESTROKE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

ÉDITE
par
MOTO
REVUE
12, RUE
VIVIENNE
PARIS

PRIX : 10 FR\$

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE



MOTO
REVUE

12, rue de Cléry, PARIS

En vente à MOTO-REVUE
Par poste : ajouter 1 fr. 75 pour la France
et 4 fr. 50 pour l'Étranger.