

22<sup>e</sup> ANNÉE — N° 566

13 JANVIER 1934

*Un bon ralenti sans à-coup*

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 25

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



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

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

Un concurrent en difficulté au cours du récent trial d'hiver, organisé par le « Motor-Cycling-Club », sur le parcours Londres-Exeter et qui réunit 346 participants.

# NEW-MAP

Toujours ÉLÉGAMMENT!!!

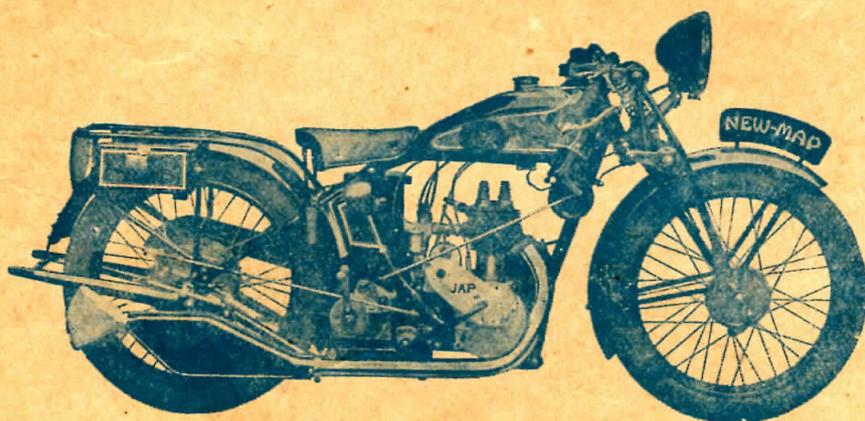
RÉSOUT LE PROBLÈME DE LA VÉRITABLE MOTOCYCLETTE UTILITAIRE

— AVEC SA **3** C.V. **4** TEMPS **4** VITESSES —

Moteur JAP origine 200 cmc. Exclusivité pour la France

ÉCONOMIQUE } par son moteur 4 temps, de cylindrée moyenne consommant moins de 2 litres aux 100 kilomètres.

PUISSANTE } par sa boîte à 4 vitesses, possède une facilité de démarrage remarquable dans les côtes les plus fortes tout  
R A P I D E } en dépassant 80 kms à l'heure en palier.



**PRIX : 2980 FRS.**

DESCRIPTION : Cadre semi-Berceau - Armature centrale - Raccord de direction monobloc - Fourche 4 amortisseurs avec ressorts à compression - Freins à tambour AV et AR - Pneus ballon 25x3 - Réservoir en laiton chromé - Selle Terry - Moteur 4 temps JAP d'origine - Boîte 4 vitesses type inversé - Émaillage et présentation de luxe - Nickel chrome, etc... - Tringle AR sport avec porte-bagages amovible - Plaque AR lumineuse - Sacoques triangulaires cuir et tôle de grande capacité.

SUR DEMANDE : Supplément pour sélecteur au pied : 100 francs

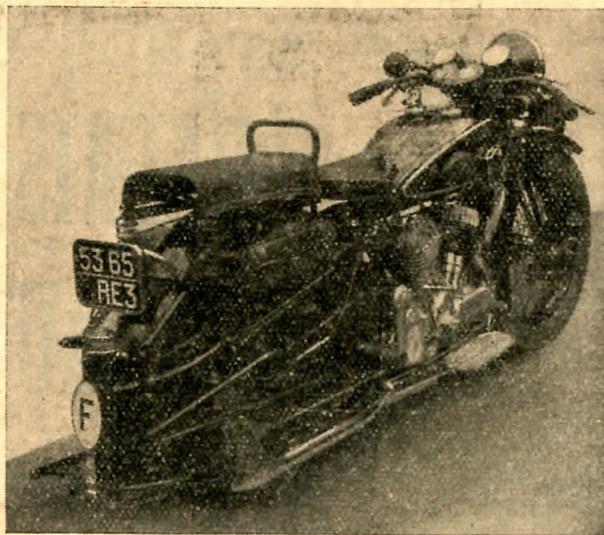
Catalogues et Renseignements sur demande

Usines et Administration : 122, Avenue Lacassagne, LYON (Rhône)

Stock Paris et Nord : E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot, PARIS - Tél. : Ségur 20-09

POUR  
1934

# RENÉ GILLET



vous offre ses modèles  
avec suspension arrière élastique  
Boîte 4 vitesses

**350** cmc. 1 cylindre pour le solo

**500** cmc. 1 cylindre pour solo ou sidecar

**750** cmc. 2 cylindres pour solo ou sidecar

**1000** cmc. 2 cylindres pour sidecar

Le châssis de sidecar **RENÉ GILLET** à roue suspendue est le complément logique de la suspension de la motocyclette.

Ils sont rapides, économiques, robustes, souples et confortables

Établ<sup>ts</sup> **RENÉ GILLET**

126 bis, Avenue Aristide-Briand  
Ancienne Route d'Orléans  
**MONTRouGE** (Seine)

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

LYON

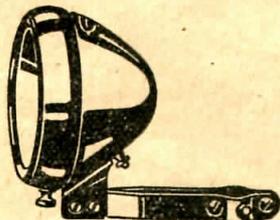
93 route d'Heyrieux  
Tel. PARMENTIER 25.61

# Magnéto France

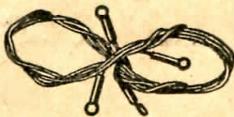
PARIS

40. rue Brunel  
Tel: ETOILE 45.00

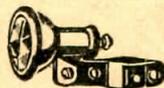
## ÉCLAIRAGE POUR BICYCLETTE ET VÉLOMOTEUR "Bi"



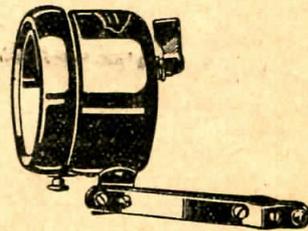
1202



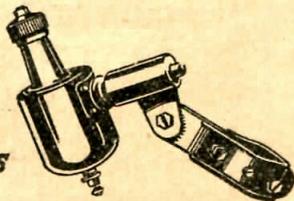
224



223



1222



D. 8582  
G. 8583

*Les mieux présentés*  
*Les moins chers*

BICYCLETTE { TYPE **Bi** complet  
TYPE **Xr** complet  
VÉLOMOTEUR TYPE **Zr** complet

**85** Frs

**125** Frs

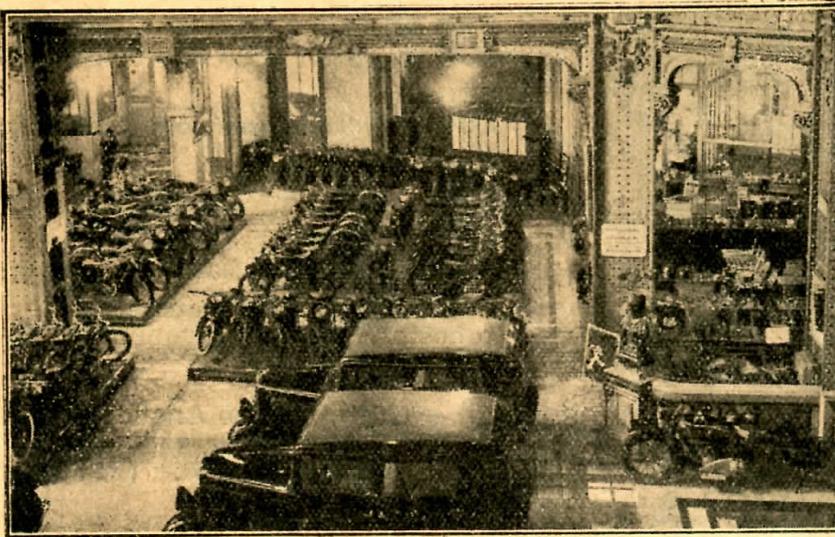
**160** Frs

# MOTOCYCLISTES - AUTOMOBILISTES

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

LES STANDS DU

## PALAIS de la NOUVEAUTÉ



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

VENTE DES GRANDES MARQUES  
NEUVES OU D'OCCASION

à CREDIT

au même prix

qu'au comptant



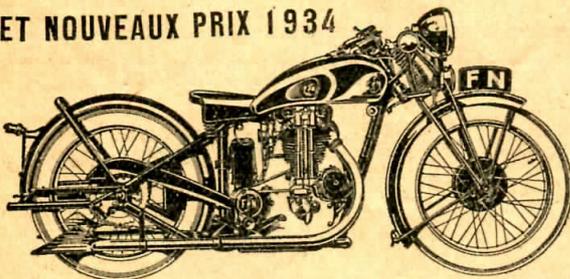
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVEAUX MODÈLES

ET NOUVEAUX PRIX 1934



La 500 cmc. - Supersport

200<sup>cc</sup>. 2 temps 2 vitesses, de 2.600 à 2.900 fr.

350<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vitesses, de 3.800 à 4.800 fr.

500<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vitesses, soup. lat. à 5700 fr.

500<sup>cc</sup>. 4 temps 3 vit. culbut. de 5.200 à 5.950 fr.

500<sup>cc</sup>. 4 temps 4 vit. culbuteurs, 130 kil. heure  
avec éclairage Bosch 7.750 fr.

LES MACHINES LES PLUS PERFECTIONNÉES  
— AUX MEILLEURS PRIX —

En rodage

### Graphitez vos moteurs...

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

A BASE DE GRAPHITE COLLOIDAL

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

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

Envoyez m'envoyer contre mandat

poste de 33 francs un bidon de RODAGYL

NOM : \_\_\_\_\_  
RUE : \_\_\_\_\_  
VILLE : \_\_\_\_\_ C.P. : \_\_\_\_\_

1 bidon :  
3 doses pour  
carters à huile  
de moto.

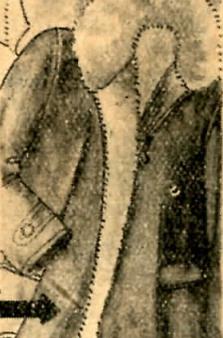
**CANADIENNE  
"MOTORIST"**

Tissu  
imperméable  
Col Rasoir  
Fourré  
entièrement  
Mouton  
Coupe Soignée  
Article 1<sup>er</sup> Choix  
la pièce **250<sup>F</sup>**



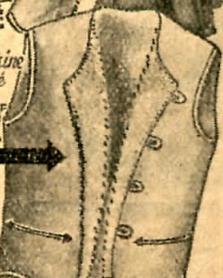
**CANADIENNE  
"SNOW"**

article soigné  
fourré mouton  
bonne toile  
imperméable  
col fourrure  
la pièce **125<sup>F</sup>**



**GILET FOURRÉ  
"ALASKA"**

recouvert molokine  
entièrement doublé  
Mouton  
patte de semelle  
la pièce **99<sup>F</sup>**



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

**THE MOTORIST  
THE MOTORIST  
THE MOTORIST**

41, Av. des Ternes  
PARIS (17<sup>me</sup>)

**QUELQUES  
PRIX  
RECORD!**

**RAGLAN CUIR  
"MOTORIST"  
170 FR.**

**BOTTES MOTO  
CUIR  
99 FR.**

**PANTALONS  
"SEATLESS"  
59 FR.**

**SACOCES CUIR  
les 2 pièces  
35 FR**

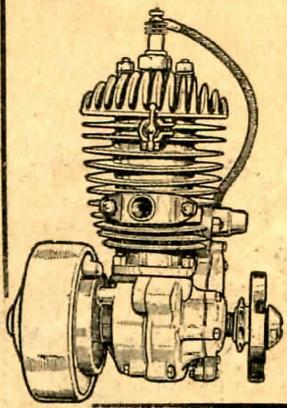
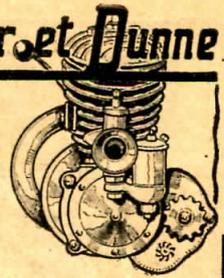
**CUISSARD  
24 FR.**

**CADEAU!** Il est offert  
UN CANIF  
ou une plaque d'IDENTITÉ  
Remboursable avec les cata-  
logues contre 5 fr. en timbres.

**THE MOTORIST  
THE MOTORIST  
THE MOTORIST**

**Moteurs Aubier et Dunne**

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



EN CYLINDRÉES .  
100 c.c. type D, pour vélomoteur  
100 c.c. type B, pour moto légère  
250 c.c. type S.P. p<sup>o</sup> moto utilitaire  
500 c.c. 2 cylindres, 2 temps.

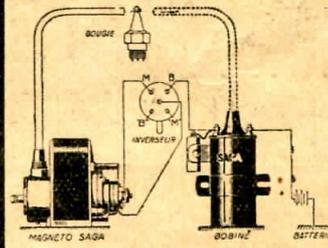
La liste des constructeurs utilisant nos moteurs v us  
sera adressée franco sur demande. Nous envoyons le  
manuel d'entretien à toute personne qui nous  
en fait la demande.

SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) - Tél. 128

Le dispositif **SAGA-BIALUM**

**SUCCÈS du SALON 33**

**SÉCURITÉ TOTALE  
de l'allumage MOTO**



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

DEMANDEZ NOTICE et  
CONDITIONS D'ÉCHANGE à  
**P. SOURIAU, Const<sup>r</sup>**  
13, r. G.-Galliéni, BILLANCOURT

**ASSURE** également  
le départ à **FROID**  
même  
avec **ACCUS à PLAT...**

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



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

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

12, rue de Cléry, 12  
IMMEUBLE MÉTRO SENTIER  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Téléphone :  
1<sup>re</sup> ligne : CENTRAL 03-81  
2<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 08-24  
3<sup>e</sup> ligne : CENTRAL 58-24  
4<sup>e</sup> ligne : GUTENB 56-57

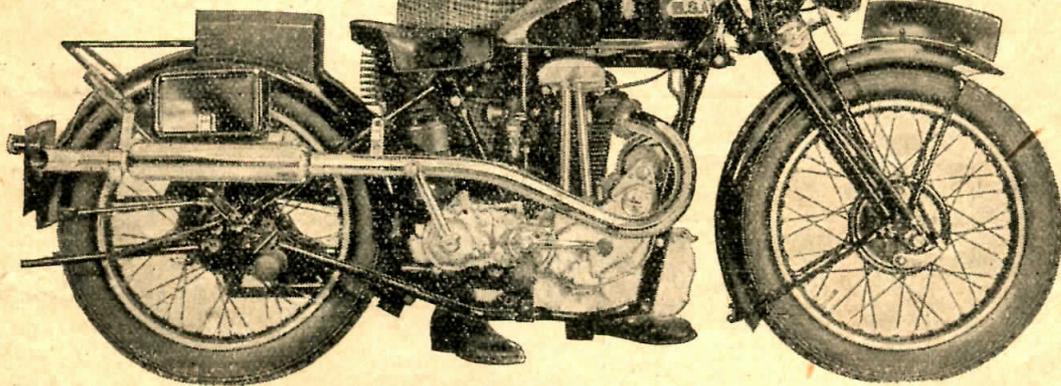
Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# B.S.A.

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

PRÉSENTE SES MODÈLES  
1934

Demandez le catalogue  
complet avec conditions de  
**VENTE A CRÉDIT** à  
**B.S.A.**, 25, Rue Duret  
PARIS (16<sup>e</sup>)



**MODÈLE R 34-5, 4 C.V. ÉTOILE BLEUE**

Brève spécification.

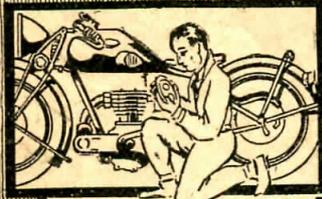
Moteur 71 x 88 à culb., deux échappements.

Graissage par circulation d'huile

Divers : 4 vitesses au pied, poignées tournantes,  
réservoir 13 litres, roue arrière à  
broche, vitesse 125 kms, tuyaux en  
haut ou en bas au choix, fini chrome.

**PRIX** avec éclairage luxe,  
avertisseur luxe et rétroviseur

**7.750**  
FRS.



## Rodage

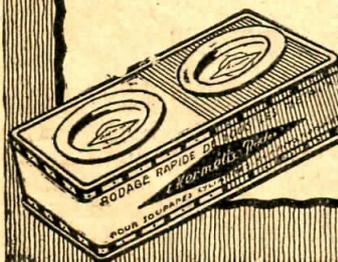
1° Pour le rodage de vos  
soupapes faites ce travail à  
**L'HERMETIC-RODEX**

2° Pour obtenir un joint  
parfait employez  
**L'HERMETIC**

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



# L'Hermetic-Rodex



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

Veuillez m'envoyer contre mandat-  
poste de 14 frs inclus votre néces-  
saire comprenant :

1 boîte Hermetic-Rodex mixte  
1 boîte Hermetic joints

Nom : .....

Rue : .....

Ville : .....

## 3 clous de notre fabrication

**la Clef** <sup>24<sup>m</sup></sup>  
à bougies Nettoyeur vérificateur et  
démonte écrous en **20<sup>f</sup>**  
bronze nikelé <sup>26<sup>m</sup></sup>

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

**L'Examineur de voltage** **20<sup>f</sup>**  
indique : alternatif, continu, positif,  
négatif, pertes à la terre, etc.  
avec mode d'emploi

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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ :  
12, Rue de Cléry  
PARIS (2<sup>e</sup> arr<sup>t</sup>)

# MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :  
CENTRAL 03 81  
08.24  
C. C. POSTAL 29.737  
RENSEIGNEMENTS  
ET ABONNEMENTS  
À LA DERNIÈRE PAGE

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

## ENCORE UN SALE TOUR

Il avait été entendu que la nouvelle hypertaxe sur les carburants supprimerait et la taxe de circulation et les taxes municipales et départementales qui presque partout venaient s'y ajouter. Nous avons déjà montré qu'une taxe de 50 francs par hectolitre d'essence était beaucoup trop élevée et qu'une taxe de 30 francs eût donné l'équivalent de l'ancienne taxe de circulation, y compris les taxes municipales et départementales, et laissé par surcroît un bénéfice très supérieur aux 400 millions escomptés. Avoir porté la taxe à 50 francs est une insigne maladresse, car l'impôt, quand il dépasse un certain chiffre, se tue lui-même. Sans doute avec une taxe raisonnable sur l'essence, au maximum 30 francs par hecto, il n'y eût pas eu de fléchissement sensible dans la circulation, mais il n'en sera pas de même avec la taxe de 50 francs qui est beaucoup trop élevée.

Nous craignons donc qu'il en résulte un ralentissement de la circulation automobile, ce qui aura sa répercussion sur l'économie de l'industrie automobile et du pays. Ne sommes nous pas d'ailleurs menacés de voir cette taxe être portée à 60 francs par hectolitre, si le bénéfice de la mesure n'atteint pas le chiffre désiré ? Et on peut craindre qu'avec le gaspillage des parlementaires et de leurs créatures cette nouvelle charge nous soit imposée. On ne veut pas admettre qu'en supprimant purement et simplement la taxe de circulation on donnerait à l'industrie automobile un formidable essor, et que dans ce cas les ressources du trésor connaîtraient elles aussi une augmentation considérable. Mais nous ne pouvons attendre de nos gouvernants aucune initiative généreuse, même si elle est favorable aux intérêts de l'Etat.

Voici mieux : les taxes municipales et départementales ne sont plus supprimées par le nouveau texte de la Chambre, elles deviendront seulement annuelles, c'est-à-dire que payées d'un seul coup, elles seront plus pénibles à payer. Là encore le Gouvernement n'a tenu aucun des engagements qu'il avait pris et exécuté un tour de passe-passe. Il faut, qu'il sache que tous les propriétaires de véhicules à moteurs sont exaspérés et que beaucoup vont laisser leurs voitures ou motos au garage. Nous n'en pouvons plus, surtout ceux qui doivent par obligation professionnelle, rouler beaucoup. Nous connaissons des automobilistes et des motocyclistes qui font plus de 50.000 kilomètres par an. Que vont-ils devenir ? Il est très joli de dire que plus on roule, plus on

doit payer. Cela est peut-être vrai dans une certaine mesure, mais à la condition que les charges fiscales restent supportables, même pour ceux qui sont le plus imposés. Déjà on a constaté que la taxe de 10 francs par hectolitre appliquée il y a quelques mois avait provoqué un fléchissement dans la consommation des essences et benzols, et une régression dans le nombre des poids lourds. Soyons certains que les nouvelles taxes vont semer la ruine et que seuls se frotteront les mains quelques rares automobilistes qui font trois ou quatre mille kilomètres par an. Tous les autres ne peuvent éprouver qu'un profond mécontentement.

### A ceux qui ne sont pas encore motocyclistes

MALGRÉ les attaques plus ou moins déguisées de la presse profane et même parfois de certaines revues automobiles, la motocyclette prospère et la crise elle-même n'a que peu ralenti son développement. N'est-ce pas la preuve de toute sa valeur, de tous les avantages qu'elle offre son emploi ? Malgré tout, il n'est pas douteux qu'il devrait y avoir deux ou trois fois plus de motocyclistes qu'à l'heure actuelle. Le prix n'est pas un obstacle puisque sous sa forme la plus économique, le vélomoteur, une machine ne coûte guère plus qu'une bonne bicyclette. La moto d'occasion offre également la possibilité d'avoir une machine à bon compte. La vente à crédit permet de payer une machine presque sans s'en apercevoir.

A l'usage la motocyclette est très peu coûteuse. La consommation d'huile et d'essence est faible, les pneus sont presque inusables, les chaînes durent 15 ou 20.000 kilomètres. Quant aux organes essentiels, ils offrent à l'usage une telle résistance que peu de motocyclistes peuvent se vanter d'avoir usé une machine. Quand une révision est nécessaire, elle peut être effectuée à peu de frais, grâce à l'accessibilité des organes et au prix modéré des pièces. La taxe sur l'essence, bien que trop lourde, a l'avantage de n'être payée que quand on roule. Il est d'ailleurs possible, avec les excellents carburateurs actuels, de réduire la consommation. En tous cas, même avec de fortes cylindrées, les motocyclistes ne consomment que peu d'essence. Il n'est pas douteux également que les constructeurs vont sérieusement étudier la question.

La motocyclette, indépendamment de son économie, présente des avantages que n'offre aucun autre véhicule auto-

### SOMMAIRE

n° 566

du 13 janvier 1934

Informations.....	27
A travers la presse.....	28
De Janina à Athènes, par ROBERT SEXÉ.....	29
Budgets comparés, par TOLOU.....	33
Les trois roues à l'Olympia par ROBERT SEXÉ.....	35
Échappement à fond de course ..	37
Un bon ralenti sans à-coup par RAVISSE.....	39
Constructeurs et fabricants ....	43
Concours des Réservoirs.....	44
Clubs et Sport.....	45
En Belgique.....	48

mobile. Tout d'abord son poids est assez peu élevé et son encombrement très faible. Nous avons donc la possibilité de la garer presque partout. Nous pouvons même sans difficulté faire un garage avec quelques planches et du carton bitumé. Si cela n'est pas possible, nous pourrions trouver à bon marché un garage qui acceptera notre machine. C'est encore là une considération très importante. On a bien une voiture d'occasion pour le prix d'une moto neuve, mais les frais sont beaucoup plus considérables, et parmi ces frais le garage constituera une lourde charge, un véritable loyer (et nous ne parlons pas des frais d'entretien, des réparations, de la consommation, des assurances, etc.).

Même dans les villes on n'aura aucun mal à garer une motocyclette.

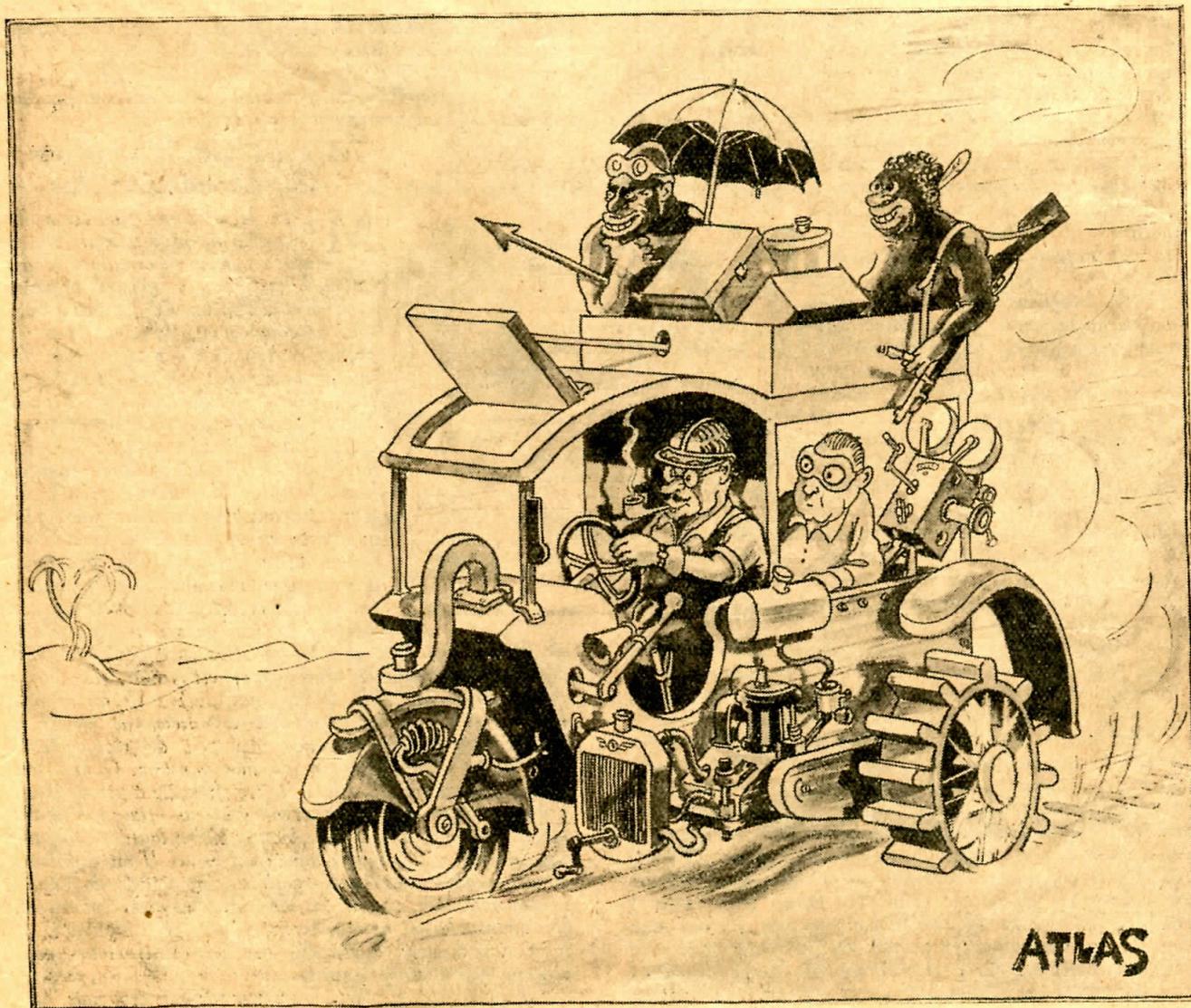
La moto procure une indépendance complète, car elle peut passer partout et des chemins de terre, absolument impraticables pour une voiture, peuvent être sans crainte affrontés à motocyclette. Combien de voyages ont été effectués à moto dans des régions désertiques. Demandez à notre ami Sexé. Avec une moto on est toujours sûr de se tirer d'affaire.

Pour la santé, rien ne vaut une promenade à moto. Ne

croyez pas que vous risquez de contracter un rhume, même par un temps très froid. Bien équipé vous n'avez rien à craindre et ce bain d'air que vous prendrez balaiera les microbes. Nous n'avons jamais attrapé un rhume qu'en conduite intérieure. Rien n'est aussi reposant pour l'esprit. Quant à la crainte des vibrations, aux prétendues menaces de maladies de cœur, de la moelle épinière, ce sont des inventions ridicules. La motocyclette est confortable et on sera très surpris d'être beaucoup moins fatigué que si on avait couvert la même étape en voiture. De très nombreux médecins et non des moindres recommandent l'usage de la motocyclette, comme une véritable cure de santé.

Quant aux dangers de la moto, nous affirmons que la moto est le plus sûr de tous les modes de transport. S'il y a des accidents, ce sont le résultat d'imprudences et souvent d'imprudences d'autres usagers de la route. Un motocycliste prudent est en parfaite sécurité. La stabilité de nos machines est telle que le dérapage lui même n'est plus à craindre.

Vous pouvez, vous devez donc avoir une confiance entière dans la motocyclette. Elle est économique, sûre, régulière, confortable. Elle seule peut vous faire connaître d'une manière complète les plaisirs de la route.



De Paris au Hoggar en cyclecar par un raidman méticuleux.

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

# INFORMATIONS

## MOTO REVUE

Très touchée des nombreuses marques de sympathie qu'elle a reçues à l'occasion de la nouvelle Année, remercie tous ses correspondants.

### MOTORISATION

#### Le général Carence succède au général Maurin

Le général Maurin, bien connu de nos lecteurs pour la remarquable impulsion qu'il a su donner à la motorisation de l'armée, vient de passer dans le cadre de réserve.

Il est remplacé par le général de division Carence, membre du conseil supérieur de la guerre, qui est nommé, tout en conservant ses fonctions actuelles, inspecteur général de l'artillerie.

Le général de division Alvin, adjoint à l'inspecteur général du service de la motorisation dans l'armée, est mis à la disposition du général inspecteur général de l'artillerie.

Le général de brigade Fontanez, adjoint au général inspecteur général de l'artillerie, est nommé inspecteur du matériel de protection.

Le général de brigade Bloch, chef du cabinet technique du général chef d'état-major général de l'armée, est nommé adjoint au général inspecteur général de l'artillerie.

#### Un nouveau circuit routier

À la suite de l'accord intervenu entre l'A. C. Lorrain et la Société des Courses hippiques de Nancy, un circuit routier permanent va être construit sur un terrain situé à 3 kilomètres de la ville.

D'un développement de 3 km. 500, comportant différents virages accidentés qui le rendent fort spectaculaire, ce circuit sera inauguré le 24 juin, à l'occasion du Grand Prix de Lorraine.

Deux courses motocyclistes seront disputées dans la matinée : les 175 et 350 cmc sur 20 tours de circuit, et les 250 et 500 cmc. sur 26 tours.

Le Comité envisage, en outre, une grande innovation qui serait une course motocycliste de 24 heures avec deux pilotes par machine.

#### De Paris au Hoggar

Nous avons publié dans notre numéro spécial du Salon les remarquables notes du raid accompli à travers le Sahara par MM. Désombre et Soubrier.

Ce dernier vient de faire paraître en librairie sous le titre *De Paris au Hoggar*, un récit complet des péripéties de leur hasardeuse entreprise. Orné de très belles photographies inédites, écrit dans un français d'une classique pureté, cet ouvrage dénote un réel talent d'écrivain chez son auteur, talent que nous avons déjà laissé entrevoir la courte relation que nous avons publiée.

Tous nos lecteurs voudront avoir dans leur bibliothèque l'ouvrage de M. Jacques Soubrier. Ils partageront les émotions de ces deux néophytes qui partant un jour pour Tamarrasset, envers et contre tous ceux qui les déconseillaient, connurent les plus belles des aventures et revinrent, bronzés et souriants, opposer le plus formel démenti aux augures qui croyaient à l' inanité de leurs efforts.

Et quelle meilleure propagande pour notre sport que de lire sur la bande verte qui, selon l'usage, présente le livre de M. Jacques Soubrier :

*Pittoresque carnet de route de deux jeunes voyageurs parcourant le désert... à motocyclette.*

#### Le déficit des circuits postaux automobiles

Il est avéré, maintenant, après les débats du Sénat, que les circuits automobiles postaux sont déficitaires. N'y a-t-il pas un moyen tout indiqué de

#### ATTENTION !

**Vous n'avez plus que DEUX JOURS pour faire la déclaration de votre véhicule à la mairie en vue du recensement militaire**

compresser les dépenses, en imitant les pays voisins : Allemagne, Angleterre, Belgique, qui, eux, se servent de motos, même solos, pour transporter la poste rurale... et urbaine !

Une modeste 350 cmc., équipée de vastes sacoches, des deux côtés et sur son porte-bagages, pourrait emporter facilement trois ou quatre sacs postaux bien bâchés... Une béquille latérale serait indispensable, naturellement, pour les arrêts. Les services « compétents » savent-ils que, pour quatre litres d'essence, cette machine ferait cent kilomètres, que son pneu arrière, pas cher pourtant ! dépasserait 20.000 kilomètres, qu'il n'y a plus un seul ennui mécanique

La police montée motocycliste est maintenant équipée de la radio aux Etats-Unis. Voici la quatre cylindres Indian munie du dernier « détecteur de crime ».

(du New American Motorcyclist).

à craindre, et pas de révision du moteur avant 50.000 kilomètres ?

Qu'attend-on, pour employer aussi, dans les postes françaises, cet engin économique, la moto ?

#### Vers les soupapes enfermées

ROYAL Enfield sort une 150 à culbuteurs. Le monocylindre de 56 mm. x 60 mm. est légèrement incliné dans le cadre à double berceau. Changement de vitesse à main ou au pied. Le moteur est particulièrement intéressant. En effet, les tiges de culbuteurs passent dans une cavité ménagée sur le côté du cylindre. Les soupapes sont cachées sous un couvercle étanche en aluminium. Ce moteur a un graissage à carter sec, et la réserve d'huile est continue dans un compartiment en avant du carter.

#### Les douze plus belles motos

Le dépouillement des 6.137 réponses que nous avons reçues pour notre referendum des douze plus belles motos, nous met dans l'impossibilité de publier aujourd'hui la liste-type, établie d'après les goûts de nos lecteurs, et les noms des lauréats.

Dans notre prochain numéro nous consacrerons une place importante aux résultats de notre referendum.

#### Grand concours de photographies

Le grand concours de photographies organisé par *Moto Revue* et les Etablissements Terrot, de Dijon, touche à sa fin.

Le concours annexe du classement va être clos incessamment. Visiteurs de la *Maison de la Moto*, envoyez-nous d'urgence votre bulletin de réponse. Retardataires, hâtez-vous ! Bientôt, il sera trop tard.

Dans un prochain numéro, nous donnerons la liste des membres du jury du grand concours de photographies.



# à travers la presse

## PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS et les Coupes de Tourisme

NOTRE confrère *La Petite Gironde* publie à propos de l'élimination de Paris-les-Pyrénées-Paris des Coupes de France de Tourisme, l'article suivant de son collaborateur Camo, que nous publions intégralement, sans ajouter d'autres commentaires, qu'en soulignant les questions posées à la Fédération. Attendons les réponses...

### A propos des coupes de France de tourisme

Pourquoi ne pas avoir pris Paris-les-Pyrénées-Paris parmi les épreuves comptant dans l'attribution des Coupes de France de tourisme ? demande notre confrère Maurice Henry dans les colonnes de *L'Auto*. A notre tour, nous pouvons nous étonner d'un tel ostracisme.

Paris-les-Pyrénées-Paris est la plus belle épreuve inscrite au calendrier français. On peut ne pas être d'accord avec son créateur, M. Lacôme, directeur de *Moto Revue*, on peut avoir de profondes divergences de vue, de conception, de réalisation, mais il faut avouer qu'il n'existe pas une épreuve qui soit réellement une épreuve au sens propre du mot.

Le Tour de France, course gigantesque de 5.000 kilomètres, est, à mon avis, plus facile que Paris-les-Pyrénées. J'ai personnellement suivi plusieurs fois de bout en bout l'effort des hommes et des machines dans l'épreuve de *Moto Revue*. J'ai réalisé la difficulté de grimper l'Aubisque à une moyenne imposée, j'ai mesuré, moi-même, quelle tâche ardue représente la montée du Tourmalet à 40 de moyenne horaire. Que dire de cette terrible étape de Tarbes à Amélie-les-Bains, où coureurs et officiels doivent venir à bout des cols qui ont nom ; le Portel-d'Aspel, Puymorens, de la Perche, étape où pour finir vous avez 15 kilomètres de toboggan vertigineux, hallucinant, où la route s'accroche aux flancs de la montagne, vous offrant après 400 kilomètres de routes dures et âpres, le sauvage lacis de quelques 1.500 ou 1.800 virages.

Et l'Auvergne ! Croyez-vous que les routes du Massif Central ne sont pas un sévère, très sévère banc d'essai pour la suspension des machines, pour la résistance des pneus ? Je me

souviens d'avoir vu des hommes, pilotes réputés, véritables athlètes, arriver au sommet du Puy-de-Dôme exténués. J'ai vu des machines grimper en première, plein gaz, moteur tournant à fond et pourtant avancer à l'allure d'un homme au pas (n'est-ce pas Pingouin ?) ; d'autres souffrir mille maux parce que l'embrayage faisait défaut, et à force d'énergie arriver quand même au sommet (n'est-ce pas Lavaine ?)

Ne croyez-vous pas qu'une épreuve qui met en valeur les qualités d'un véhicule quel qu'il soit, motocyclette ou voiture, une épreuve qui souligne impitoyablement les faiblesses des machines, n'a pas sa place parmi celles qui comptent pour l'attribution des Coupes de tourisme ?

Eh bien ! non, ont répondu ceux qui ont pour mission de diriger le sport motocycliste en France. Je ne voudrais pas croire que des questions de personne aient motivé cette mise à l'écart de la plus belle épreuve motocycliste française. Je ne voudrais pas croire que des rivalités extra-sportives fussent à la base de ce choix négatif. Mais alors...

Les constructeurs préféreraient-ils les épreuves faciles, où tout le monde peut gagner ? A l'heure actuelle, n'importe quel motocycliste ayant l'habitude de sa machine peut accomplir 500 kilomètres par jour. N'importe quelle motocyclette de bonne marque peut rouler dix à douze heures à 50 de moyenne, sans risquer le « pépin » sérieux, ou alors c'est un « clou » qui ne vaut pas même le prix de la ferraille. Seuls, peuvent arriver à les dépasser la crevaillon inopportune, à proximité d'un contrôle, la malchance à l'occasion des différents concours annexes, départs à froid, routage, etc.

A ceci, combien je préfère la rude école de la route, la montée d'un Aubisque glissant où la tenue de route et l'adhérence jouent un rôle primordial ; l'ascension d'un Tourmalet où la carburation, la maniabilité, la puissance en réserve, sont des facteurs décisifs.

Une machine qui termine sans pénalisation Paris-les-Pyrénées-Paris est une fameuse routière. Si, par hasard, un détail a flanché et que l'habileté du pilote ait quand même permis à l'équipage de revenir dans la capitale sans pénalisation, croyez bien que cela n'est pas perdu. Au retour à l'usine, la machine sera disséquée et le point faible sera renforcé au grand avantage des futurs acheteurs.

Ce sont les courses dures qui ont fait de la motocyclette ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire un engin stable, maniable, puissant et rapide.

### Joies simples

Sous ce titre, notre bon confrère J.-P. Zambaux a écrit un excellent article dans *Le Républicain d'Orléans*. Plusieurs de nos lecteurs nous ont transmis cette bonne prose dont nous sommes heureux de publier quelques fragments.

Comment faire comprendre que l'on puisse préférer un sidecar ou une moto, exposé aux intempéries, à la caisse bien close d'une conduite intérieure, une selle mouillée au coussin sec d'une automobile, que l'on puisse payer plus cher pour n'avoir que deux ou trois roues au lieu de cinq (la cinquième n'étant pas celles du carosse, mais celle de secours ?)

Pour le motocycliste, tous ces inconvénients sont autant d'avantages. La pluie, le vent, le soleil, que va-t-on chercher d'autre hors la ville ? Pourquoi se calfeutrer dans une boîte ? Pourquoi donner à la nature le cadre du pare-brise ? Pourquoi interposer ces glaces, qui nous isolent et derrière lesquelles la campagne apparaît comme un documentaire cinématographique ? Sur une moto, l'on ne contemple plus, l'on voit la campagne. Nulle portière ne vient vous séparer de ces prés, nul capot ne barre la route, nulle résonnance de carrosserie n'étouffe le chant des oiseaux, le bruissement du torrent, le choc du charbon sur son enclume. Un chemin étroit vous attire-t-il, que l'on s'y engage sans crainte ; devient-il impraticable qu'un demitour sur place permet de regagner la route.

Nos grand-pères racontent des histoires où les bonnes tables modestes jouent un grand rôle, où les incidents de voyages ne sont pas rares, où l'on faisait des rencontres imprévues avec des colporteurs ou des bohémiens, où les hôtels n'étaient pas des hostelleries. Ce bon vieux temps existe toujours pour les motocyclistes, qui semblent plus accessibles aux humbles, moins hautains à ces paysans, qui craignent tant les risques extérieurs de richesses.

Roulez, automobilistes, vous ne connaîtrez jamais ces joies de la bohème ; jamais vous ne ferez une parlotte avec ce journalier, qui va se louer d'un village à l'autre ; jamais vous ne sècherez vos bottines au coin de l'âtre...

Enfin, après vos quelques 400 kilomètres, vous aurez la même sensation que si vous étiez venus en train, alors que le motard et la motarde, les joues hâles par le grand air, les yeux lourds de sommeil, connaîtront l'impression sportive d'avoir vaincu leurs indolences naturelles.

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

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

**Manuel du tourneur mécanicien.** — Formules et procédés pratiques d'usinage (Filetage, tournage, fraisage), par I.-P. Adam, 9<sup>e</sup> édition, revue et augmentée

## NOTRE BIBLIOTHÈQUE

1 vol. in-16 br., de 102 pages avec 43 fig. 1930 ..... 10 fr. 50 (franco 11 fr. 75)

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

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

**Traité pratique sur le fonctionnement du moteur à explosions.** — Moteurs à quatre temps et à deux temps Principe, fonctionnement. Réglage, entretien. Pannes, par René Bardin, directeur de l'École technique d'aéronautique et de construction automobile, 10<sup>e</sup> édition revue et augmentée, 1 vol. gr. in-8 br. de 153 pages avec 94 fig. 1931..... 27 fr (franco 29 fr.).

**Le moteur Étude dynamique du moteur Organes du moteur Distribution. Carburation. Allumage. Graissage. Refroidisse-**

**ment. Echappement. Régulation. Mise en marche. Réglage du moteur. Considérations générales sur la marche des moteurs. Entretien des moteurs. Principales causes de mauvais fonctionnement et pannes.**

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

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

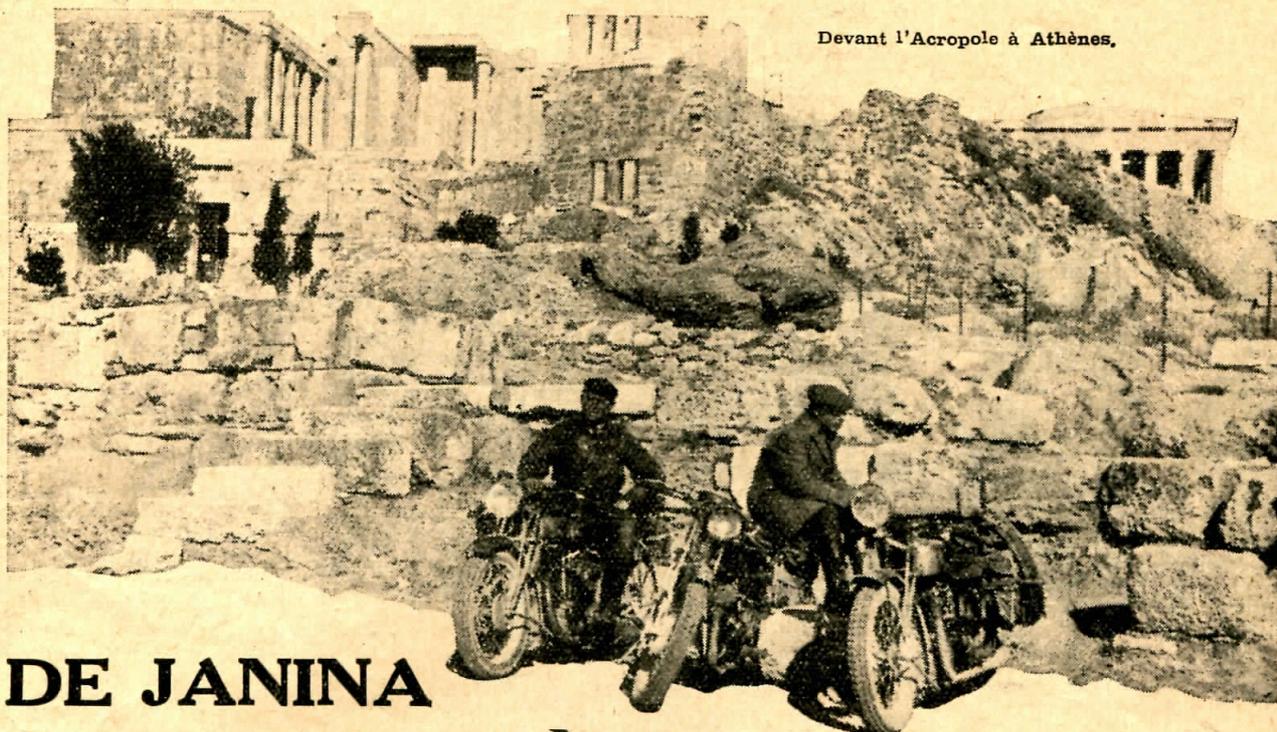
**La magnéto à la portée de tout le monde.** — Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin ingénieur-électricien diplômé de l'École supérieure d'aéronautique, 10<sup>e</sup> édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Voltec, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br. 95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

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

**Les petits trucs du chauffeur en panne.** par R. Champly, 4<sup>e</sup> édition revue et augmentée, 1 vol. in-16 br. de 143 pages avec 80 fig. 1927..... 10 fr. (franco 11 fr. 50).

**Ce qu'un chauffeur prévoyant doit emporter. Comment prévenir les pannes. La grande panne irréparable. Roue brisée ou tordue. Panne du moteur. Petits accidents et leurs remèdes. Fosse improvisée. Pannes de courroies. Pannes d'embrayages à cones. Embrayages à segments extensibles. Pannes d'embrayages à disques. Arbres de transmission. Changement de vitesse. Remplacer une ou plusieurs dents d'un pignon. Billes lissées. Pannes de pneumatiques. Ressorts de suspension cassés. Amortisseurs de suspension. Petits trucs mécaniques. Pannes d'allumage. Essuie-glace et anti-luée. Secourir contre l'incendie. Entretien de la voiture. Démarrage, éclairage et allumage électriques. Eau stérilisée. Accidents aux personnes.**

Devant l'Acropole à Athènes.



## DE JANINA A ATHÈNES

### La ville d'Ali-Pacha

Le jeune gendarme, chef du poste frontière hellénique, est un Grec de Constantinople, expulsé de Turquie comme plus d'un million de ses compatriotes. Il parle fort bien le français, et a l'esprit délié des gens de sa race ! Heureusement !! Car nous sommes les premiers « automobilistes » à faire viser un carnet de passage douanier à ce bureau, ce qui nécessite quelques explications vite comprises sur son mécanisme... Quand tout est terminé, il nous invite à boire une tournée de raki à la cantine !

La route tourmentée, rocailleuse, s'accroche aux flancs couverts de chênes verts des monts du Pinde. Leurs cimes ravineées brillent comme des glaciers. Puis, sur les plateaux de terre rouge, quelques villages ont été créés, en série, pour les Grecs chassés d'Asie Mineure. Pauvre Balkan, où les traités de « paix » ont chassé loin de leurs champs, de leurs villes, de tout ce qui leur appartenait, des populations, comme des troupeaux...

Oui, un million et demi de réfugiés ont dû être nourris, logés, établis, en Grèce !!! un pays de cinq millions d'habitants !!!

Les « Fords » ceinturées de sacs circulent dans la poussière. Descende dans une vallée marécageuse. Enfermée au creux des montagnes nues, aux pentes dévastées par les guerres et les brigandages, Janina apparaît, poussant vers son lac rosé par le couchant, le promontoire de sa citadelle où pointent les minarets. C'est bien ainsi qu'on imagine la glorieuse citadelle ottomane maintes fois assiégée. Franchie l'enceinte croulante, les rues étroites sont un bazar d'échopes sordides. Nous ne stoppons que dans la ville neuve, sur la grand place aux magasins, aux cafés occidentaux. Un policier très excité se précipite en vociférant. Bah ! n'y pre-

nons pas garde ! mais il nous poursuit jusqu'à l'hôtel. La foule s'amasse devant la porte. Un officier très chic intervient. Nous aurions dû stopper au poste de contrôle à l'entrée de la ville. Tout s'arrange finalement. Les Grecs sont leur possible pour donner un aspect moderne à cette capitale de l'Épire. Les places, le jardin public, un quai au bord du lac témoignent de leur bonne volonté. Ces cafés, où les officiers et les fonctionnaires boivent le raki avec leurs femmes, comme cela semble occidental après l'Albanie où l'influence musulmane est encore si sensible. Mais ce qui nous attire, c'est ce monticule à pic sur le lac où se dressent encore, parmi les décombres, les mosquées et le palais d'Ali-Pacha. Curieuse figure, ce chef de bandes pillardes albanaises devenu pacha turc chargé spécialement de réprimer le brigandage. Ce fut vite fait : de tous les brigands il fit des gendarmes ! Il se tailla bientôt un royaume indépendant, appela des officiers et des ingénieurs français, fut un grand réformateur aux idées modernes et périt assassiné dans sa ville assiégée, à l'âge de... quatre-vingts ans !!

### Toujours cap au sud

DEPUIS la frontière du Monténégro, en l'absence de toute carte donnant le tracé de routes praticables aux automobiles, nous marchons plein sud, en direction du golfe de Patras, et ne nous fiant, de ville à ville, qu'aux renseignements des chauffeurs locaux. Il y a partout des automobiles. Si elles roulent, c'est qu'il y a quelque chemin que nous pourrions suivre. Nous voilà engagés, maintenant, sur une chaussée bien entretenue menant au port de Preveza. Elle suit le défilé rocheux où coule la rivière d'Arta. Des chênes poussent au milieu de ses flots, que barrent par endroit des ruines cyclopéennes.

Des postes de gendarmes très rapprochés contrôlent la circulation. Dans ces confins d'Épire, renommés pour leurs « rois des montagnes », la sécurité n'existe guère que depuis deux ans.

Quittant la chaussée de Preveza, nous tournons à gauche sur un mauvais chemin. Il traverse une plaine fertile et fiévreuse où les jardins, les vignes, les plantations d'orangers sont cachés derrière des haies de palmes et de lauriers.

Au bout d'un pont turc terriblement cintré qui marquait la frontière greco-turque avant la guerre des Balkans, Arta aligne ses rues commerçantes. A l'hôtel, aux escaliers branlants, où nous a entraîné son propriétaire accouru, le seul motocycliste de la ville vient nous visiter, sur son « Ariel » toute neuve. C'est un jeune lieutenant de cavalerie qui nous emmène, après dîner, dans un café chantant à musique tzigane. Avec une application extraordinaire, des couples d'hommes se contorsionnent dans des évolutions acrobatiques : hommes et femmes ne dansaient jamais ensemble, autrefois, en Grèce. Cette habitude s'est conservée dans le peuple.

A six heures, le lendemain, notre lieutenant est déjà là. Il tient à nous guider pendant quelques kilomètres. Nous partons donc, un peu vite ! dans un nuage de poussière.

Bientôt, le malheureux, dans un trou, perd le contrôle de sa machine et fait une chute assez grave. Laisant mes camarades auprès de lui, je retourne à Arta chercher un docteur et une auto. Après l'avoir couché à bord et ficelé sa pauvre « Ariel » endommagée à l'arrière de la voiture, nous prenons, tristement, congé de lui et continuons notre route. Bientôt ce n'est plus guère qu'un sentier en corniche sur le golfe. Le jupon blanc plissé dansant au dessus des genoux, les longues jambes maigres serrées



Les costumes seyants des Evzones, de ces montagnards du Nord de l'Épire. La jeune génération ! elle ! s'affuble d'horribles confections standardisées.

dans le caleçon de laine, la cartouchière ballant sur le ventre, des groupes de paysans cheminent allègrement, et les énormes pompons ornant le bec des sandales rythment leur marche cadencée. A la petite ville de Karvassaris (Karavansérail) ce doit être la foire aux chèvres ! Des milliers de ces bêtes sont abritées sous les chênes verts, au bord du golfe.

Chaleur intense : la lumière sur l'eau bleue est d'une pureté divine. Flânons à travers les campements tziganes, les files de chevaux bâtés, l'agitation de cette foule. Sur le quai du port un restaurant l'offre du chevreau rôti, son vin résiné ; mais discute àprement l'addition ! Tu es un étranger, riche, puisque venu de si loin, donc un « lordos », un mylord, et la note est en conséquence. Partons ! Sur les côtes les chèvres broutent les maigres vignes. Du reste ces animaux ont dévoré le pays. Il n'y a plus que des pierrailles calcinées, de maigres buissons. Notre route est un chemin rocailleux comme un lit de torrent et que coupent des rigoles profondes. On les voit quand le choc vous a déjà à moitié projeté par dessus votre guidon ! Au ras du sol des ruines de temple quelquefois. Enfin les méandres d'un fleuve, un pont gardé sévèrement, et une banale sous-préfecture où lous se prélassent à la terrasse des cafés, sur la place.

Beaux dimanches d'Aginion ! car c'est dimanche, aujourd'hui, 4 octobre ! Mais voilà une chaussée vers le golfe de Patras. A péage : au lieu d'acquitter les droits, nous mettons les gaz ! Elle s'engage dans une gorge grandiose et descend sur les marais fiévreux qui entourent Missolonghi. Ils furent fatals à Lord Byron. Son cœur, sinon sa dépouille, est resté dans ce berceau de l'indépendance hellénique où les palikares se firent sauter avec les assaillants Turcs. La ville héroïque est une cité fort correcte, et prospère et banale. Les rues sont tracées au cordeau. Est-ce l'effet des fréquentes visites d'Angleterre ? Tout est terriblement respectable et propre, à Missolonghi, y compris l'hôtel « De Lord Byron » naturellement.

Oh ! Hisse !

Nous imaginions, d'après la carte, que Missolonghi était un port, et en relation avec Patras, en face. Renseignement pris, il faudra aller s'embarquer à une vingtaine de kilomètres, à l'appontement de Krijoneri. Tout le monde nous conseille de prendre demain matin le petit train à voie étroite, la route étant impraticable. En prévision de difficultés, départ à l'aube de l'« Hôtel Lord Byron ». Bientôt, dans les marécages, le remblai de la route est interrompu ;

deux ou trois petits ponts manquent encore. Mettant bas l'équipement, on se précipite sur la première moto, la porte, la monte de l'autre côté de l'obstacle. Trois, quatre fois il faut répéter la manœuvre. Mais ce n'est pas le bout de nos peines. C... parti en éclaireur signale, en tête, cinq ou six coupures semblables. Diable, le temps presse, l'unique vapeur pour Patras part à neuf heures du matin. Aménageant à coups de talon des praticables, remblayant par endroit avec des pierres et des touffes de palmes, nous aidant des moteurs, tout en poussant en chœur, quand le terrain s'y prête, les obstacles sont franchis. Aucune voiture ne s'en serait tirée. Mais voilà que plus loin des équipes de terrassiers construisent le remblai même. Impossible de continuer de ce côté.

Rapide exploration, à pied ! qui fait découvrir des ornières de charrettes. Elles mènent à travers champs jusqu'à un village. De là un brave petit chemin file sur Krijoneri. Il faut gazer pour arriver à temps, le train siffle déjà derrière nous ! Après un double embarquement assez scabreux, nous voguons enfin vers Patras que l'on distingue déjà de l'autre côté du golfe, au pied des monts d'Arcadie.

#### Patras

UNE escadre de « Dreadnoughts » cache à moitié la ville. Le vapeur de Krijoneri entre au port derrière un groupe de destroyers italiens. Les perspectives des rues à arcades s'allongent gaiement. Magasins, hôtels, vastes façades modernes, le confort occidental l'accueille.

On retrouve avec volupté, la table bien servie, le service, la cuisine juste à point d'un grand restaurant. En des congratulations mutuelles, levons un verre plein de « véritable » Bordeaux d'Achaté, l'excellent « Turlaren », avant de discuter du plan de campagne. Près de nos motos s'arrête une « D.K.W. ». Le pilote se présente. C'est un jeune Allemand employé dans une maison d'exportations. Il nous confirme ce qu'indiquait la carte. Pas de route de Patras à Corinthe !

A l'agence « Ford » où il nous emmène ravitailler, on est catégorique. Les rares voitures venues d'Athènes ont fait un long détour par tout le sud du Péloponèse.

Le temps (et l'argent !) commence à nous manquer... M. Neumann, notre motocycliste, nous conseille fort de tenter le passage au long de la côte. Lui-même a poussé à l'Est jusqu'à soixante kilomètres sans trop de difficultés. Il est probable, et une carte détaillée confirme ses prévisions, que nous trouverons au moins des sentiers praticables unissant les villages. Laissant nos motos chez M. Neumann, nous flânons par les belles avenues qu'emplit de groupes compacts d'officiers et de matelots italiens. Sur le quai le va-et-vient des bateaux en débarque sans cesse.

Brise de mer, amical groupe franco-allemand. Optimisme que verse le Turlaren ! Humectons nos poumons !

Faisons libation à Hermès ! le protecteur des voyageurs astucieux ! qu'il écarte les rocs infranchissables, sèche les torrents et par ce sentier caressé par la mer au flanc des monts d'Achaté, qu'il guide vers l'Acropole nos roues ailées...

#### De Patras à Corinthe

L'AUBE rosit le détroit où fume l'escadre italienne. Le chemin mal défini à travers la péninsule et les ruisselets devient une belle route au milieu de vignobles. Un vrai paradis terrestre étale ses jardins à l'ombre des cyprès et des lauriers roses, au

bord du golfe bleu outremer. C'est un défilé de riches bourgades jusqu'à Vostitza. La route, malheureusement, se perd dans les ruelles de la ville et n'en sort plus ! Il faut suivre, maintenant, un labyrinthe de petits chemins encaissés sous les vergers en demandant sans cesse la direction du prochain village. Bientôt, entre la voie ferrée et la côte, il n'y a guère de place que pour un vague tracé parmi les blocs de pierres.

Quand le ruban de verdure côtière reprend, le chemin n'est plus qu'un empierrement de gros galets. L'un de nous s'endommage le pied contre une pierre, l'autre se blesse à la paume, le troisième, c'était fatal ! crève son carter moteur qu'on répare avec une plaquette de tôle faïlé d'une boîte de nécessaire à réparations. Souvent il faut se pousser mutuellement. La plage de cailloux sur laquelle nous roulons main-

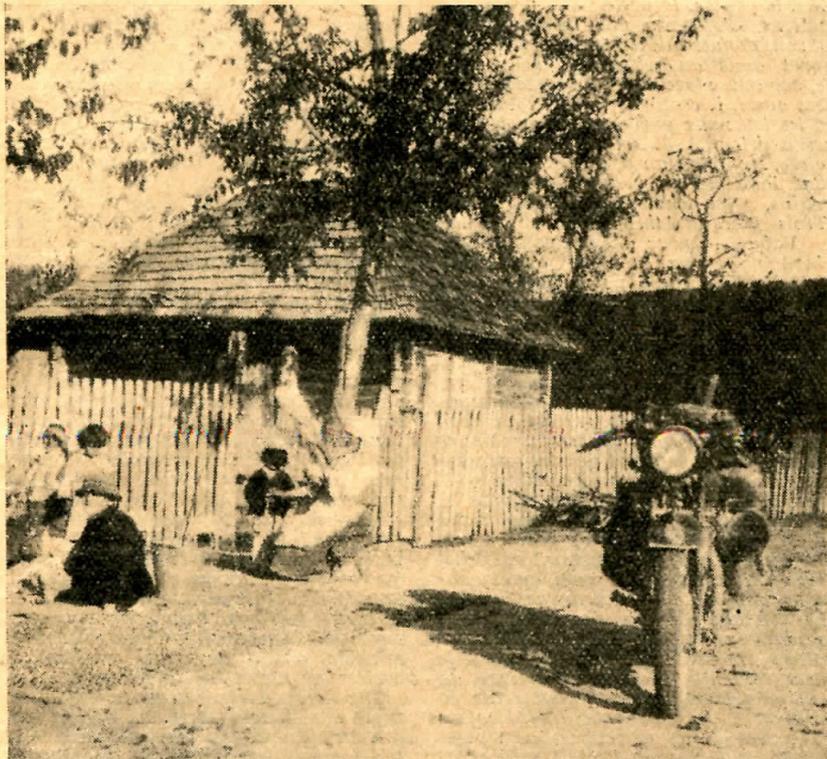
tenant est interrompue par un large torrent. Mais voilà une auberge. Hurrah ! Que la lumière est limpide, l'eau bleue. Deux jeunes grecques passent, déesses qui vont jouer au tennis. Heureux blessés, les belles Athéniennes s'apitoyent, vont chercher bandage et teinture d'iode, et leurs notions de français sont utilisées par le « service des renseignements ». Aucun doute : le seul passage est sur le ballast de la voie ferrée. Il faut hisser les machines sur le remblai, malgré les longues et éloquentes protestations d'un chef de gare, digne descendant de Démosthène...

Un débat tumultueux s'ensuit ! Un jeune sportif à carrure d'athlète, plaide notre cause et saute sur le porte-bagages de C.... Il nous guidera, nous poussera au besoin, non sans se plaindre des secousses et des impressions fortes ! Sans cesse, nous devons soulever les machines pour éviter des traverses ou des rails. Aux ponts métalliques, impraticables, nous redescendons dans le lit des rivières, heureusement peu profondes !

Rouler sur une voie ferrée est le plus épuisant des cauchemars. Notre guide trouve enfin un sentier boueux en contrebas de la ligne. Malgré des embourbements répétés, nous le préférons mille fois aux horreurs du ballast. Une venelle, juste assez large pour nos guidons, dégringole vers quelque pauvre petite ville côtière. Nous sommes sauvés ! Tournées de raki avec notre passager qui prend goût à l'aventure, et voudrait bien nous suivre à Athènes ! Jusqu'à Xilokastron, c'est, maintenant, une rangée ininterrompue de cabanes de pêcheurs et de marins qui s'allongent au long d'une plage aride. Des ânes portent des jardeaux, des hommes désœuvrés flânent sur le pas des portes, les femmes croisent les bras sur des ventres séconds ; la poussière couvre tout. A Xilokastron, débarquons le guide ! Un petit hôtel offre ses cellules à lit de fer éclairées à l'huile d'olive, avec derrière une vaste salle de bain : le golfe de Corinthe et sa rangée de phares comme des réverbères d'une avenue.

Vers le pays des dieux

Xilokastron ! nous tenons, enfin, la chaussée empierrée. Je précise, car



Le triage du maïs et le filage de la laine en Grèce.



Panorama de Janina, capitale de l'Épire.

ceci, n'est-ce pas, est un « itinéraire ». Quand vous le suivrez, à votre tour, peut-être bien qu'une route unira, enfin, Corinthe à Patras. On y travaille, certes ! mais... au ralenti ! Le chemin de fer, les compagnies de navigation sont influentes... Aussi, jusqu'à nouvel ordre, le proverbe latin a raison : « Il n'est pas donné à tout le monde d'aller à Corinthe », surtout en venant par la « route » ! de Patras !!

On éprouve toujours un certain plaisir à être le premier... à frayer... une route ! Aussi vous nous voyez atablés, tout satisfaits à Corinthe dans la baraque restaurant, par un midi étouffant. Le vin sucré fait de raisins secs élève encore la température. Cette ville prospère, toute moderne, dévastée, il y a quelques années par un séisme n'est plus qu'un quadrilatère de larges rues sans ombre, où terrains vagues emplis de décombres, baraquements en bois sont remplacés peu à peu par les blocs blancs d'une architecture futuriste.

Tu quittes ce chantier poussiéreux et monte, par la route d'Athènes sur le dos d'âne pelé et brûlé de l'isthme. Un fossé rectiligne, rigole étroite, le coupe au couteau, profondément : le canal maritime.

A droite, à gauche ! deux golfes d'un azur éclatant. Il passe, bien bas au-dessous du pont où nous sommes accoudés, un vapeur de trois à quatre mille tonnes.

Descente sur la mer Egée. La corniche suit la courbe du golfe de Salamine. Arrêtons-nous en extase : une lumière divine qui n'est plus de la terre des hommes baigne ces montagnes mauves, cette mer bleu pâle, radieuse comme une ceinture de vierge dans une apparition. Nous contemplons vraiment le pays des Immortels.

Eh oui ! je sais bien !! quelques kilomètres encore et les « Chevrolets » klaxonnent, tout près, à ce virage où un panneau réclame fait de « Dunlop » en caractères grecs une formule mystérieuse. A Eleusis... près de la savonnerie ! nous ravitaillons au garage de la « General Motors ». Le monastère étend son ruban tyrannique. L'entrée d'Athènes, grâce à lui, est celle de toutes les grandes villes du monde, en cet an de grâce.

#### L'Acropole

DANS un cirque poussiéreux de collines ouvert sur la mer, placez un entassement de blocs de pierres, comme les tombes d'un cimetière sans cyprès et sans verdure ;

c'est Athènes la « pierreuse ». Juste au centre, sur un terre-plein rocheux, socle brun et plat, l'Acropole avec la rangée de colonnes, le fronton dominateur du Parthenon.

Voilà notre première vision d'Athènes, de cette descente qui mène aux rues à tramways et taxis où nous allons être engloutis. Le soir jette sur les trottoirs, hors des bureaux, des magasins, des banques, la foule citadine. Trouver l'importateur de motocyclettes qui doit nous recevoir, puis l'hôtel, le garage, la poste, voilà nos préoccupations. D'Athènes, ville moderne, Nice peut vous donner une idée assez juste. Nous sommes assis au restaurant, avec notre hôte, sur cette place de la Concorde qui est, là-bas aussi, le centre de la cité. Le garçon tend les journaux parisiens, vieux de trois jours à peine. A l'hôtel des postes, ruche affairée, il y avait un paquet de lettres. La chaîne invisible qui pend à tous les cous humains, s'est tendue pour nous aussi.

Trois jours d'Athènes où guidés par M. Vabadis, nous nous préoccupons d'abord de trouver quelque économique rajoli allant du Pirée à Brindisi, puis de soigner les contusions qu'ont reçues les mécaniques sur ce jameux chemin de Corinthe. Que de motos à Athènes ! Les motocyclistes gazent à grands bruits d'échappement vers les bains du Phalère, les plus audacieux jusqu'au cap Sunium. Mais la place d'une moto, surtout à culbuteurs, n'est-ce pas près des terrasses de ces cafés, où ce peuple frugal savoure son verre d'eau, son journal et ses discussions politiques ? Sur les trottoirs élégants de la rue Potessia, nous trainons nos bottes éculées, mais éblouissantes, grâce à ces artistes méconnus, les loustros, les petits cireurs. Au coucher du soleil, nous gravissons le plateau de l'Acropole.

Les colonnes parfaites sont une couronne d'or posée sur la ville. Elles spiritualisent ce décor émouvant de lumière. Tous le sentent, recueillis. Ici est un lieu sacré, un autel, où toute l'humanité peut venir en pèlerinage... Les colonnades, les frontons dressés vers le ciel proclament « La puissance humaine est dans l'esprit ». Ce passé rejoint un futur que, sur ce sommet, on imagine plus facilement comme un élan vers la beauté et la force sereine. « On ferme ! On ferme ! » le gardien à casquette chasse devant lui les visiteurs. Les laides grilles se referment en grinçant. Descente aux enfers, dans les obscures pro-

fondeurs du métro athénien ! jusqu'à la station Concorde...

#### Le retour

AU crépuscule, le « Nicolas Trojos » a pris sa place dans la longue théorie des vapeurs qui partent vers tous les coins de l'archipel. A minuit il s'enfonce dans un égout rectiligne, le canal de Corinthe, éclairé comme un couloir de métro. La nuit est tiède dans ce vieux golfe de Patras ; passagers de pont, tout simplement, couchons-nous sur le gaillard d'avant, au large de cette côte où nous avons peiné. Demain, à l'aube, les seaux d'eau des marins grecs seront d'efficaces réveillants... Tout le jour défilent les côtes calcinées des îles ioniennes. Corjou au contraire, où le « Trojos » mouille près de l'hydravion de l'« Air Orient », est un paradis de bocages et de forêts où un restaurateur trop bon tireur compromet notre budget d'un équilibre déjà bien précaire. Débarqués à Brindisi, il va falloir maintenant mettre les bouchées doubles ! En kilomètres ! hélas !! car la plus stricte économie s'impose côté tourisme gastronomique...

La via Adriatica, avec ses maisons de cantonniers à la romaine, suit de son ciment lisse une côte autrefois désolée qu'un effort tenace a transformé en un paradis terrestre de vergers et de vignobles. Les plus curieuses maisons d'Europe, cônes blancs sans fenêtres, y évoquent les marabouts d'Afrique. Bari, en pleine extension, les Pouilles colonisées, Naples assainie : nous traversons en vitesse une Italie du sud transformée. Une heure à Rome, un « expresso » sur la place du Vatican. Et l'on prend la via Aurelia sur les bords plats et nus de la mer Tyrrhénienne, à travers les Maremmes enfin purgées de la malaria. Pise somnole noblement sur le bord de l'Arno. Puis vient l'enchantement de la Riviera ligurienne et cet interminable cordon de villes gracieuses et variées qui unit Gênes à Nice.

Dix jours après l'escale à Corjou, un triste soir d'octobre parisien, c'est la place d'Italie, quand les bars allument leurs lumières. « Garçon ! trois cafés arrosés rhum ! » Quelque chose va mourir : une équipe... Penchées sur le trottoir, les motos sont là, vieilles d'une campagne... une de plus ! Et chacune de leur côté, maintenant, elles vont emmener leur « patron » vers les joies, vers les soucis des retours...

Robert SEXÉ.



Les ponts coupés ou quelques difficultés du tourisme en Grèce ! près de Missolonghi.



# Budgets comparés d'une moto et d'une voiturette



**I** est fort intéressant pour l'usager qui possède déjà une moto ou une auto, ou pour celui qui se propose d'acheter un de ces deux véhicules, de connaître approximativement quelles seront les dépenses occasionnées par l'emploi de la machine choisie. Il est assez difficile d'établir exactement par avance le budget d'une moto ou d'une auto, car trop de facteurs variables interviennent, mais il est tout de même possible, en tenant compte de la puissance de la machine et du kilométrage annuel parcouru, de calculer à combien revient le kilomètre et de savoir quel est le véhicule le plus économique. Naturellement il ne faut pas vouloir comparer le budget d'une petite moto de 2 HP avec celui d'une voiture de 12 ou 15 HP, les différences de prix et de consommation sont trop grandes.

Pour avoir d'utiles indications permettant au futur acheteur de se rendre compte s'il est préférable d'acquérir une moto plutôt qu'une voiturette ou inversement, nous allons établir un parallèle entre le budget d'une petite voiturette et celui d'un type de moto permettant d'assurer le même service dans des conditions à peu près identiques. Comme la plupart de ceux qui hésitent entre la moto et la voiturette peuvent se contenter d'un véhicule capable de transporter simplement une ou deux personnes avec parfois quelques bagages, il semble qu'une moto de 4 HP d'excellente marque, équipée d'un bon tan-sad peut, aussi bien qu'un petit cabriolet de 6 HP, répondre aux besoins de l'acheteur. Il s'agit donc de calculer s'il est plus économique d'acheter une 350 cmc. à deux roues plutôt qu'une voiturette de 6 HP. Pour cela nous allons supposer que l'acheteur, obligé de faire annuellement 10.000 km. environ, achète en première main, c'est-à-dire neuve, la moto ou l'auto choisie.

Avant d'examiner les dépenses occasionnées par leur emploi, il est indispensable de déterminer quel sera pour chacune d'elles l'amortissement, c'est-à-dire la perte de valeur qu'elles subiront en vieillissant par suite de l'usure et du démodage. Une machine, quelle qu'elle soit, perd au fur et à mesure qu'elle roule une partie de sa valeur; cette dépréciation est fonction du travail qu'on lui demande et des soins d'entretien qu'on lui prodigue. Le capital à amortir, représenté par la différence entre le prix de la machine neuve et le prix de cette même machine revendue d'occasion après un service plus ou moins long, se répartit sur le nombre de kilomètres que l'on aura parcourus. Ce kilométrage, très variable, dépend non seulement de la solidité du véhicule mais aussi du service qu'on exige de lui et de la façon dont on le conduit et dont on l'entretient. Il s'élève approximativement à 50.000 km. pour une moto et à 75.000 km. pour une auto. Ces chiffres n'ont rien de rigoureux et il ne faut pas croire que après avoir dépassé le nombre de kilomètres indiqué, une auto ou une moto ne sont plus bonnes que pour la ferraille; au contraire, elles sont susceptibles de pouvoir rouler encore quelque temps mais sans offrir la même sécurité de marche qu'auparavant. Aussi, il est alors préférable, si on ne veut pas être obligé d'effectuer fréquemment de sérieuses réparations, de les vendre et de les remplacer par des machines neuves dans lesquelles on pourra avoir toute confiance.

Parmi les dépenses occasionnées par l'emploi d'une moto ou d'une voiturette, certaines comme celles qui concernent la consommation en essence et huile ou les réparations, sont proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus tandis que d'autres, comme celles provenant du paiement des primes d'assurances, sont fixes. Nous allons, en tenant compte de chacune de ces différentes catégories de dépenses, calculer le

prix de revient du kilomètre pour une moto de 4 HP et pour une voiturette de 6 HP. En comparant ensuite les chiffres obtenus nous verrons quel est de ces deux véhicules celui qui se révèle comme le plus économique.

Nous avons tenu compte des nouvelles taxes sur l'essence, taxes qui s'élèvent à 0,50 par litre et défavorisent nettement la motocyclette.

## Budget d'une moto de 4 HP

I. Capital à amortir.		Fr.
Prix d'achat d'une moto de marque X.Y.Z. ....		5.000
Accessoires divers. Compteur. Outillage, etc. ....		500
Prix total de revient .....		5.500
Prix de vente après 50.000 km. ....		2.500
Capital à amortir sur 50.000 km. ....	5.500 - 2.500 =	3.000
Soit par km. ....		3.000 : 50.000 = 0,06

II. Consommation et pneus.		
Essence : 4 litres aux 100 km. ....	2,50 × 4 =	10
Soit par km. ....		10 : 100 = 0,10
Huile : 1 litre aux 500 km. ....	10 × 1 =	10
Soit par km. ....		10 : 500 = 0,02
Pneus : 1 pneu tous les 10.000 km. ..		150
Soit par km. ....	150 : 10.000 =	0,015
Chambres à air : 1 tous les 25.000 km.		25
Soit au km. ....	25 : 25.000 =	0,001
<b>Total par km. ....</b>		<b>0,136</b>

III. Entretien et réparations.		
Revision tous les 25.000 km. (changement de piston, d'axe, de roulements, etc., décalaminage) ....		250
Soit au km. ....	250 : 25.000 =	0,01
1 chaîne et 2 pignons tous les 25.000 km. ....		400
Soit au km. ....	400 : 25.000 =	0,016
Tous les 10.000 km. Rechange des bougies, câbles, garniture des freins, graissage des roulements ..		100
Soit au km. ....	100 : 10.000 =	0,01
<b>Total par km. ....</b>		<b>0,036</b>

IV. Frais divers. Dépenses annuelles fixes.		
Assurance contre accidents aux tiers et dépense automobile .....		200
Soit au km. ....	200 : 10.000 =	0,02

Le prix de revient kilométrique pour une moto de 4 CV s'élève donc à 0,06 + 0,136 + 0,036 + 0,02 = 0,252, ce qui fait pour un parcours annuel de 10.000 km. 0,252 × 10.000 = 2.520 francs, soit par personne 2.520 : 2 = 1.260 francs.

## Budget d'une voiturette de 6 HP

I. Capital à amortir.		
Prix d'achat d'un cabriolet de 6 HP .....		17.000
Prix de vente après 75.000 km. ....		7.000
Capital à amortir sur 75.000 km. ....		10.000
Soit par km. ....	10.000 : 75.000 =	0,133

II. Consommation et pneus.		
Essence : 8 litres aux 100 km. ....	2,50 × 8 =	20
Soit par km. ....		20 : 100 = 0,20

Huile : 6 litres aux 2.000 km. (vidanges comprises) .....	$10 \times 6 = 60$
Soit par km. ....	$60 : 2.000 = 0,03$
Pneus : 5 pneus tous les 25.000 km. ....	$150 \times 5 = 750$
Soit par km. ....	$750 : 25.000 = 0,03$
Chambres à air : 5 tous les 25.000 km. ....	$20 \times 5 = 100$
Soit par km. ....	$100 : 25.000 = 0,004$
Total par km. ....	0,264

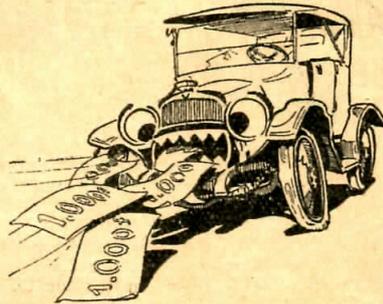
### III. Entretien et réparations.

Tous les 20.000 km. : rodage des soupapes, changement des segments, joints, etc. ....	250
Soit par km. ....	$250 : 20.000 = 0,0125$
Graissage général : 2 fois par an. ....	$100 \times 2 = 200$
Soit par km. ....	$200 : 10.000 = 0,02$
Revision complète au bout de 50.000 km. ....	2.000
Soit par km. ....	$2.000 : 50.000 = 0,04$
Total par km. ....	0,0725

### IV. Dépenses annuelles fixes.

Assurance contre les accidents et défense automobile. ....	700
Soit par km. ....	$700 : 10.000 = 0,07$

Le prix de revient kilométrique pour une voiturette de 6 HP s'élevé donc à  $0,133 + 0,264 + 0,0725 + 0,07 = 0,5395$  ce qui fait pour un parcours annuel de 10.000 km. :  
 $0,5395 \times 10.000 = 5.395$  francs, soit par personne  $5.395 : 2 = 2.697$  fr. 50.



En comparant le prix de revient kilométrique d'une moto avec celui d'une voiturette, nous constatons donc que la moto est beaucoup plus économique que la voiturette, puisqu'elle permet de réaliser une économie annuelle de  $5.395 - 2.875 = 2.520$  fr. tout en offrant les mêmes possibilités et les mêmes avantages. Elle est également plus économique que le train, puisque avec elle le kilomètre ne revient qu'à  $0,252 : 2 = 0,126$  par personne, tandis que par chemin de fer il s'élevé à 0,1995 et en 3<sup>e</sup> classe seulement ; d'où une différence de  $0,1995 - 0,126 = 0,0735$  par kilomètre. Pour deux personnes et sur un parcours annuel de 10.000 km. cette différence s'élevé à  $0,0735 \times 10.000 \times 2 = 1.470$  francs.

I. TOLOU.

## PETITE CORRESPONDANCE

### Le cyclecar

TRÈS bien, les quelques idées de votre collaborateur Cycar sur les possibilités du cyclecar ; ce petit engin est vraiment trop méconnu des motocyclistes, moi j'en ai fait, pendant trois ans, et je n'ai qu'à me louer, à tous points de vue, de ce petit racer qu'est un cyclecar, et pourtant, celui que je possédais était loin d'être parfait.

Voilà à mon avis, quel est le type que j'aimerais le mieux.

Pour le châssis, en tubes entretroisé, suspension genre Darmon, à roues indépendantes, 3 roues interchangeable, permettant d'avoir une roue de secours. Transmission à cardan. Moteur deux cylindres en V, refroidissement à air, 1.000 cmc., culbuteurs, genre Jap, boîte 3 vitesses, marche arrière. Carrosserie deux places côte à côte, pare-brise, capote, freins avant et arrière. Allumage par magnéto dynamo, accus, pointe arrière instantanément démontable, afin de mettre complètement à nu, le mécanisme de la roue arrière. Un véhicule comme celui-là, pourrait être construit dans un prix très abordable, guère plus cher qu'une bonne moto avec un sidecar ; le principal est d'employer un bon moteur et une bonne boîte, qui aient fait leurs preuves, car généralement, l'acheteur d'un cyclecar veut un engin qui gaze, car motocycliste dans l'âme, il est habitué aux bonnes reprises, et à grimper les côtes sans changer de vitesse.

R. BÉRARD, à Orange

### Contre le mélange essence-alcool

Au risque de déplaire à certains techniciens, je dois avouer que je suis tout à fait de l'avis de M. Palmieri, d'Auxerre en ce qui concerne l'essence alcoolisée.

J'ai une moto 225 cmc. Magnaf-Debon qui fonctionne très bien à l'essence et qui chauffe anormalement lorsque j'emploie le mélange essence-alcool, à tel point qu'en côte, le moteur arrive à ne plus tirer. J'ai même été, certain jour, dans l'obligation de vidanger mon réservoir. Il est vrai que la proportion d'alcool devait être exagérée, le mélange ayant une couleur eau trouble et une odeur très forte, caractéristique, bien différente de celle de l'essence pure. Depuis, je me garde bien de m'approvisionner aux

nombreux distributeurs de ce mélange. d'autant plus que j'ai tout juste réussi à dissoudre le vernis de mon réservoir qui a pris une teinte blanc sale du plus « gracieux » (?) effet !

Remarquez que je ne vais pas jusqu'à dire que le mélange est inutilisable, mais il est une proportion qui ne doit pas être dépassée. Or, actuellement, ce n'est pas le cas. Les faits sont là pour prouver les effets plutôt désastreux des différentes mixtures délivrées jusqu'alors... Et pour paraphraser un proverbe connu, je dirai : La technique est d'argent, « mais la pratique est d'or ».

M. MARLOUX, abonné.

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

### Sur le B. A. M.

PERMETTEZ-MOI de donner mon point de vue au sujet de l'aptitude motocycliste.

Le point de vue de M. G. Louis est favorable à bien des motocyclistes ; mais, pour ma part, une bonne partie des candidats aux brevets d'aptitudes motocyclistes seront de fervents sportifs, qui ne perdent pas un dimanche sans faire une belle randonnée qui n'est pas loin de valoir la moitié d'un parcours sur Paris ; ils peuvent donc bien se payer un voyage agréable jusqu'à Paris.

Je me permets, en outre, de donner mon point de vue sur le projet du règlement, pour l'épreuve pratique : ajouter un passage entre deux cordes sans les toucher et un virage en V que l'on rencontre fréquemment dans nos montagnes.

D. MULLER, abonné.

### A propos de moto carrossée

Je viens vous suggérer une idée, j'ai lu dernièrement dans un de vos numéros un projet de conduite intérieure, j'ai salué cette bonne idée, mais la trouve difficilement réalisable.

Je propose un pare-brise efficace, large et enveloppant bien l'avant de la machine ; je sais qu'il en existe sur le marché, mais ils sont en celluloid et la vision à travers le celluloid

est très pénible ; au bout d'une demi heure d'essai, je me suis vu obligé de m'arrêter ne voyant plus ma route. Ceux que j'ai connus qui les ont essayés les ont abandonnés. Mon idée serait donc de le faire en tôle d'acier, avec une glace de dimensions suffisantes encastrée au milieu, pour la vision de la route ; bien entendu elle serait munie d'un essuie-glace. Il me semble que cette idée serait réalisable et qu'un appareil de ce genre pourrait être vendu de 50 à 100 francs, et qu'elle pourrait être communiquée aux fabricants d'accessoires.

J'ai 50 ans, je fais de la moto depuis 1914 ; cette année, voilà deux fois que je fais une étape de 100 kilomètres avec la grande averse dans la figure tout le long de la route ; la grande malchance, la deuxième fois, il m'est venu un violent accès de névralgie, et cela m'a amené un zona de la face gauche du visage.

Je ne pense pas pouvoir remonter en machine cette année, il faudra attendre le printemps prochain : une grande privation car la moto est pour moi un plaisir.

Aussi je serais heureux de trouver un appareil de protection, sans quoi, j'ai bien peur que dans un temps peu éloigné je sois obligé d'abandonner un sport qui a été pour moi bien agréable.

Un Véléran Motocycliste.

### Toujours le silence

ABONNÉ de Moto Revue, je me permets de donner mon avis au sujet du silence de la motocyclette.

Flatter le motocycliste et même le constructeur pour le silence de leur motocyclette ne me paraît pas suffisant pour enrayer le bruit que certains font supporter à tous ceux qui sont obligés de les entendre.

Je crois qu'il serait plus utile que les constructeurs soient obligés de ne livrer que des machines ayant un silencieux contrôlé et agréé par les services de l'Etat comme le sont les phares ; que les usagers truquant leur silencieux ou le supprimant, soient sévèrement punis, parce qu'ils portent aux motocyclistes sérieux et aux constructeurs le plus grand tort en même temps qu'à ceux qui sont obligés de les écouter.

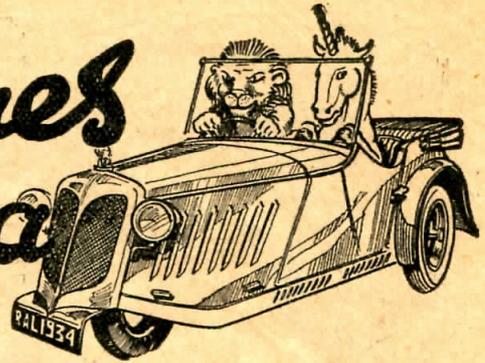
Je crois aussi que les concours de silencieux ont une grande influence et mériteraient qu'on soit mieux informé sur leurs résultats.

La question du silencieux démontable devrait avoir une grande influence car, si l'usager pouvait facilement démonter son silencieux pour le nettoyer, bien souvent il ne le triquerait pas ou ne le supprimerait pas pour éviter le freinage qu'il occasionne au moteur.

Quant aux frais que le changement de silencieux pourrait occasionner, beaucoup le feraient volontiers sachant qu'ils ne risqueraient plus d'être arrêtés pour défaut de silence et qu'ils auraient un silencieux freinant le moteur au minimum.

E. BESSARD, abonné.

# Les trois-roues à l'Olympia



LES cyclecars semblent encore jouir en Angleterre, d'une assez grande popularité, en dépit de la concurrence redoutable que leur font les voituresses « Austin », « Morris », etc.... Leur taxation réduite, pour les *trois roues seulement* à £ 4 (330 francs)

explique, en partie, ce fait.

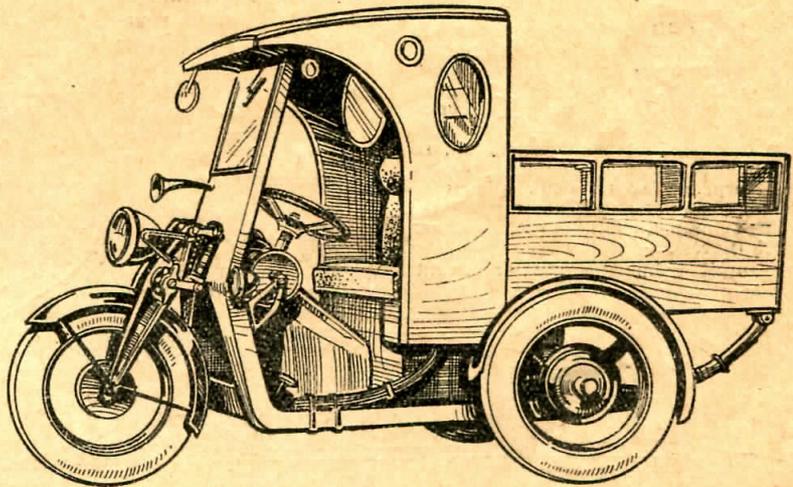
Reconnaissons qu'ils semblent s'éloigner de plus en plus de la formule motocycliste, et adopter en somme, sauf pour le nombre des roues, toutes les solutions de la voituressette. « Morgan » abandonne peu à peu son châssis en tubes, et, de fait, tout en le conservant encore provisoirement pour quelques modèles, son moteur de moto en V. — « B. S. A » tend à remplacer également, par un quatre cylindres, refroidi à l'eau, son deux cylindres en V. A l'autre bout, bien entendu, un fabricant, nouveau venu, lance un cyclecar ultra simple, motocycliste le « J. M. B. » Et, s'il réussit, ce que je lui souhaite, il poursuivra la même évolution de perfectionnements !! Et « So ad infinitum » ?

A noter que ni la voituressette genre « Rosengart » du début, c'est-à-dire son prototype, « Austin », ni « Morris », ni les cyclecars, ne suivent l'exemple français et allemand de se transformer en conduite intérieure uniquement....

J'ai été étonné, un dimanche sur la grande route du Nord, de voir cette quan-

Ceci s'explique je crois, par ce fait, que les usagers de ces véhicules, sont tous d'ex-motocyclistes ou sidecaristes,

que l'automobiliste français moyen. Il n'y a point, à l'Olympia, cette véritable foison de cyclecars de tous systèmes, de



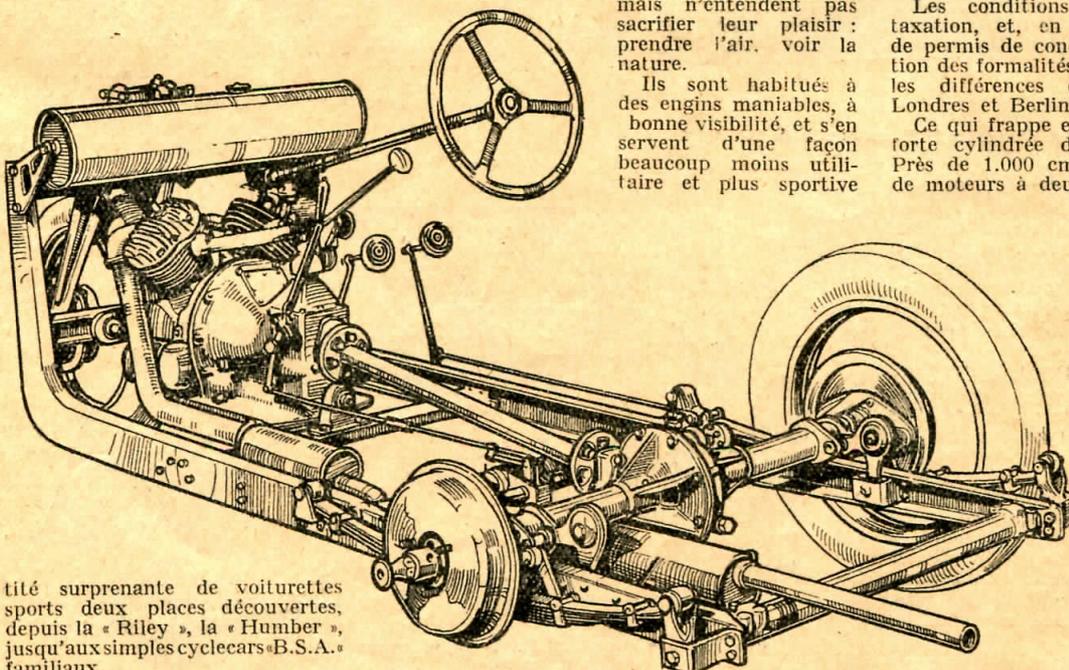
qui cherchent, dans l'automobile légère, un peu plus de « respectabilité », de sécurité et de place (sièges pour enfants), mais n'entendent pas sacrifier leur plaisir : prendre l'air, voir la nature.

Ils sont habitués à des engins maniables, à bonne visibilité, et s'en servent d'une façon beaucoup moins utilitaire et plus sportive

toutes cylindrées, cette « éruption » d'idées qui caractérisait le Salon de Berlin 1932.

Les conditions bien différentes de taxation, et, en Allemagne, d'absence de permis de conduire ou de simplification des formalités, expliquent également les différences de conception, entre Londres et Berlin.

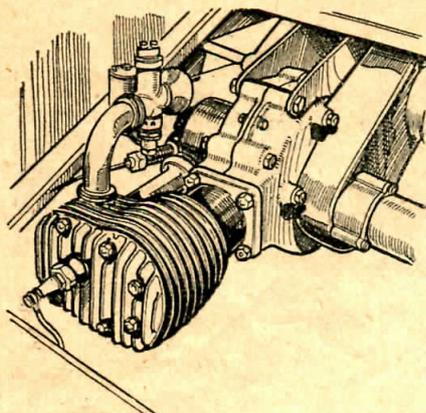
Ce qui frappe en premier lieu, c'est la forte cylindrée des moteurs employés. Près de 1.000 cmc., l'absence complète de moteurs à deux-temps sur cyclecars.



tité surprenante de voituresses sports deux places découvertes, depuis la « Riley », la « Humber », jusqu'aux simples cyclecars « B.S.A. » familiaux.

En haut, le tricar commercial Raleigh qui a donné naissance au châssis tourisme de la même marque.

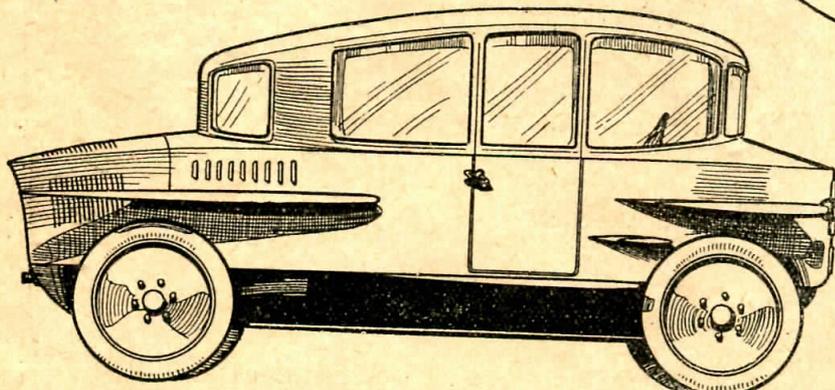
Ci-contre, le châssis du cyclecar Raleigh qui comporte toutes les caractéristiques des voituresses anglaises, sauf la fourche de moto à l'avant.



Le 500 J. A. P. monté horizontalement à l'arrière du J. M. B.

Et le très petit nombre de tricars de livraison si populaires en Allemagne. Il n'y a guère que « Ariel » qui en expose un, et « Raleigh », qui s'est spécialisé dans cette fabrication du reste. Les cyclecars anglais, très dissemblables à certains points de vue, moteur, transmission, se ressemblent, pourtant, par leur carrosserie, torpédos sport deux places à « cockpit » comportant sièges auxiliaires, par leur cylindrée, et leurs prix : de £ 100 à £ 125 (livres).

On aurait même pu ajouter, avant



La Rumpler 1922 en conduite intérieure.

l'apparition sensationnelle du torpédo sport « Raleigh », et aussi par l'arrangement de leurs roues : deux à l'avant, une à l'arrière ! « Raleigh », lui, a jugé bon de conserver une roue directrice unique, portée par une fourche de motocyclette, et une tête de direction de moto.

Pas de pratique standardisée pour la transmission :

Traction avant : « B.S.A. ».

Traction arrière à arbre de transmission et chaîne finale : « Morgan » et « Coventry ». Cardan type voiture et différentiel : « Raleigh ».

Pas de pratique standardisée non plus pour le moteur : deux cylindres en V à air : « Raleigh », et « B.S.A. » (pour certains types); deux cylindres en V à eau : « Morgan » (encore dans quelques modèles); Flat-twin à eau : « Coventry ».

Et, enfin, le quatre cylindres d'auto, pur et simple : les nouveaux modèles « Morgan » et « B.S.A. ».

Côté commercial : situation apparem-

ment satisfaisante. « B.S.A. » dans ce domaine comme dans celui du vélo et de la moto, est très satisfait de son année. « Morgan » a trouvé une combine pour se procurer des moteurs « Ford » rendus plus rapides par une culasse « Silvertop »; il se promet une vente accrue avec son nouveau type, très séduisant vraiment, et qui, grâce à son châssis ultra surbaissé, possède une tenue de route extraordinaire.

« Coventry Victor » vend, en petites quantités, car ce n'est pas une firme importante, son élégant Sport flat-twin.

Côté suspension, si important sur un 3 roues léger, notons que presque tous les cyclecars ont leurs roues « indépendantes », sauf « Coventry ». Le « J.M.B. »

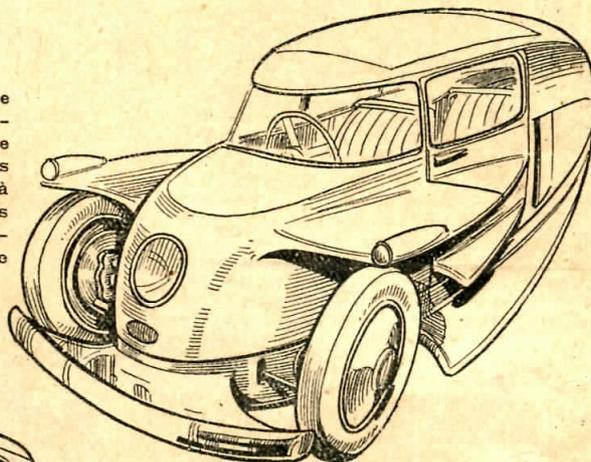
comporte, assez mal réalisées, des idées justes et très originales pour un vrai cyclecar de formule motocycliste : la carrosserie formant carlingue, l'intéressante suspension de la roue et de l'agrégat moteur à l'arrière.

Quant au nouveau « Raleigh », avec sa fourche avant de moto cachée par un camouflage de mince tôle et de fragiles longerons de bois formant, probablement ! pare-choc, je souhaite qu'il obtienne un plus grand succès commercial que les motos et les moteurs de la même firme....

\*\*

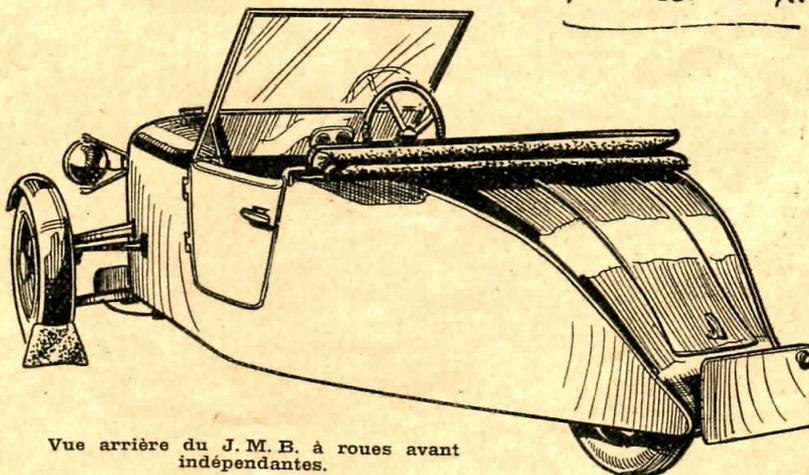
Avec le développement inévitable de routes pour automobiles, à la surface

Inspiré de la technique Rumpler, voici un amusant trois-roues de ligne moderne. Deux places décalées et moteur à l'arrière. Le châssis forme coque, sur laquelle est fixée une carrosserie légère.

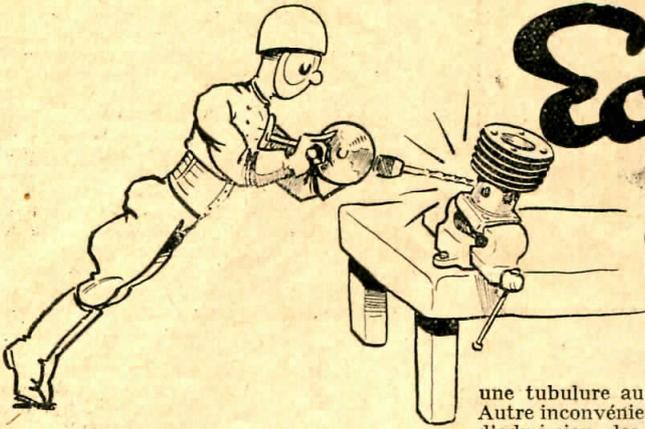


lisse et non bombée, avec l'intérêt accru pour les grandes vitesses obtenues plus économiquement, grâce à un profilage parfait, il est fort possible que le châssis à 3 roues devienne un « classique » de la construction automobile future. Il se prête, mieux que les 4 roues, en effet, à un profilage complet, en « goutte d'eau », surtout avec l'arrangement du groupe moteur à l'arrière, comme dans la « Rumpler ». Certains nouveaux développements outre-Atlantique laissent prévoir l'intérêt croissant que l'on va porter à cette formule, même pour de grosses voitures, elles aussi triple pattes !

*Rehner-Lex*



Vue arrière du J. M. B. à roues avant indépendantes.



# Echappement à fond de course

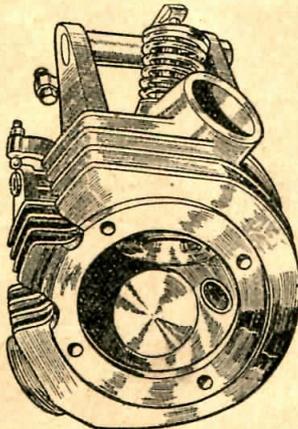
**N**ous nous ingénions à donner aux soupapes d'échappement les plus grandes dimensions possibles, nous montons deux tubulures d'échappement avec l'intention d'augmenter la section de passage offerte aux gaz et de réduire ainsi la contrepression.

Combien à première vue, il serait simple de faire démasquer par le piston quand il est au bas de sa course des trous pratiqués dans le cylindre. C'est d'ailleurs ce que nous faisons avec les deux temps. Avec les moteurs à quatre-temps nous pourrions, semble-t-il, faire des trous tout autour du cylindre et obtenir ainsi un large passage pour les gaz brûlés. C'est une pratique qui était courante, il y a quelque trente ans, alors qu'on voyait des monocylindres à refroidissement par air qui avaient certainement deux litres de cylindrée. Nous ne jurions pas qu'il n'y a pas encore de grosses motocyclettes d'entraînement, dont le moteur a un échappement à fond de course. Mais ce sont là des vestiges du temps passé et nous ne connaissons pas à l'heure actuelle de moteur à quatre-temps ayant en plus des soupapes d'échappement, un échappement à fond de course. Pourquoi a-t-on au début utilisé cet artifice et y a-t-on complètement renoncé depuis ?

Les premiers moteurs à ailettes se refroidissaient mal et non seulement ils atteignaient une température très élevée (nous avons vu des culasses portées au rouge), mais encore la température variait dans des proportions considérables entre les divers points du moteur, d'où la distorsion et toutes ses conséquences. Les causes de cet échauffement étaient pour une part l'emploi d'ailettes d'une surface insuffisante et l'insuffisance de l'épaisseur des parois qui ne permettaient pas les échanges calorifiques. Mais on ne connaissait pas alors l'art de refroidir efficacement un moteur par l'air ambiant. On avait remarqué qu'une avance à l'échappement était indispensable pour que le moteur ne chauffât pas, et on en concluait qu'avec un échappement à fond de course on faciliterait l'évacuation des gaz d'échappement et qu'on empêcherait le moteur de chauffer. La détente brusque des gaz provoque, c'est certain, un refroidissement énergétique.

Venons-en maintenant aux inconvénients. Tout, d'abord un bruit infernal, mais cela ne constituait pas un obstacle insurmontable. On pouvait fort bien faire déboucher les gaz dans un collecteur entourant le cylindre et les amener par

une tubulure au pot d'échappement. Autre inconvénient, à la fin de la course d'admission, les trous se trouvaient démasqués et il rentrait de l'air, cela était plus sérieux surtout si on considère que les vapeurs d'essence plus longues à s'ébranler arrivent dans le cylindre surtout à la fin du temps d'admission et que si l'arrivée brusque d'air comble la dépression, l'appel sera moins énergique et la carburation sera dérégulée. On aura un



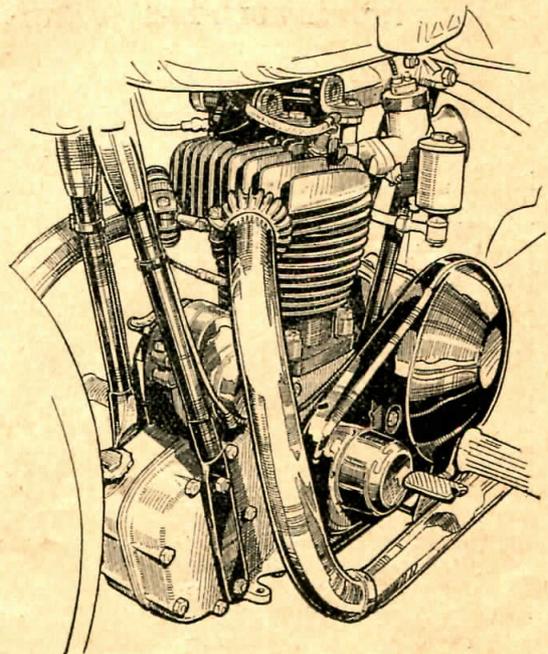
Sur certains moteurs, les soupapes d'échappement sont plus petites que les soupapes d'admission.

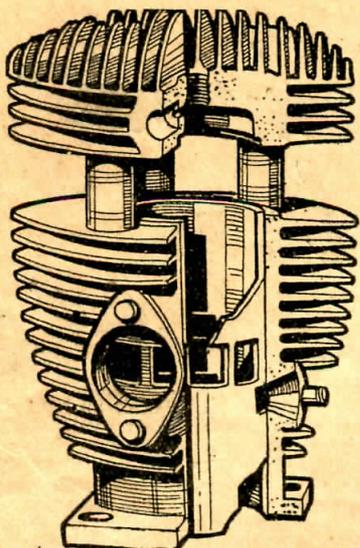
mélange pauvre. On peut considérer par contre que le remplissage du cylindre sera plus complet et qu'avec un bon réglage du carburateur il est possible de corriger l'appauvrissement du mélange dû à l'entrée d'air par les trous du cylindre. Les trous étant démasqués seulement à fond de course, il n'y a pas à craindre qu'une quantité appréciable de gaz s'échappe au début du temps de compression. Mais, attention! ces trous se trouvaient également démasqués par le

S'appuyant sur le fait que les gaz d'échappement sont d'autant moins freinés qu'ils ont de plus grands orifices d'évacuation, de très nombreux moteurs sport sont munis de deux tubes d'échappement.

piston quand celui-ci était au haut de sa course et le carter se trouvait ainsi en communication avec l'air extérieur au moment où le piston en remontant avait fait le vide derrière lui. L'air entraînait donc dans le carter et avec lui la poussière notre plus redoutable ennemie. De plus quand le piston descendait, il comprimait l'air du carter et sous cette pression l'huile s'enfuyait par tous les passages qu'elle trouvait. Aussi fallait-il graisser à outrance. On voit donc que ce système primitif présentait de gros inconvénients.

Nous devons dire qu'ils n'étaient pas absolument irrémédiables et qu'une motocyclette anglaise bien connue il y a un quart de siècle, la Premier, avait un échappement à fond de course qui ne présentait pas les inconvénients indiqués ci-dessus. Nous avons parlé plus haut de la possibilité d'employer un collecteur, mais ce système ne remédie qu'au bruit, et aussi à l'entrée dans le carter d'air chargé de poussières. Mais il a un défaut, c'est que le collecteur étant plein de gaz brûlés, ceux-ci seront réaspirés dans le cylindre à la fin du temps d'admission et que d'autre part, chaque fois que, dans sa course ascendante, le piston découvre les orifices, ce sont encore des gaz brûlés qui pénétreront dans le carter. Dans le Premier, il n'y avait qu'un orifice pour l'échappement à fond de course et il était

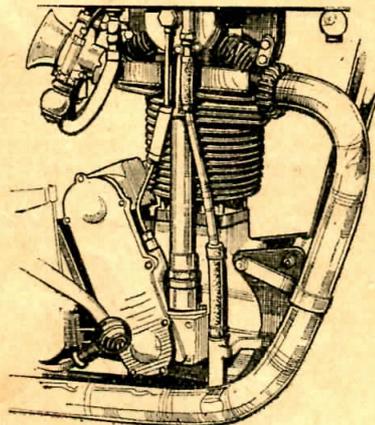




Les deux temps à 3 lumières et précompression dans le carter réalisent l'échappement à fond de course.

obturé par une soupape automatique s'ouvrant de l'intérieur vers l'extérieur. Cette soupape permettait aux gaz d'échappement de sortir et aux gaz brûlés de rentrer. Le problème se trouvait donc résolu. Mais la section de passage offerte aux gaz brûlés était faible et les avantages n'étaient en pratique pas très sensibles. Il faut en effet se représenter qu'il est très intéressant d'évacuer

dans la tubulure normale d'échappement des gaz à une pression élevée et qui prennent une grande vitesse, car ils font le vide derrière eux et extraient du cylindre la queue des gaz brûlés. Il règne même aux régimes élevés, une dépression qui sollicite les gaz frais et c'est pourquoi, autant que pour des raisons mécaniques, on laisse ouvertes en même temps les deux soupapes lorsque le piston est en haut de sa course. Quelle utilité y aurait-il donc à prévoir un échappement à fond de course alors qu'un échappement normal par la culasse permet d'évacuer les gaz brûlés? Cela est si vrai que l'échap-



Une théorie moderne préconise les petites soupapes d'échappement et un seul tube de faible diamètre qui communique aux gaz d'échappement une grande vitesse d'évacuation.

pement à fond de course n'est même pas employé sur les moteurs d'aviation où ses inconvénients seraient moindres... Avec un système d'échappement bien compris le balayage des gaz brûlés est très suffisant. Nous disons système d'échappement, car la section de passage offerte par la soupape levée et les tubulures n'est pas seule à exercer une influence sur la sortie des gaz brûlés, pas plus que ses points d'ouverture et de fermeture. Il faut de plus faire entrer en ligne de compte la section de la tubulure le rayon de sa courbure, sa longueur et le système de silencieux. Et il se produit bien des surprises. C'est ainsi qu'on voit sur une machine de course aux innombrables victoires un seul tube d'échappement qui par surcroît, a un diamètre bien inférieur à celui de bien des machines de sport. On a même dans bien des cas, monté des soupapes d'échappement plus petites que celles d'admission. Nous avons un moteur de voiture dans lequel cela est particulièrement net. Nous en avons vu qui avait deux soupapes d'admission et une seule soupape d'échappement. Il est bien autrement difficile d'assurer un bon remplissage du cylindre que de se débarrasser des gaz brûlés. Dans le premier cas, nous ne disposons que de la pression atmosphérique pour pousser les gaz frais dans le cylindre, alors que le piston opère une chasse énergique des fumées.

Nous ne croyons donc pas nécessaire de ressusciter l'échappement à fond de course. Qu'il reste où il est, avec d'autres antiquités comme l'allumage par brûleurs, les carburateurs à léchage ou le graissage par barbotage.

H.-P. B.

## GRAND CONCOURS DE PHOTOS

LA CLOTURE EST PROCHE  
ENVOYEZ VOS BULLETINS

### Règlement du Concours-Annexe du Classement

Les visiteurs de la Maison de la Moto pourront prendre part au Concours-annexe en indiquant sur les bulletins de réponse qui sont insérés chaque semaine dans *Moto Revue* :

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

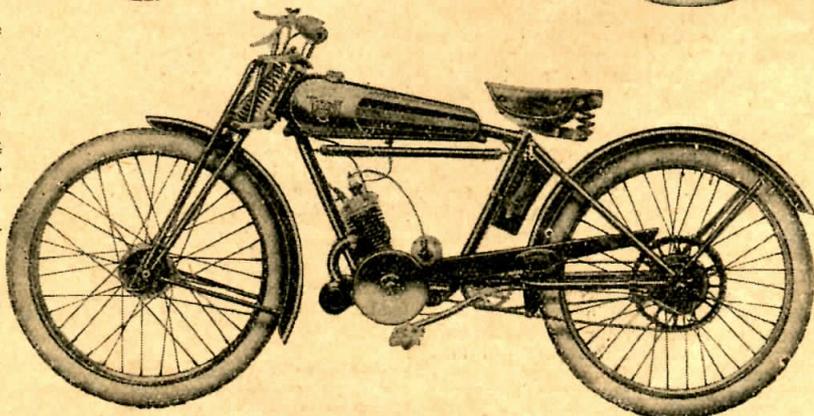
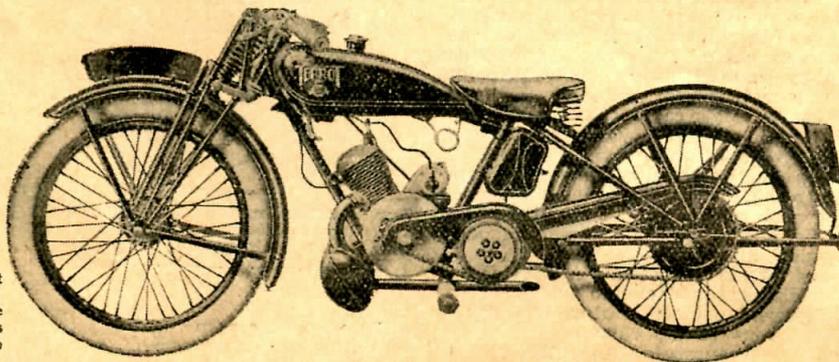
Celui des concurrents dont le classement aura été identique à celui du jury, sera vainqueur du Concours.

Pour éviter les *ex aequo*, les concurrents devront répondre sur le bulletin à une question subsidiaire :

« Combien de classements conformes au classement-type des trois premières épreuves recevrons-nous? »

### Liste des Prix du Concours-annexe

- |  |     |
|--|-----|
| 1 <sup>er</sup> Prix : un vélo homme « Terrot », du prix de...   | 525 |
| 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> Prix : une pendulette, offerte par les Etablissements « Terrot », du prix de.....           | 35  |
| 4 <sup>e</sup> et 5 <sup>e</sup> Prix : un couteau, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de.....                | 28  |
| Du 6 <sup>e</sup> au 10 <sup>e</sup> Prix inclus : un poste-carte, offert par les Etablissements « Terrot », du prix de..... | 1   |
- Au cas où le vainqueur serait un abonné de *Moto Revue*, il lui serait offert un vélo homme « Terrot », modèle luxe, du prix de..... 670



Voici deux des superbes prix qui récompenseront les gagnants du Grand Concours de Photographies organisé par « MOTO REVUE » et les Etablissements TERROT. En haut la motocyclette 175 cmc, Terrot du prix de 1995 francs. Au-dessous le vélomoteur Terrot, type V. M. du prix de 1.395 francs. De superbes bicyclettes Terrot, des pendulettes, des couteaux récompenseront les lauréats suivants.

# Un bon ralenti sans à coup

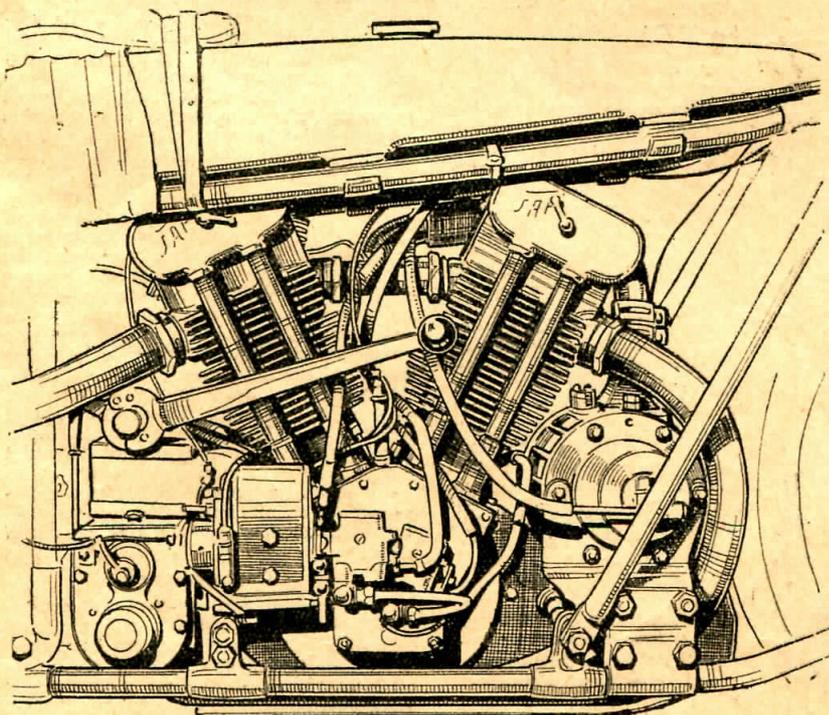
**R** IEN n'est plus désagréable qu'une machine brutale au ralenti. Ces à coup qui ébranlent le mécanisme portent également sur les nerfs du conducteur. Un change de vitesse, mais alors le moteur tourne trop vite et fait du bruit. Assurément un monocylindre ne peut avoir la souplesse extrême du polycylindre et un petit moteur à grand rendement sera sur ce point inférieur à un moteur de forte cylindrée à caractéristiques moyennes. Si on veut des accélérations brillantes, il faut des volants légers dont la masse est insuffisante pour assurer une marche douce au ralenti. Les moteurs d'autrefois, s'ils étaient loin d'avoir le rendement de ceux d'aujourd'hui, possédaient par contre une extrême souplesse, ils n'avaient qu'un taux de compression réduit de 4 à 1 environ. Leur régime maximum était de 3.000 tm. tout au plus, ce qui permettait de réduire le décalage des temps et d'obtenir la courbe de puissance plate qui donne un moteur souple. Les volants de plus étaient très lourds car nous n'avions pas les mêmes exigences en ce qui concerne les accélérations. Cette extrême souplesse était alors indispensable puisque le changement de vitesse était une rareté, nous dirions même une curiosité. Faut-il revenir à ces anciens moteurs, ou plus exactement faut-il, tout

en conservant les progrès de la technique moderne, « dégonfler » nos moteurs, réduire leur taux de compression et leur régime? Ce serait au prix de sacrifices. Que dirait le possesseur d'une 500 cmc. si la vitesse maxima de sa machine était à peine de 75 à l'heure? Il répondrait qu'une 175 cmc. est capable d'aller aussi vite et que ce n'est vraiment pas la peine d'acheter une 500 cmc. qui n'est qu'un « veau ». Il faut d'ailleurs reconnaître que les constructeurs s'ils ont fait, et c'est la condition du progrès, de gros efforts pour améliorer le rendement de leurs machines, sont loin d'avoir négligé la sécurité de marche et la souplesse. Le bon moteur courant est un compromis entre le moteur à très haut rendement et le moteur plat, souple, mais sans vigueur. Certains progrès qui se sont manifestés sous la forme d'une augmentation de la puissance spécifique, ont exercé aussi leur influence sur la souplesse de marche. Prenez par exemple, les nouvelles formes de culasses antidétonantes, l'augmentation du diamètre des soupapes, etc. Nos carburateurs contribuent eux aussi beaucoup à l'amé-

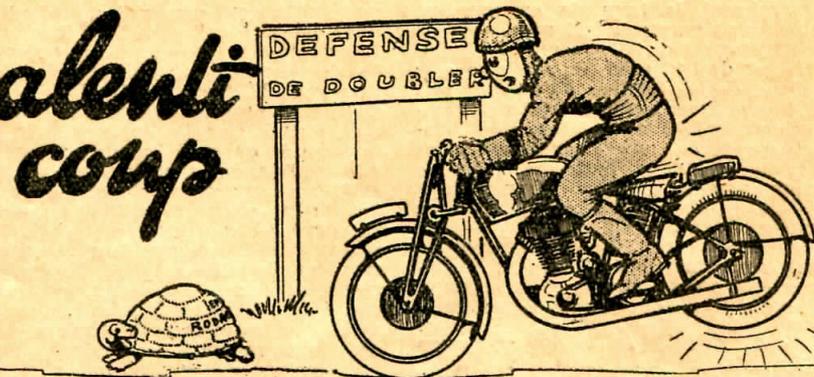
lioration du ralenti en donnant à tous les régimes, dans toutes les conditions un mélange exactement dosé. Il y a eu également des perfectionnements dans la transmission, grâce auxquels elle a maintenant une souplesse égale à celle de la courroie. De tous ces perfectionnements il résulte que la machine moderne, même la machine de sport et nous dirions même, dans certains cas, la machine de course, possède en pratique une souplesse assez grande pour que sa conduite aux vitesses réduites ne soit nullement désagréable. Nous connaissons de nombreuses machines très rapides, qui en prise directe peuvent rouler à moins de 15 à l'heure sans aucun à coup et cela sans faire patiner l'embrayage. Il est en somme assez rare même en ville, qu'on ait à rouler à une allure aussi réduite. Bien entendu, il vaut mieux avec ces machines nerveuses changer de vitesse sans attendre que des à coup se produisent, car le moteur fatigue moins. Nous voulons simplement montrer par là que la souplesse de la machine moderne est, dans la pratique, très satisfaisante. Il y a des exceptions, mais elles sont rares. La plupart du temps, si une machine manque de souplesse, c'est qu'elle est mal réglée ou mal conduite.

Examinons les conditions nécessaires à la souplesse. Laissons bien entendu celles sur lesquelles le conducteur n'a aucun contrôle et qui relèvent uniquement du constructeur. Toutefois, dans certains cas, un léger abaissement du taux de compression, peut rendre une machine nettement plus docile, mais en sacrifiant quelques kilomètres de la vitesse maxima.

Il est infiniment moins dangereux d'abaisser le taux de compression que de l'élever, mais encore, faut-il être en garde contre certains risques. Le premier c'est d'employer une cale qui ne soit pas parfaitement plane, car elle détruirait l'aplomb du cylindre. Le mieux est de découper cette cale dans une feuille de métal, de préférence du cuivre, à défaut de l'aluminium. Evitez un métal trop mou comme le plomb qui s'écraserait. Surtout ne croyez pas que des joints épais en carton ou en feuille d'amiante, puissent être employés comme cales d'épaisseur. Ils conviennent uniquement comme joints. L'idéal c'est une cale en un métal assez dur pour ne pas s'écraser, assez malléable toutefois pour se prêter aux légères inégalités qu'il y a même dans la surface la plus plane. C'est pourquoi le cuivre rouge est le meilleur métal à utiliser. Deux joints en papier à dessin enduits d'hermétique, l'un en dessus, l'autre en dessous de la cale et on aura une excellente étanchéité. Il ne faut pas réduire



Un moteur de records surcomprimé n'a évidemment aucune souplesse.



exagérément le taux de compression. Prenons un exemple. Soit un moteur de 70 d'alésage et de 90 de course. La cylindrée est de 346 cmc. Supposons que le volume de la chambre d'explosion soit de 60 cmc. Nous aurons un taux de compression de 6,76 à 1. Plaçons sous l'embase du cylindre une cale d'un millimètre d'épaisseur. Nous porterons alors le volume de la chambre d'explosion à 65 cmc. environ. La compression se trouvera réduite à 6,3. Plaçons une cale de 2 m/m. et la chambre d'explosion aura une cylindrée de 70 cmc. La compression ne sera plus que de 5,4 à 1. Nous rappelons que le taux de compression est donné par la formule

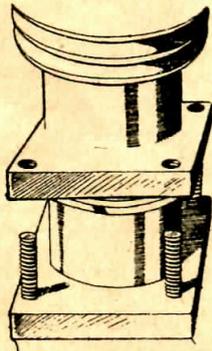
$$\frac{V+v}{v}$$

dans laquelle V est la cylindrée et v le volume de la chambre d'explosion. On voit par l'exemple ci-dessus qu'une cale assez mince diminue très sensiblement le taux de compression et qu'il ne faut pas opérer au petit bonheur, mais calculer les taux de compression correspondant à des cales de diverses hauteurs. Si on ne connaissait pas le taux de compression de son moteur, il faudrait jauger la capacité de la chambre d'explosion. Pour cela amener le piston au point mort haut, incliner la machine de telle sorte que le trou de bougie soit le point le plus haut et introduire, par ce trou, dans la culasse de l'huile contenue dans une éprouvette graduée en centimètres cubes. En soustrayant la quantité d'huile versée dans la culasse de celle qui reste dans l'éprouvette on aura le volume cherché. L'huile sera ensuite enlevée de la culasse avec une seringue à gros bec.

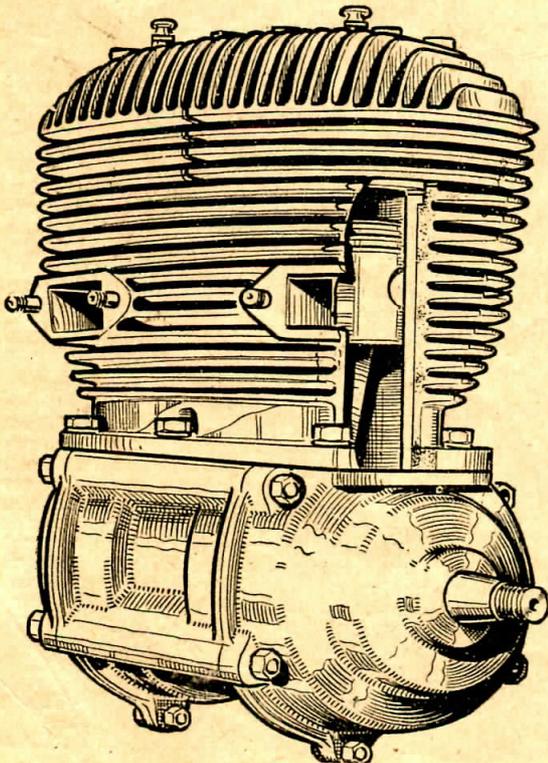
#### Carburants

**B**IEN entendu, à chaque carburant correspond un taux de compression qu'on ne peut dépasser sans que la détonation apparaisse. Le cliquetis sera

particulièrement apparent au ralenti et dans les accélérations. Sans parler de l'alcool ou des carburants à forte teneur en alcool, ni de l'essence benzol, il y a d'énormes différences entre les essences de diverses provenances. Or il est certain, qu'à l'heure actuelle on nous livre des essences de mauvaise qualité en essayant de faire retomber toute la faute sur l'alcool. Nous avons entendu certains automobilistes affirmer que la quantité excessive d'alcool introduite dans l'essence faisait cogner leurs moteurs. C'est invraisemblable. Après les essences russes, déjà bien mauvaises, vont sans doute dans le prochain avenir, faire leur apparition les essences de l'Irak qui sont sans doute au monde celles dont le nombre d'octane est le plus faible. Il y a même quelques fraudeurs qui vendent comme essence tourisme de l'essence poids lourds et qui prudemment mentionnent qu'elle ne contient pas d'alcool. Il y a ici, comme dans tout ce que touche



Pour diminuer le taux de compression on peut placer une cale entre l'embase du cylindre et le carter.



Un bicylindre deux-temps a la même souplesse, à peu de chose près, qu'un quatre cylindres quatre-temps.

fices scandaleux. L'essence, si on met de côté les droits ridicules prélevés par l'Etat, ne coûte pas 5 francs les 5 litres. Elle coûtait avant 1914 de 2 à 2 fr. 50. Il n'y a malheureusement guère de choses qui soient dans ce cas. Cherchez parmi les essences de marque celle qui convient le mieux à votre moteur et tenez-vous y.

Il est indéniable qu'avec une essence alcoolisée même de bonne qualité, les parois du cylindre se trouvent asséchées. On a l'impression d'un graissage insuffisant. Augmenter le débit de la pompe à huile n'a pas grand avantage. On risquera d'encrasser constamment les bougies, sans graisser beaucoup mieux les parois du cylindre et les soupapes. Ajoutez à l'essence de l'huile spéciale et vous serez surpris de la douceur de marche de votre moteur. Cette introduction d'huile spéciale est aujourd'hui absolument indispensable, et elle supprime à peu près complètement les inconvénients de l'alcool.

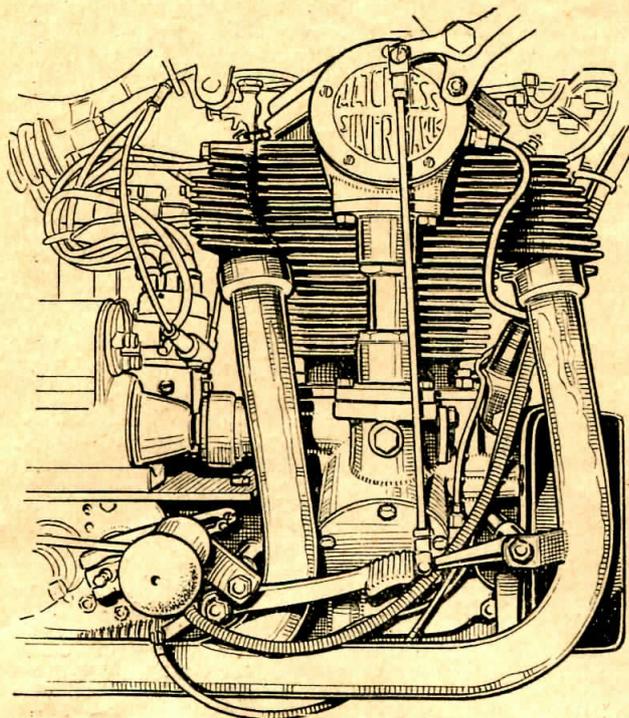
Il y a un admirable carburant, c'est le benzol. Un mélange à 30 % de benzol convient aux machines de sport et pour les types compétition on peut avec un mélange de 50/50 atteindre un taux de compression de 7 à 1. Malheureusement, on trouve difficilement du benzol et il est fréquent que sa qualité laisse à désirer et qu'il contienne du soufre. La combustion de ce soufre dans le moteur donne de l'anhydride sulfureux qui attaque le métal et en particulier les soupapes. N'employez donc du benzol que si la pureté en est formellement garantie.

On trouve sur la route un certain nombre de supercarburants. Les uns sont des essences de haute qualité à nombre d'octane très élevé, les autres sont des carburants binaires composés d'essence et de benzol. Les autres des combinaisons plus complexes renfermant de l'essence, de l'alcool, du benzol, de l'huile de paraffine, etc. Ces supercarburants détonent sensiblement moins que l'essence et le faible supplément de prix les rend des plus recommandables. Ils présentent de plus toutes garanties, en ce qui concerne la pureté des produits qui entrent dans leur composition. Et nous ne saurions trop répéter que les ennuis qu'on attribue à certains carburants viennent des impuretés que n'a pas éliminées un raffinage suffisant.

Un moteur envahi par la calamine est enclin à cogner ou plus exactement à cliqueter. Il y a à cela une double raison. La première c'est l'élévation du taux de compression. Nous avons vu plus haut qu'il ne fallait pas grand chose pour modifier de manière appréciable le taux de compression d'un moteur. Mais ce qui est plus à craindre, c'est que cette calamine, ce coke mauvais conducteur de la chaleur emmagasine celle-ci au lieu de l'acheminer rapidement vers les parois. Il y a donc des flots de calamine portée au rouge. Qu'une couche de gaz fortement comprimée se trouve en contact avec le coke incandescent et il y aura détonation. La marche de moins en moins souple d'une machine est donc une invitation à décalaminer dans le plus bref délai.

#### Carburateurs

**L**A plupart de nos carburateurs ont un dispositif de ralenti qui n'est en somme qu'un carburateur miniature dont l'air seul peut être dosé. Ce dispositif de ralenti donne un mélange très riche surtout pour le départ, mais il cesse de fonctionner dès qu'on commence à donner des gaz. En fait, il sert surtout



Voici un quatre cylindres arbre à cames en tête, de construction britannique. Le ralenti d'un tel moteur est impressionnant.

à gicleurs multiples, il sera beaucoup plus sage de conserver les gicleurs d'origine.

Ne cherchez jamais une excessive économie, car un mélange pauvre fait chauffer le moteur et donne du cliquetis.

Faut-il se servir de la manette d'air, lorsque le moteur est en marche ? Beaucoup de fabricants de carburateurs recommandent de la laisser ouverte en grand et de ne jamais la toucher, sauf pour la mise en marche du moteur. Nous avons effectivement remarqué

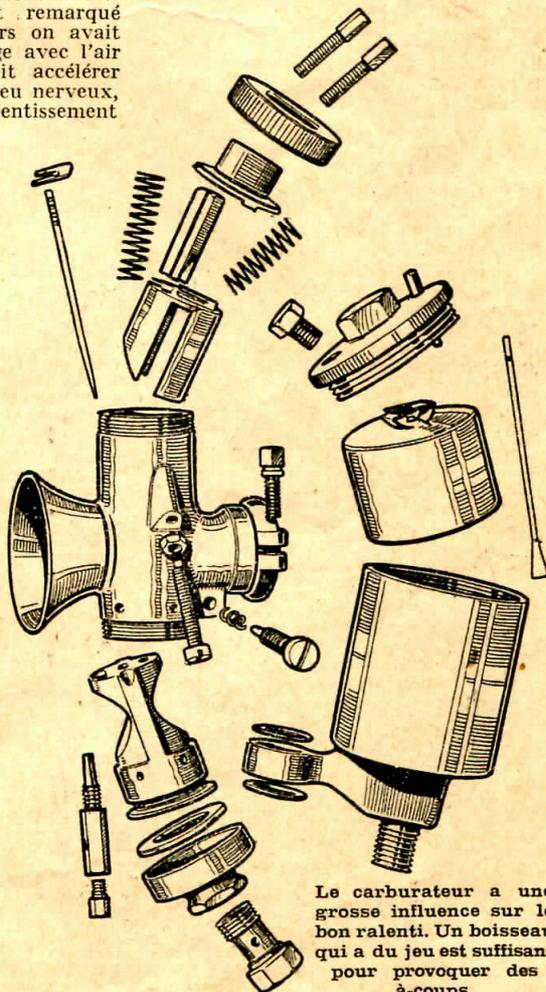
pour la marche à vide. Ce qui est plus important pour le ralenti en charge, ce sont les échancrures des volets et dans un moteur qui a un ralenti défectueux en charge il est souvent utile d'expérimenter des volets différents. Mais il faudra demander sur ce point conseil au fabricant de carburateurs et surtout ne pas s'amuser à modifier soi-même le volet. D'ailleurs, il est bien rare qu'il y ait à s'écarter des réglages recommandés par les fabricants de carburateurs, excepté quand on veut tirer d'un moteur absolument toute sa puissance, en course par exemple, mais dans ce cas il faut beaucoup d'expérience car des facteurs multiples interviennent. En ce qui concerne le ralenti, ce qui importe c'est pour le ralenti à vide le dispositif de ralenti, puis vient une phase de transition pendant laquelle on soulève les volets d'air et de gaz. C'est alors que le biais de ce dernier et son échancrure jouent un rôle essentiel pour permettre un passage progressif sans trous de carburation. Mais il y a tant de types différents de carburateurs, que nous ne pouvons entrer dans plus de détails. D'ailleurs, il est fort rare qu'il y ait lieu de toucher au carburateur. Quand un constructeur équipe ses machines d'un carburateur d'une marque donnée, on peut penser qu'il y a entente entre le constructeur de la moto et le fabricant de carburateurs pour déterminer les meilleurs réglages pour les modèles de machines équipées de ces carburateurs. Il ne faut, en cas de mauvais ralenti, soupçonner le carburateur qu'en dernier lieu. Et on devra alors se procurer la notice du fabricant et suivre ses indications à la lettre. Il faut considérer que les principaux organes du carburateur, diffuseur, volets, ont été choisis à bon escient par le fabricant de carburateurs pour une machine déterminée. Notre action se réduira à peu de chose, tout au plus à régler le dispositif de ralenti ou à changer le cran de l'aiguille du gicleur. Dans les carburateurs

qu'avec certains carburateurs on avait un meilleur ralenti en charge avec l'air ouvert. Mais quand on doit accélérer il y a, avec un moteur un peu nerveux, du cliquetis. Dans un ralentissement momentané nous fermons donc un peu l'air. Il en est de même en côte, lorsque la côte n'est pas prise à une vitesse assez élevée. On remarquera aussi qu'à pleins gaz, il est souvent utile de ramener imperceptiblement la manette d'air en arrière. Il est en fait bien difficile de donner des indications précises sur la manœuvre d'un carburateur, car elle varie d'une machine à l'autre et il y a une grande variété de types de carburateurs. C'est donc surtout une affaire d'observation et d'expérience personnelle. Si le cliquetis apparaît, il est en général l'indice d'une carburation trop pauvre et il faudra fermer l'air. Encore faut-il admettre qu'aucune des autres caractéristiques du moteur ou qu'aucune erreur de réglage ne favorise ce cliquetis. Essayez donc, si vous entendez un cliquetis, de fermer un peu l'air, mais seulement après avoir légèrement retardé l'avance à l'allumage. Si cette double manœuvre ne réussit pas, il est probable que votre moteur est au-dessous du régime auquel il peut tourner régulièrement. Cela dépend et de son taux de compression et du poids de ses

volants et aussi du nombre de ses cylindres.

Nous supposons dans tout ce qui précède que le moteur est en parfait état mécanique. Mais il est évidemment des défauts qui empêchent d'obtenir un bon ralenti. Supposons que la tubulure d'admission présente des fuites. Elles seront très sensibles au ralenti alors qu'aux grandes allures elles n'auront pas d'effet sur la marche du moteur. Le débit de ces fuites est en effet proportionnel à leur section et à la durée du temps pendant lequel se produit l'aspiration. Aussi rentre-t-il proportionnellement beaucoup plus d'air. Le mélange est pauvre et peu homogène. Veillez donc à tous les joints de la tubulure d'aspiration. L'usure des boisseaux d'air et de gaz a le même effet. Méfiez-vous des guides de soupapes. Par tous ces endroits il se produira des rentrées d'air qui rendent impossible un bon ralenti.

Les pertes de compression ne sont pas moins redoutables. Ces pertes peuvent n'influer que d'une manière presque insensible sur le moteur quand il tourne à régime élevé, mais les fuites de gaz deviennent de plus en plus importantes quand le régime s'abaisse, puisqu'elles se répartissent sur un moins grand nombre de tours. Ces pertes si elles sont assez grandes peuvent d'ailleurs affecter l'admission. A la compression, les gaz se sauveront en grande partie et il devien-

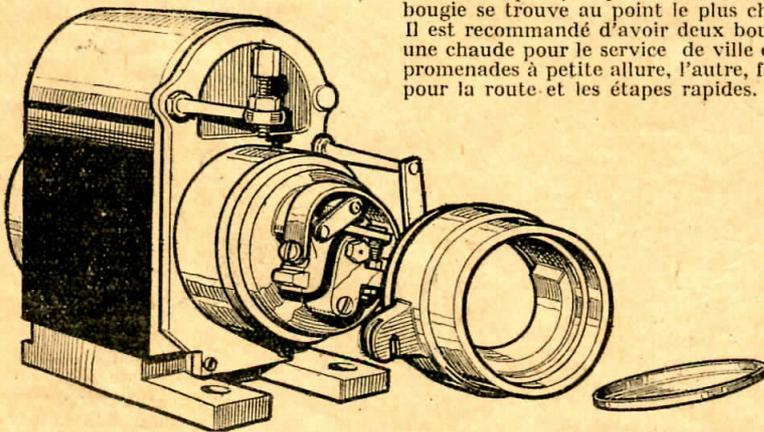


Le carburateur a une grosse influence sur le bon ralenti. Un boisseau qui a du jeu est suffisant pour provoquer des à-coups.

dra impossible de mettre le moteur en marche ou de le faire tourner au ralenti. Pertes encore au moment de l'explosion et le moteur ne donnera aucune puissance. Il ne peut y avoir de bon ralenti sans une bonne compression. On a bien employé des semi-décompresseurs qui soulevaient légèrement la soupape d'échappement au début du temps de compression, mais seulement au début. De cette manière on pouvait avoir une aspiration assez énergique, puis réduire la quantité de gaz au minimum nécessaire à la marche du moteur, effectuer normalement les autres temps du cycle. La mise en marche était également très facile, mais les dispositifs de semi-décompression constituaient une légère complication. L'essentiel, nous y insistons, c'est que tout en laissant les temps du cycle s'effectuer normalement, ils permettaient de se débarrasser de l'excédent de gaz. Des fuites ou l'usage du décompresseur ne peuvent avoir le même résultat puisque, précisément, c'est à la fin du temps de compression et au début du temps d'explosion qu'on en sent particulièrement les effets. Sur les anciennes monovitesses brutales, on se servait souvent du décompresseur pour obtenir à marche lente plus de souplesse. L'excuse, c'est qu'on ne pouvait guère faire autrement, mais aujourd'hui la pratique est à condamner, et il ne faut jamais se servir de son décompresseur sauf pour mettre en marche. Les fuites de gaz peuvent se produire au piston (ovalisation ou segments usés), au joint de culasse, aux soupapes, mais bien souvent il s'agit seulement d'une bougie mal serrée ou dont le joint n'a plus rien de plastique. Il faut si peu de chose pour qu'une fuite se produise.

#### Allumage

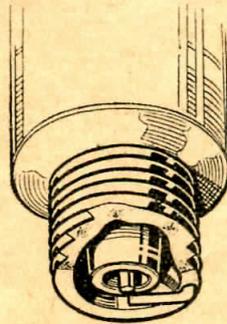
Il n'y a aucunement à se plaindre des appareils d'allumage qui nous sont fournis. Sans un bon allumage, il serait complètement impossible d'avoir un bon ralenti. Au ralenti le fonctionnement d'un moteur est assez défectueux. Il n'aspire qu'une charge assez faible, le taux réel de compression est trop faible pour que ces gaz s'enflamment aisément, l'explosion manque de vigueur et se prolonge, le balayage des gaz brûlés est incomplet et dans certains moteurs où la soupape d'échappement reste ouverte après le point mort haut il est même pos-



La magnéto est un des organes qui cause le moins de pannes. Pourtant on peut craindre en cas de mauvais fonctionnement une désaimantation, un mauvais réglage des vis ou un collecteur encrassé.

sible que des gaz brûlés soient réaspirés dans le cylindre. Comment allumer un mélange pauvre, peu homogène, dilué par des gaz brûlés, insuffisamment comprimé ? Cela n'est possible qu'avec un allumage en parfait état, donnant une étincelle très chaude. Avec l'allumage par batterie cela n'est pas très difficile. Avec les allumages magnétiques la difficulté est plus grande, car la vigueur de l'étincelle est fonction du régime qu'ils atteignent et au ralenti l'étincelle est relativement faible. Fort heureusement, les magnétos et volants magnétiques actuels donnent, même au ralenti, une étincelle très forte. Les aimants tiennent fort longtemps l'aimentation, mais cependant c'est une bonne précaution tous les deux ans environ, de faire réaimanter la magnéto. Sans un bon allumage il est complètement impossible d'obtenir un bon ralenti. Quant aux soins à donner à la magnéto ils ont fait l'objet de tant d'articles qu'il est inutile d'y revenir ici.

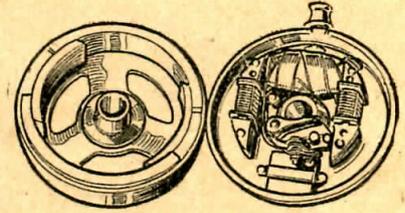
Un autre point fort important c'est le choix de la bougie. Au ralenti ce n'est pas une bougie froide qu'il faut, mais une bougie chaude, la bougie froide s'encrasse très rapidement. Avec un moteur à rendement moyen, on peut le plus sou-



Le type de bougie a une grande importance. Trop chaude, le moteur chauffe ; trop froide, elle s'encrasse.

vent conserver cette bougie chaude dans toutes les conditions et encore n'est-ce pas toujours vrai, car il y a des moteurs à régime et taux de compression modérés et qui sont très durs pour les bougies. N'oublions pas qu'il y a des culasses où la bougie se trouve au point le plus chaud. Il est recommandé d'avoir deux bougies, une chaude pour le service de ville et les promenades à petite allure, l'autre, froide pour la route et les étapes rapides. Mais

si vous avez une bougie chaude, sachez contenir votre ardeur, sans quoi votre moteur fera du préallumage. Heureux encore s'il ne s'arrête pas brusquement



Le volant magnétique donne au ralenti une étincelle très chaude.

en plein sprint et si vous n'êtes pas jeté à terre comme un concurrent de steeple-chase. En somme, si c'est un bon ralenti que vous cherchez, prenez une bougie aussi chaude que possible. Les électrodes de ces bougies sont en général bien dégagées et cela contribue à faciliter l'inflammation du mélange.

Bien que l'intensité de l'étincelle, avec les appareils magnétiques, diminue avec le régime et que l'étincelle moins vigoureuse ait, dans une certaine mesure, le même effet qu'une étincelle retardée, il ne faut pas exagérer l'effet de compensation et il faut se servir à bon escient de la manette d'avance à l'allumage. Toutefois, il faut se rappeler que l'avance à l'allumage doit toujours être aussi grande que peut le supporter le moteur. Il faut, pour ainsi dire, n'enlever l'avance à l'allumage qu'à contrecœur. Chose curieuse, quand on marche à pleins gaz, même en palier, il est souvent utile de réduire très légèrement l'avance. Au ralenti, il faut réduire pas mal, mais juste assez pour éliminer le cliquetis. Il faut tout à la fois réduire un peu l'avance et un peu l'air, car cette manœuvre est toujours double. Quant à la quantité exacte dont il faut réduire l'avance à l'allumage et l'air, elle ne peut être indiquée que par la pratique. Il faut toujours opérer très progressivement. Tous ces gestes deviennent rapidement instinctifs.

On admet généralement qu'un bon ralenti exige un écartement assez grand des pointes de la bougie alors qu'une mise en route facile demande plutôt un faible écartement. Avec l'allumage par batterie, on peut laisser entre les pointes un jeu un peu plus grand qu'avec le volant magnétique et avec celui-ci un jeu un peu plus grand qu'avec la magnéto. Il faut donc arriver à un compromis. L'écartement sera environ de 4 dixièmes quand on a une magnéto, de 5 ou 6 dixièmes quand on a un volant magnétique, de 6 à 7 dixièmes avec un allumage par batterie. Mais là encore il ne s'agit pas de chiffres absolus. Il faut surtout savoir observer et garder le souvenir de ce qu'on a observé. Il faut s'intéresser à sa machine, non seulement quand elle va mal, mais beaucoup plus encore quand elle va bien. Si le ralenti est bon, notez la position des manettes. N'hésitez même pas à démonter votre bougie et à vérifier l'écartement des pointes. Prenez note de tout cela. Si par la suite le ralenti devenait moins bon vous sauriez ce que vous auriez à faire.

(A suivre)

RAVISSE

# CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

## Remonte-pneus J. M. F.

Ce petit appareil apporte du nouveau en matière de remontage de pneus. Son avantage essentiel est qu'il évite radicalement et absolument les risques de pincer la chambre. Il opère dans le sens opposé des appareils jusqu'à ce jour existants. Voici d'ailleurs son mode d'emploi :

1° Gonflez légèrement votre chambre à air, montez le pneu jusqu'à complète résistance.

2° Placez le remonte-pneus J. M. F. suivant indication dessin (c'est-à-dire sur la tringle du pneu), même mouvement que la main.

3° Faire pression sans de la flèche voir dessin.

**Important.** — Ne prendre à chaque traction que 2 à 3 centimètres et guider le bec de l'appareil avec le doigt. Il se fait pour tous pneus à tringle de vélo, vélomoteur et moto. Son prix ridiculement bas le met à la portée du plus modeste cycliste.

Grâce à sa facilité d'emploi, à sa sécurité de fonctionnement et à la certitude qu'il donne de ne plus pincer les chambres, il doit se trouver dans toutes sacoches.

## On n'est jamais si bien servi que par soi-même

C'EST décidé, édicté, ordonné : depuis le début de 1934, les camions, transporteurs, etc... doivent être pourvus d'un appareil amplificateur de sons, permettant à leur conducteur d'entendre l'avertissement des véhicules plus rapides qui désirent les doubler.

Sommes-nous certains désormais de voir les mastodontes de la route se ranger au timide signal du motocycliste ? Voire... ces amplificateurs sont de deux sortes : les efficaces, assez coûteux et... les autres, moins chers. Comme il suffit d'être en règle, il est donc à supposer que nombre de propriétaires muniront leurs monstres des appareils les moins onéreux, même s'ils ne servent à rien d'autre qu'à éviter le procès-verbal. Ce sera comme pour certains phares agréés qui éblouissent malgré le poinçon officiel dont ils sont munis, comme pour les rétroviseurs toujours légalement efficaces, même réduits à leur simple monture et démunis de miroir.

Alors ?... puisque vous vous sauvez vous-mêmes de l'éblouissement par des écrans ou des lunettes appropriées, le plus sûr en la circonstance est de vous munir d'un avertisseur assez puissant pour prévenir directement les conducteurs de camions, et suppléer ainsi à l'inefficacité ou à la défaillance de leur amplificateur.

C'est dans ce but que *Moto-Revue* a agi auprès des spécialistes, jusqu'alors cantonnés à la voiture pour les inciter à réaliser un avertisseur de mots apte à remplir son office. Quelques maisons, dont Gurtner en tête, ont mis définitivement au point un avertisseur impérieux fonctionnant par dépression du moteur et qui a le double avantage de se faire véritablement entendre et de ne rien demander à la batterie d'accumulateurs.

Pensez donc à ces appareils pour les prochaines sorties, ils sont, sur la route, le complément désormais indispensable de toute moto, au même titre que de bons freins et qu'un bon éclairage.

## Les vaches au secours des motocyclistes !

ENDOSSER un cuir, c'est se donner une nouvelle peau et la plus belle peau que l'on puisse ajouter à la sienne c'est, qu'il

croirait.... une peau de vache, ou plutôt de vachette... Un manteau en cuir de vachette... pour la vie s'achète !!!

Perméable à l'air, imperméable à l'eau, autant dire inusable, il est si solide qu'il résiste à presque toutes les chutes.

Pour la sécurité, il est le complément du casque : très souple, très élégant, fait d'un seul bloc de peau, sans aucune couture et monté avec manches pivots il est, pour la ligne, le complément d'une belle moto.

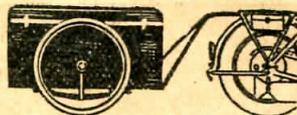
Mais le mouton et l'agneau ? Ils servent toujours et font les plus beaux blousons, les plus belle culottes et les plus beaux pantalons.

Il est évident qu'un vêtement de cuir va mieux quand il est fait d'après vos mesures : trop grand l'ampleur vous gêne ; trop petit, vous êtes serré aux entournures ; les manches doivent être bien ajustées à vos bras, ni trop longues, ni trop courtes.

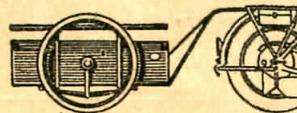
France-Cuir, dont nos lecteurs trouvent régulièrement l'adresse dans *Moto Revue*, est un fabricant spécialiste, un vrai fabricant dont vous pourrez visiter les ateliers et apprécier les peaux qui deviendront vos manteaux. Qu'il pleuve ou qu'il neige, France-Cuir vous protège.

## Remorque pour motos

LA moto est devenue un instrument de travail ; mais il lui manquait un accessoire jusqu'à maintenant, un accessoire indispensable : la remorque.



Après une étude approfondie de la question, la maison Joly, spécialiste du petit véhicule, vient de mettre au point des remorques-motos, dont ci-contre deux modèles extraits du catalogue.



Ces remorques, tout acier étiré, sont d'une conception toute nouvelle. D'une solidité à toute épreuve et indéformables, grâce à leur châssis tout acier, légères pour leur caisse de 1 m. sur 0 m. 60, elles ne pèsent que 29 kg. et peuvent porter de 150 à 250 kg., faciles à remorquer.

Elles s'accrochent et se décrochent en quelques secondes et permettent les plus grandes vitesses parce que surbaissées.

Leur prix, à partir de 250 francs, les mettent à la portée de toutes les bourses.

Il est certain que tous les motocyclistes adopteront ce petit véhicule à tous usages.

Joly construit la remorque qui suit sans ennui.

## Un cadeau pour les motocyclistes

DERNIER cri : Saint Christophe sur le garde-boue. Comme il est populaire Saint Christophe ! le patron des automobilistes et motocyclistes, mais pour que son talisman exerce sa puissance protectrice, il ne doit pas être acheté, mais offert par un ami sincère.

Barthélemy, le spécialiste du flat-twin, continue à figoler le moteur A. B. C. qu'il a si magistralement transformé. Bientôt nous verrons ce moteur dans un nouveau cadre et tirant un sidecar.

Nos lecteurs pourront obtenir une élégante plaquette « Saint Christophe » qui s'applique facilement sur le garde-boue des motocyclistes.

Ils recevront cette plaquette gratuitement, en achetant un bidon de deux litres d'huile « Speedwell », soit directement à la Société Française des Huiles Spéciales « Speedwell » dont l'adresse figure déjà dans ce numéro, soit chez leur fournisseur habituel.

De plus, ils trouveront sur chaque bidon un coupon donnant droit à une prime.

Ecrivez aujourd'hui même, cette occasion n'est valable que jusqu'à fin janvier 1934.

## Stock Mésa + New-Map = Frotey

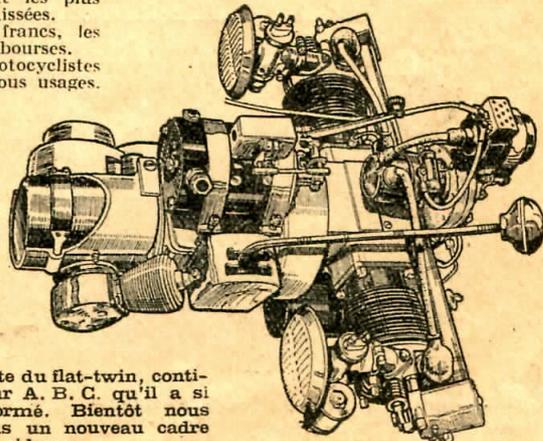
DANS notre numéro du 6 janvier, page des Fabricants nous avons montré à nos lecteurs un des appareils spéciaux de l'atelier de M. Frotey... et non Fiste... comme il a été écrit par erreur. Nous tenons à rectifier l'orthographe du nom dans l'intérêt des motocyclistes, qui chercheraient en vain M. Fiste parmi les agents de moto. Spécifions, en outre, que M. Frotey est déjà connu de nos lecteurs en tant qu'agent général de New-Map. Son adresse figure d'ailleurs régulièrement dans *Moto Revue*.

## Modèles 1934

DÈS à présent on peut voir à l'agence parisienne Monet et Goyon la plupart des modèles 1934 qui avaient été remarqués au dernier Salon. En dehors de la gamme déjà connue de cette marque, signalons parmi les motos exposées dans le magasin du boulevard de Courcelles : la nouvelle populaire 175 cmc. à moteur Villiers, simple échappement, et la nouvelle 250 quatre-temps soupapes latérales, moteur Monet-Goyon et boîte séparée. Cette machine se signale tout particulièrement à l'attention par son économie, intéressante avec la nouvelle taxe de circulation, économie allié à de hautes possibilités de vitesse. Un essai de ce modèle est du reste prévu, dont le compte-rendu paraîtra certainement courant février.

## Des occasions rares

ON nous signale chez Rémy tout un lot d'occasions rares parmi lesquelles quelques machines de grande classe et de haute réputation. Toutes ces motos d'occasion sont en parfait état et prêtes à prendre la route. Signalons au hasard : une Rudge 500 T.-T., sélecteur 4 vitesses ; une René-Gillet 1.000 à suspension arrière équipée d'un Bernardet ; une 500 Gillet-Herstal à culbuteurs équipement Bosch ; une Jonghi 350 cmc., culbuteurs, et diverses autres machines d'excellente réputation, chacune d'elles aux conditions les meilleures, avec possibilité de reprise ou d'échange.



# GRAND CONCOURS DES RÉSERVOIRS

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

## RÈGLEMENT

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

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

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

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

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

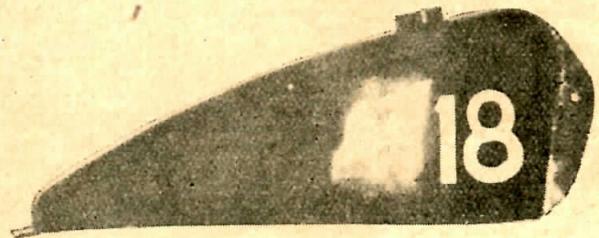
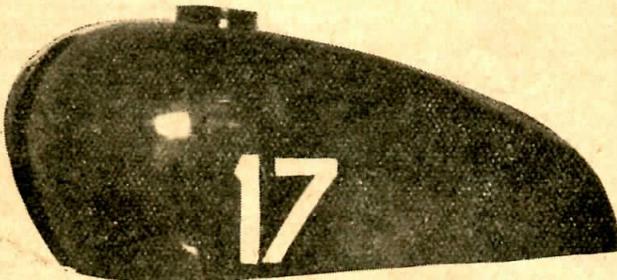
*Nous publions dans ces colonnes les photos des réservoirs exposés à la Maison de la Moto, groupés par 4 ou 5. Devant chacun des numéros désignant un réservoir, numéro qui sera le même que celui adopté à la Maison de la Moto, nous mettrons la première lettre de la marque du réservoir. La difficulté du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

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

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

## LISTE DES PRIX

- 1<sup>er</sup> prix :  
Un vélomoteur Ultima, modèle 1934, moteur Ultima, débrayage à disques fonctionnant dans l'huile, valant 1.500 francs.
- 2<sup>e</sup> prix :  
Un vélomoteur Prester, modèle 1934, moteur Train, débrayage, valant 1.415 fr.
- Du 3<sup>e</sup> au 1<sup>10</sup>e prix exclus :  
Une blague à tabac à fermeture éclair.
- Du 1<sup>1</sup>e au 17<sup>e</sup> prix exclus :  
Un mirovelo, retroviseur.
- Du 17<sup>e</sup> au 24<sup>e</sup> prix exclus :  
Un vérificateur Edco.
- Du 24<sup>e</sup> au 31<sup>e</sup> prix exclus :  
Un sénéfuge.
- Du 31<sup>e</sup> au 38<sup>e</sup> prix exclus :  
Un Firezone.
- Du 38<sup>e</sup> au 45<sup>e</sup> prix exclus :  
Une lampe d'aile.
- Du 45<sup>e</sup> au 52<sup>e</sup> prix exclus :  
Un Projex.
- Du 52<sup>e</sup> au 60<sup>e</sup> prix exclus :  
Un porte-carte d'identité.
- Du 6<sup>1</sup>e au 67<sup>e</sup> prix exclus :  
Un filtre Espur.
- Du 67<sup>e</sup> au 75<sup>e</sup> prix :  
Un porte-mine, vérificateur de bougies



M.....

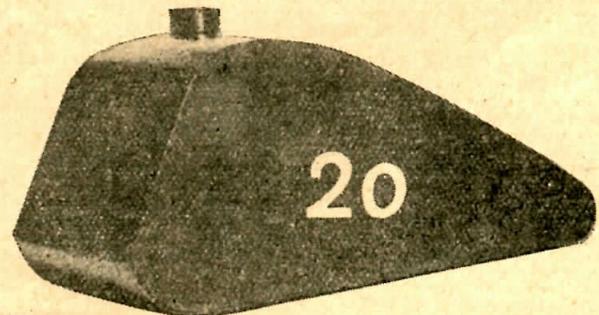
Concours exclusivement réservé à nos abonnés.

A.....

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

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

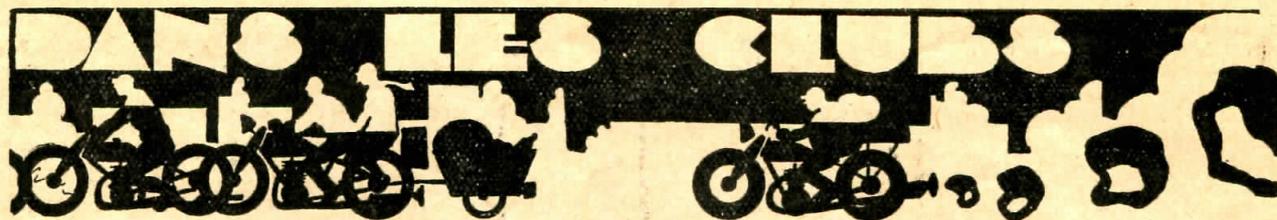
Il ne sera pas répondu aux demandes de renseignements.



S.....

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

B.....



### M. C. DE PARIS

Au M.C. de Paris

chaque Dimanche une sortie

Ce club, qui vient d'obtenir une mention très élogieuse du journal « l'Auto », lors de l'attribution par celui-ci du Challenge du meilleur Club, a fait preuve en 1933 d'une très grande activité touristique. Qu'on en juge : du 15 janvier au 17 décembre, 47 sorties furent organisées, pour un kilométrage d'environ 9.000 km.; chaque sortie fut suivie par une moyenne de 20 membres; une sortie en réunit 52; le kilométrage total parcouru par les participants a été d'environ 130.000 km.; de nombreuses sorties furent faites en pique-nique.

Visites nombreuses de sites et monuments. Le canotage, la natation et le football furent souvent pratiqués. De nombreuses sorties eurent lieu sur le théâtre des exploits de l'équipe sportive du M.C.P. qui, quoique ne luttant pas toujours à armes égales avec les amateurs des grands clubs, fut souvent victorieuse, et avec qui il fallut toujours compter. Deux sorties de trois jours au bord de la mer et cela dans des conditions pénuiaires très intéressantes. Et en fin d'année un classement touristique doté de 1.500 francs de Prix.

A chaque sortie le M.C.P. fournit des itinéraires détaillés, et, un service de dépannage est à la disposition des malchanceux (et cela comme de juste gratis). Jamais un participant en difficulté n'est livré à lui-même.

Le M.C.P. possède un organisme touristique nanti d'une vieille expérience de la Route, une connaissance parfaite des itinéraires et des bons coins. Vieux et jeunes motards et sidecaristes qui veulent faire du Tourisme et de bonnes ballades dans de bonnes conditions et en gaieté, adhèrent au M.C.P., le club des « Bons Amis ». Sportifs qui veulent un club où les jeunes ne sont pas sacrifiés aux « as », qui veulent vous « sortir » et prouver votre valeur, adhèrent au M.C.P., le club qui guidera vos premiers pas et vous révélera Motocyclistes jeunes et vieux, touristes ou sportifs, le M. C. P. sera pour vous un club où vous vous sentirez en famille, et qui vous fera apprécier plus profondément les joies de la moto.

Dimanche 14, sortie sur Asnières-sur-Oise (visite de l'Abbaye de Royaumont), départ à 13 heures, porte de la Chapelle.

Renseignements et itinéraires, le mercredi à 21 heures au siège et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-50.

### FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE DE L'EST

Moto-Club de Champagne

Le club affilié de Châlons-sur-Marne nous informe qu'il vient de changer de nom et s'appellera désormais Moto-Club de Champagne. Qu'on se le dise.

#### Un nouveau Club

NOTRE camarade Charles Bœuf, ancien vice-président du M.C.V.F. vient de fonder à Longwy le Moto-Club des Trois Frontières. Le comité provisoire se compose de la façon suivante : *Président* : Charles Bœuf; *vice-présidents* : MM. Pierre Postal et Edgard Ring; *secrétaire général* : Achille Maire; *secrétaire-adjoint* : Jean Grain; *trésorier* : Louis Barboni; *membres administrateurs* : MM. Vonner Paul, Barboni Basile, Remy André, Raty Léon, Cambresis et Lelour Robert.

M. Bœuf, président, a bien voulu écrire à la F.M.E. que sa demande d'affiliation ne tarderait pas. Dans cet espoir nous souhaitons au Moto-Club des Trois Frontières à Longwy et à son jeune et actif Comité longue Vie et prospérité.

### La Belgique honore nos morts de la guerre

A l'occasion de son Assemblée générale du 28 janvier prochain, nos camarades belges d'Arion nous rendront visite et iront déposer au monument du Poilu une palme à la mémoire des morts français de la grande guerre. Ce beau geste de nos amis belges qui, de tout temps, ont été les fidèles alliés de la France, sera apprécié par tous les motocyclistes et sportifs. On nous annonce aussi la venue à Metz des Clubs de Corbeil, Châlons, Charleville, Neuves-Maisons, Saverne, Sarreguemines, Merlebach, Conflans, Jarny, Auboué, Homécourt, Jœuf, Thionville, Rombas, Moyeuve, Longwy, Havange, Uckange, Petite Rossel, Grosbliedersstroff, Verdun et Vincennes. La ville de Metz sera le 26 courant le rendez-vous de tous les motocyclistes de l'est de la France. Quelques clubs Luxembourgeois seront également des nôtres. Les personnes désireuses de déjeuner à Metz sont priées de se faire inscrire chez le président, M. A. Barthélemy, aux Sports Lorrains, 7, rue Mazelle, Metz.



### AMICALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES

L'AMICALE des Clubs Motocyclistes, fondée en 1932 par une quinzaine de sociétés motocyclistes de la région parisienne, compte actuellement trente-deux clubs ayant leurs sièges sociaux en Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Eure-et-Loir et Orne. Aussi, devant cette réussite, la dernière réunion des clubs a-t-elle décidé la transformation du groupement en Association légalement constituée, déclarée et reconnue, ceci afin de permettre une extension plus grande encore et un accroissement considérable des avantages offerts aux membres des clubs associés.

Cette décision ne doit surprendre personne, car elle était dictée par l'évolution même du groupement. En effet, une association aussi importante, groupant maintenant plusieurs milliers de motocyclistes, doit-elle avoir sa raison d'être et son but. La nouvelle organisation ne fait que donner une existence légale à l'Amicale; le but de celle-ci reste identique au but primitif : grouper tous les clubs motocyclistes en une union profitable à tous, réunir tous les efforts isolés en une action commune qui affirme la force que peut représenter le motocyclisme en France. Car l'Amicale a décidé d'étendre son rayon d'action à toute la France; aussi fait-elle appel à toutes les sociétés qui souffrent actuellement des maux subis par la moto. Elle leur demande simplement leur adhésion. L'Amicale n'entre en lutte avec personne; elle veut simplement unir tout le monde dans un même idéal et faire profiter tous ses adhérents des immenses avantages qu'ils seront en droit d'obtenir par leur nombre. En un mot, elle veut développer le plus possible l'œuvre active qu'elle a entreprise et qui a si bien réussi jusqu'à présent. L'Amicale ne cause aucun ennui aux clubs qui sont ses membres; ceux-ci conservent leur entière liberté en matière sportive et en toute matière. Ils ne peuvent que retirer des avantages de la force représentée par l'Amicale.

Le premier Comité de Direction a été constitué ainsi qu'il suit :

*Président* : Baude. *Vice-présidents* : Bolot, Gensac. *Secrétaire général* : Garnier. *Secrétaire-adjoint* : Cantalice. *Trésorier* : Longefay. *Trésorier-adjoint* : Vanders. *Archiviste* : Richer. *Assesseurs* : Croizard, Demerson, Lesage, Lecoq.

Ce sont là des noms connus dans le monde motocycliste et ils ne peuvent qu'apporter une garantie supplémentaire aux espoirs formulés dans la réussite de l'action entreprise.

Tous renseignements relatifs à l'Amicale, peuvent être demandés par écrit au siège social, 8, rue Saint-Denis, à Paris, ou au président, Marcel Baude, 26, rue de l'Avenir, Les Lilas (Seine), ou encore au secrétaire général, Marcel Garnier, 6, villa de la Tourelle, à Montreuil-Sous-Bois (Seine).

### M. C. DE MAISONS-ALFORT

Lors de notre Assemblée générale le bureau a été ainsi formé :

*Président d'honneur* : M. Terret. *Président* : M. Pavoletti. *Vice-président* : M. Latieule. *Secrétaire général* : M. Barbot. *Secrétaire-adjoint* : M. Barbières. *Trésorier* : M. Suard. *Trésorier-adjoint* : M. Bussede. *Président sportif* : M. Marrié. *Président touristique* : M. Lenoir Raymond. *Directeur touristique* : M. Catinéau. *Assesseurs* : M. Lenoir Roger, M. Landry.

Cette assemblée s'est passée dans une étroite et franche camaraderie, il n'y eut aucun manquant à l'appel.

Sportifs qui désirez faire de la compétition, venez dans nos rangs, vous y serez bien accueillis et bien conseillés.

### M. C. PUTEAUX

Le Motor-Club de Puteaux a l'honneur de vous informer que dans sa dernière réunion générale les membres du bureau ont été élus de la façon suivante :

*Président* : M. Jourdain. *Vice-président* : M. Rossignol. *Secrétaire* : M. Julien. *Secrétaire-adjoint* : M. Pecque. *Trésorier* : M. Mauguin. *Trésorier-adjoint* : M. Cannet. *Archiviste* : M. Arnaison.

### M. C. RENNAIS

Les membres du M. C. R. réunis au siège social ont procédé à l'élection du bureau pour 1934, qui est ainsi composé :

*Président* : M. Blanchet; *vice-président* : M. Maurice Gallou; *secrétaire général* : M. M. Marie; *trésorier* : M. Rolland; *membres du bureau* : MM. Bonnallie, Aubrée, Hardy fils, de Brejerac, Tillou, Cupif et Hamoniau.

Une fois les élections terminées, le président, M. Blanchet, remercia les membres d'être venus nombreux et leur promit pour l'année 1934 le plus grand succès à nos futures épreuves.

### M. B. C. PARIS

La récente assemblée générale du Moto-Ball Club de Paris, vient de démontrer la grande activité dont a fait preuve cette jeune association, fondée en mai 1932, tant au point de vue administratif, financier et sportif, tout particulièrement au cours de la saison écoulée.

Du côté administratif, nous devons à ce club, l'initiative de la constitution de l'A. F. M. B., créatrice du premier championnat de France.

Côté financier, ne comptant en tout, que dix-huit membres, ce club vient de clore son bilan, avec un avoir de près de huit mille francs, situation d'autant plus florissante, si l'on considère les frais supportés pour l'entretien des machines des joueurs. Aussi, le Comité vient de passer commande de six 250 cmc., spécialement étudiées par Terrot.

A ce sujet, il est bon de rappeler que, contrairement à certaines informations, cette équipe fut désavantagée, cette saison, du fait que les motos « Terrot » des joueurs, n'étaient nullement des machines spéciales et identiques, mais de simples motos « touristes » sur lesquelles étaient apportées les quelques modifications qu'impose le règlement officiel,



Le sport aux colonies. Grâce à d'actifs organisateurs parmi lesquels il faut féliciter MM. Prediger, Bonfil, Pottier et Miot, Tamatave (Madagascar) a eu son premier kilomètre lancé le 11 novembre dernier. Voici la toule à l'arrivée.

mais au point par la maison William-Rodier, à Saint-Denis.

Le résultat sportif, est également appréciable, ayant disputé 25 matches; 20 victoires, 2 matchs nuls et 3 défaites. Précisons, en ce sens, que le M. B. C. Paris, est la seule équipe ayant battu, cette année, l'Union Motocycliste de l'Aube, par 2 buts à 0, le 4 juin dernier, à Coulommiers. Cette équipe, finaliste du championnat de France, est champion du Nord (Paris) de l'A. F. M. B.



#### U. A. M. ILLE-ET-VILAINE

Le jour de Noël, l'U. A. M. d'Ille-et-Vilaine avait convié ses membres actifs et amis à un apéritif d'honneur au siège du club. Outre les cinquante et quelques membres qui avaient répondu à l'invitation, autour de M. Louet, l'actif président de l'U. A. M., avaient pris place :

M. Bougaud, adjoint à M. le Sénateur-Maire de Rennes, président d'honneur; M. Ferchat, administrateur du « Nouvelliste de Bretagne » et de nombreuses personnalités. Étaient excusés : M. Janiel, maire de Saint-Jacques de la Lande; M. Frédoût, directeur de l'« Ouest-Journal », qu'un de ses collaborateurs représentait.

En termes choisis, M. Louet exprima sa joie et sa reconnaissance à ceux qui avaient répondu à son appel. Il évoqua les succès passés, dit un mot de la tâche entreprise et en partie réalisée et leva son verre aux succès à venir.

En une allocution pleine d'humour, M. Bougot dit tout l'intérêt qu'il portait au sport motocycliste et assura l'U. A. M. de son concours le plus entier.

M. Le Guilloux, secrétaire général, dit quelques mots de la situation actuelle du club, situation qui s'avère très satisfaisante.

Puis, dans une atmosphère de gaieté et de bonne humeur, les verres furent choqués aux futurs lauriers de l'U. A. M. dont cette amicale manifestation a permis de souligner l'entrain et la féconde activité.



#### M. C. PALAISIEU Rallye d'hiver

Le M. C. Palaisien organise le 18 février, son 3<sup>e</sup> Rallye d'hiver, avec le concours de l'Amicale des Clubs indépendants.

Ce rallye est le mieux doté comme prix (en 1933, 118 partants, 118 prix) dont le

superbe challenge déteu actuellement par le M. C. Corbell.

Le règlement paraîtra dans ces colonnes très prochainement.

Cette épreuve est ouverte à tout amateur faisant partie d'un club ou non.

## CALENDRIER

### Calendrier sportif 1934 du Club Motocycliste Charpennois

PAQUES, les 1<sup>er</sup> et 2 avril. — Avignon. Visite du Château des Papes.

Ascension, 10 mai. — La Dent du Chat, par Yenne, Le Bourget, Aix-les-Bains, Chambéry, Les Gorges de Chailles.

Pentecôte, 20, 21 et 22 mai. — Les Grands Goulets, par Valence et retour par Grenoble. 10 juin. — Organisation d'un rallye.

Semaine du 15 août. — Sortie sur Paris. Notre-Dame de Lorette et les Champs de bataille jusqu'à Verdun.

Ceci est le calendrier officiel des sorties du Club au cours de l'année 1934. D'autres sorties champêtres et concours divers seront organisés selon les dimanches disponibles.

## NOS ORGANISATIONS

### BREVET D'APTITUDE MOTOCYCLISTE

Nous publions à nouveau le projet de règlement du Brevet d'Aptitude Motocycliste. Nous remercions les nombreux correspondants qui nous ont adressé leurs encouragements et leurs suggestions. La grande majorité approuve pleinement notre règlement et les suggestions envoyées ont surtout trait aux motocyclistes de province pour lesquels il sera difficile de se rendre à Montlhéry. Nombre de lecteurs ont indiqué l'organisation, par chaque club, d'une sorte d'éliminatoire intime avec engagements payants, dont le total servirait à dédommager une partie des frais de route des concurrents choisis.

### PROJET DE RÈGLEMENT Article Premier

MOTO Revue organise pour ses lecteurs sur le circuit routier de 9,181 km. de l'autodrome de Montlhéry une épreuve fermée, sur invitations, s'adressant à tous les motocyclistes pourvu qu'ils soient titulaires du permis de conduire.

#### Art. 2

Le Brevet d'Aptitude Motocycliste a pour but de prouver de façon plus nette, que le permis de conduire, les aptitudes des candidats à la conduite et à la connaissance technique des motocyclistes.

#### Art. 4

Le Brevet d'Aptitude Motocycliste comprendra deux parties : technique et pratique.

### Épreuve technique

AVANT le départ chaque concurrent tire au sort un numéro correspondant à une liste secrète de pannes réparables par les moyens du bord dans un temps sensiblement équivalent. Le concurrent ayant indiqué son numéro à un commissaire celui-ci prend sa machine et en secret provoque la panne dont le numéro correspond sur la liste type au numéro tiré par ledit concurrent.

Toutes les machines ayant été déréglées sont mises en parc fermé jusqu'au moment du départ. Il est bien entendu qu'aucune panne ne consistera en une détérioration d'une pièce ou en un dérèglement qui pourrait provoquer des troubles graves ou un accident. Toutes ces pannes sont facilement décelables pour un motocycliste averti et devront être réparées uniquement par les moyens du bord et sans aide.

Tous les concurrents sont alors rangés avec leur machine sur la ligne de départ.

Au signal : partez ! les concurrents doivent tenter de prendre le départ, le temps pris par la réparation possible entrant en ligne de compte dans les pénalisations du premier tour du circuit de l'épreuve pratique proprement dite.

### Épreuve pratique

Les concurrents auront à effectuer :  
En 175 cmc., 15 tours du circuit routier de 9 km. 18137, chronométrés tour par tour sur la base de 12 m. au tour (moyenne 45,906 km-h.).

En 250 cmc., 18 tours du circuit routier, chronométrés tour par tour sur la base de 10 m. au tour (moyenne 55,088 km-h.).

En 350 cmc., 20 tours du circuit routier chronométrés tour par tour sur la base de 9 m. au tour (moyenne 61,209 km-h.).

En 500 cmc., 23 tours du circuit routier chronométrés tour par tour sur la base de 8 m. au tour (moyenne 68,860 km-h.).

Au-dessus de 500 cmc., 24 tours du circuit routier chronométrés tour par tour sur la base de 7,30 au tour (moyenne 73,450 km-h.).

Les sidecars seront assimilés à la catégorie so o, immédiatement inférieure.

Pénalisations. — Les temps sont pris tour par tour, l'avance prise dans un tour ne comptant pas pour les suivants, chaque concurrent partant avec un bagage de 2.000 points, tout retard pris par le concurrent à chaque tour est pénalisé à raison de 1 point par seconde.

### 100 mètres départ et arrivée arrêtés

Le concurrent est sur la ligne de départ moteur arrêté. Au signal donné par un commissaire, il doit mettre en route au kick et arriver à roue avant sur la ligne d'arrivée, distante de 100 mètres du départ.

Le concurrent ne devra ni avancer en poussant avec ses pieds, ni reculer une fois arrêté.

Pénalisations. — 1 point par seconde et 1 point par 10 cm. d'écart en avant ou en arrière de la ligne de départ. Tout concurrent ayant dépassé 2.000 points de pénalisations au cours de l'épreuve sera automatiquement refusé au Brevet d'Aptitude Motocycliste.

### Mentions

Le Brevet d'Aptitude Motocycliste portera les mentions suivantes selon le bagage de points qui restera au concurrent l'épreuve une fois disputée :

Expert, au-dessus de 1.700 points (1.700 compris);

Très bien, au-dessus de 1.500 points.

Bien, au-dessus de 1.200 points.

Assez bien, au-dessus de 1.000 points.

Passable au-dessus de 1.000 points et jusqu'à 1 point.

Un insigne sera offert à tous les concurrents ayant obtenu le Brevet d'Aptitude Motocycliste.

# Sport

## Les dix meilleurs champions

Après les douze plus belles motos, voici les dix meilleurs champions motocyclistes de l'année, classés par notre confrère l'Auto :

- |                 |               |
|-----------------|---------------|
| 1. Boetsch.     | 6. Pahin.     |
| 2. Monneret.    | 7. Coulon.    |
| 3. Boura.       | 8. Andreino.  |
| 4. J. Braccini. | 9. Marlin.    |
| 5. Amort.       | 10. Lieutaud. |

Comme tous les classements, celui-ci est discutable, car il est très difficile, ainsi que l'écrit notre confrère, de faire entrer en ligne de compte sur le même plan des épreuves aussi diverses que des records, des courses de côte, des circuits de vitesse, d'endurance ou de régularité.

Néanmoins on peut s'étonner de ne pas voir classer Loyer, Jeannin, Bernard, Rapeau, Barthélémy, R. Braccini et Bourguin. Mais la critique est aisée, les classements difficiles...

## LE CHAMPIONNAT DU CONDUCTEUR

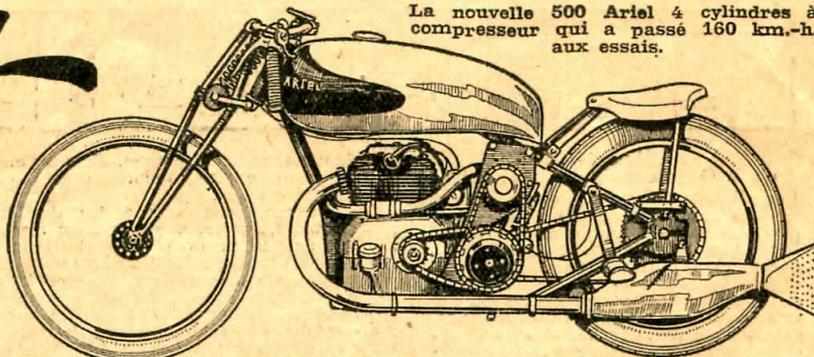
### Barthélémy s'inscrit

Le sympathique Barthélémy, l'as du sidecar, qui a fait une si brillante saison pour Bernardet, Köchler-Escoffier et Soyer, s'inscrit à notre championnat. Voici son palmarès 1933 :

Chanteloup : 1. cat. S. 600, record ; Châtea-Thierry : 1. cat. S. 600, record ; Saint-Quentin : 1. cat. S. 600, record ; Epreuve technique et pratique Molo Revue : 1. cat. Sidecars ; Paris-les Pyrénées-Paris : 1. cat. S. 600, S. P., médaille d'or ; Grand Prix de France : 1. cat. Side 350 cmc. ; 15 records du monde : Sidecars 350, 600 et 1.000 cmc. et record général des 24 heures.

### Un beau palmarès d'amateur

L'amateur lorrain, Fernand Monti, nous envoie l'impressionnant palmarès qu'il a remporté au cours de l'année 1933.



La nouvelle 500 Ariel 4 cylindres à compresseur qui a passé 160 km.-h. aux essais.

Cat. 350 cmc.  
Côte de Chavigny (Nancy) : 1<sup>re</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 1. record ; 2<sup>e</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 1. record, meilleur temps, journée amat. toutes catégories. Kilomètre de Lunéville : 1. Côte du Parmont : 1. record, meilleur temps, journée amat. toutes catégories. Côte du Felsberg : 1. Circuit des Vosges : 1. ex-aequo, médaille d'or. Côte de Villers : 2. ; Circuit de Gerardmer : 2. Côte de Mittelhausbergen (Strasbourg) : 1<sup>re</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 2 ; 2<sup>e</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 2. Côte de Laval-Bruyères : 3. Championnat du G. M. A. C. L. : 2.

Cat. 250 cmc.  
Côte de Chavigny (Nancy) : 1<sup>re</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 2 ; 2<sup>e</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 2. Côte de Villers : 1. record Circuit de Gerardmer : 2. Côte de Mittelhausbergen : 1<sup>re</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. lancée, 1. record ; 2<sup>e</sup> épreuve, dép. arrêté, arr. arrêtée, 1. Côte de Laval-Bruyères : 1. record. Kilomètre de Lunéville : 2.



### Première Eliminatoire

Donnons quelques précisions sur cette intéressante épreuve de qualification qui se courra le 25 février prochain, sur le circuit routier de 9 km. 181, de l'Autodrome de Montlhéry.

Ouverte aux propriétaires réels de voitures jusqu'à 1.100 cmc. cette course est organisée par l'A. M. C. F. et l'A. C. I. F., dans un but de diffusion sportive.

L'épreuve aura lieu sur huit heures et les concurrents seront classés au plus fort kilométrage. Il sera pris, parmi ces classements, au moins deux conducteurs pour les voitures jusqu'à 750 cmc. et trois conducteurs pour

les voitures jusqu'à 1.100 cmc. L'équipement des voitures est libre.

Les règlements soumis à l'A. C. F., vont paraître sitôt acceptation.



### A. F. MOTO-BALL Championnats et Coupe de France

Devant le grand succès remporté par son premier Championnat de France de Moto-Ball, l'A.F.M.B. a décidé de renouveler cette organisation en 1934, sur les mêmes bases, c'est-à-dire :

Championnats Régionaux, par addition de points, en matches aller et retour, entre toutes les équipes engagées dans chaque zone savoir : match gagné 3 points ; match nul : 2 points ; match perdu : 1 point.

Les Champions Régionaux, qui devront être connus, le 15 juillet, au plus tard, se rencontreront par élimination, en quarts, demis et finale pour le titre de Champion de France 1934.

D'autre part, afin d'encourager les équipes de seconde série, ainsi que les associations nouvellement constituées, l'A.F.M.B. met également, en compétition, en leur faveur, une « Coupe de France », dont les règlements, actuellement à l'étude, seront mis au point, lors de la prochaine assemblée de l'Amicale.

Rappelons aux nouveaux Clubs désirant adhérer à l'A.F.M.B. qu'aucune cotisation n'y est perçue, un droit unique d'adhésion (25 fr.), donne, à celui-ci la faculté d'être représenté par un de ses membres, au sein du Comité.

Renseignements à G. Allain, Secrétaire général, 39, rue Ernest-Renan, Saint-Denis (Seine).



Le sport aux colonies. Quelques concurrents du kilomètre lancé de Tamatave. De gauche à droite : De Viviès, Balbine, Champion, Kock. Marqué d'une croix : M. Prediger, l'organisateur de cette belle épreuve.

# EN BELGIQUE

## L'activité de la Commission Sportive fédérale

Le docteur Lamborelle vient d'établir un très intéressant rapport sur l'activité déployée par la Commission Sportive de la Fédération Belge, pendant l'année 1933. Le document est très long; nous allons en dégager les points les plus saillants. La C. S. a d'abord permis aux juniors de recevoir des prix en espèces, mettant ainsi fin au système des bons d'achat, dont l'utilisation était difficile ou même impossible à contrôler. Vu les conditions financières actuelles qui pèsent si lourdement sur le budget du coureur motocycliste, le Comité Sportif n'a pas cru qu'il serait révolutionnaire d'autoriser les juniors à récupérer une partie de leurs frais.

Il a été interdit aux licenciés de participer à des courses disputées sur vélodrome et cette mesure est suffisamment justifiée du fait du danger de ces exhibitions et de leur caractère, plus mercantile que sportif.

Il a été décidé la création d'un Championnat National des Side cars à disputer sur certaines épreuves en circuit. Ce championnat a été gagné par Roland, pour les Juniors, et Edison pour les Seniors.

La Commission Sportive a pris les décisions suivantes concernant les licenciés à accorder aux dames :

1° Les dames pourront être titulaires d'une licence qui leur permettra de prendre part aux gymkhanas et rallies;

2° Dans le but d'avoir un contrôle, qui s'était révélé indispensable, sur les passagers de side-cars, en course, il a été créé pour ceux-ci une licence spéciale. Les dames pourront également obtenir cette licence, mais elles ne seront autorisées à participer, comme passagères, qu'aux compétitions ne comportant aucune épreuve de vitesse.

## La suppression du championnat interclubs juniors

Le Championnat Interclubs Juniors est revenu haut la main à l'Auto Moto Club de Bruxelles qui obtient la première place avec 87 points; tandis que l'Union Motoriste de Bruxelles se classe deuxième avec 74 points. L'A. M. C. B. ayant déjà été victorieux en 1931 et 32, devient donc possesseur, à titre définitif, du troisième trophée fédéral, alors que les deux premiers avaient été enlevés par l'U. M. B.

Si on considère qu'il y a près de 130 clubs affiliés à la F. M. B. et si l'on veut noter que le club classé 3° n'atteignait généralement qu'environ la 8° ou la 10° partie des points du premier; de toute évidence, le but prévu par la création du Championnat Interclubs Juniors n'est pas atteint. Ce but était de provoquer une émulation constante pour une participation toujours plus nombreuse des juniors aux courses. Or, l'expérience de dix ans a prouvé que cette façon de voir n'avait été partagée que par un nombre infime de clubs, aussi la Commission Sportive a pris récemment la décision: la suppression définitive du Championnat Interclubs junior.

## Coup d'œil rétrospectif sur la saison 1933

Le Championnat National de vitesse et Grand Prix Motocycliste ont encore donné cette année l'occasion d'enregistrer deux brillants succès. Nous en remercions très sincèrement et de tout cœur, M. Maurice Pire, le très habile, très compétent et très dévoué commissaire général des grandes organisations sportives de la F. M. B. Il a encore su, en cette difficile année 1933, amener au poteau de départ 38 concurrents pour le Championnat et 45 pour le Grand Prix. Ces deux importantes courses donnèrent lieu à du sport magnifique. Nous tenons à signaler aussi l'excellente tenue des juniors. Les résultats du championnat National Juniors furent excellents et justifient pleinement la création de cette épreuve.

Quant au Grand Prix, le sport pratiqué fut d'une qualité telle que les records de la moyenne et du tour le plus vite furent battus

dans toutes les catégories. Jamais pareil fait ne s'était encore produit sur le circuit de Francorchamps.

En terminant le chapitre des grandes courses fédérales, nous tenons à rendre, une fois, de plus, un douloureux et fervent hommage au souvenir des deux hommes qui, cette année, payèrent de leur belle et jeune vie leur enthousiasme pour notre sport: à la mémoire du junior Miesse, qui fit une chute mortelle au Championnat National alors qu'il tenait la tête de sa catégorie, et à celle du prestigieux expert Robert Grégoire, l'une des plus belles figures du sport motocycliste belge, qui perdit brutalement la vie dans un dérapage à l'entraînement, la veille du Grand Prix.

## Le nombre des licences et des épreuves

CONCERNANT son activité administrative, la C. S. de la F. M. B. a délivré, en 1933, 104 licences aux juniors assurés, 73 aux juniors non assurés, 93 aux seniors assurés, 52 aux seniors non assurés et 13 experts, soit en tout 331 licences, alors que l'an dernier, on en avait délivré 516; ce qui indique que la présente année accuse, par rapport à l'an dernier, une diminution des effectifs coureurs de 35%. D'autre part, la Commission Sportive eut à examiner 19 règlements d'épreuves nationales ou internationales; alors qu'en 1932, il en avait approuvé 21, soit une diminution de 10% environ. On serait donc tenté, à première vue, de conclure à une régression du sport motocycliste en Belgique. Mais il faut surtout imputer cette diminution à la cherté de l'exploitation des machines (prix élevé des essences, huiles, réparations, mise au point), à la diminution du budget de publicité des firmes (motos et accessoires) et à la disparition des primes allouées aux coureurs non professionnels.

## La base du calendrier

Si nous jetons un coup d'œil récapitulatif sur le sport motocycliste pratiqué, en 1933, en Belgique, nous voyons que le calendrier sportif national comportait comme d'habitude, outre le Championnat National de Vitesse et le Grand Prix Motocycliste, toute une série de compétitions de vitesses en circuit dont le Grand Prix Defoin, le Grand Prix de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le Grand Prix de Floreffe, le Grand Prix des Frontières et le Grand Prix de Bruxelles. Ensuite, il y eut la Coupe de la Meuse, prototype de ce que l'on pourrait appeler la course d'obstacles, et la Coupe Liliane, mise sur pied de façon parfaite à Bruxelles par l'Elans Motor Club d'Etterbeek. Nous remarquons aussi qu'à côté des anciennes épreuves d'endurance en régularité et en vitesse (24 heures du Moto Auto d'Anvers; 24 heures de l'A. M. C. de Herve-Visé-Geer; Circuit des Villes Martyres par le Liège Motor Club), est venue s'ajouter une nouvelle course de longue haleine: Liège-Chamonix-Liège, remarquablement organisée par le Sporting Motor de Liège.

Et enfin, la course de côte de l'Auto Moto Club de Wavre, ainsi que les kilomètres arrêtés ou lancés de la Coupe Flamande de l'Auto Moto Club Marchois, de l'Ostende Moto Sport, du Moto Sport de Bruges et du Cercle Motocycliste Gesvois ont incontestablement constitué des événements parfaitement intéressants et fort bien organisés.

## Des moyennes!

Si nous examinons les palmarès de ces épreuves, nous nous rendons immédiatement compte de l'excellence des performances qui furent accomplies. Signalons au hasard les vitesses: de 92 km. 620 par Goor en 175 cmc., à Chimay; de 115 km. 530 par Milloux en 350 cmc., à la même course de Chimay; de 109 km. 380 par Edison en side-cars 600 cmc., toujours au Grand Prix des Frontières; admirons les 108 km. 690 de Demeuter (500 cmc.), sous une pluie battante au Grand Prix de l'Entre-Sambre-et-Meuse; les 119 km. 520 du même Demeuter et les

119 km. de Poncin (500 cmc.) au Grand Prix de Floreffe; les 122 km. 280 de Poncin (500 cmc.) à Chimay; applaudissons les 129 km. 530 faits au circuit de Chimay en 500 cmc. par Renier père, qui se paie le luxe de porter le record général du tour de ce circuit à 131 km. 757 et, pour terminer cette énumération, rappelons la merveilleuse course du regretté Robert Grégoire qui, au championnat National de 1932, contrarié par les conditions météorologiques, atteignit cependant la vitesse moyenne de 122 km. 210.

Voilà un programme de compétitions parfaitement éclectiques et tout un faisceau de performances que nous pouvons être fiers de signaler. Cet ensemble justifie la conclusion optimiste que nous libellerons en disant que, malgré une diminution sérieuse des effectifs coureurs, l'année 1933 nous a montré en Belgique, un sport motocycliste ne présentant aucun stigmate de dégénérescence, mais portant au contraire les signes d'une vie saine, vigoureuse et féconde.

Georges DETAILLE.

## MOTO-REVUE BELGE

### En vue des belles excursions

AFIN de pouvoir établir le plus tôt possible son programme d'excursions pour la saison prochaine, la commission de tourisme de l'Union Motor Namurois fait appel à tous les projets et à toutes les suggestions de ses membres.

### Chez les Dinantais

DONNÉ à l'Hôtel des Ardennes, le banquet annuel de l'Union Motor Dinant a été, comme à l'habitude, une excellente manifestation de camarades et un gros succès gastronomique. D'autre part, l'Assemblée générale annuelle de l'Union Motor aura lieu le 14 janvier prochain, à 11 heures, au local, Hôtel « A la Ville de Bruxelles » Grand Place, à Dinant.

Il y sera discuté de l'ordre du jour suivant :

1° Rapport du Conseil d'Administration;

2° Elections statutaires;

En remplacement de MM. Gérard Notet et Louvigny, membres sortants et rééligibles; M. le Comte X. d'Oultremont, décédé, et MM. Preud'homme et Scaillet, démissionnaires.

3° Modifications aux statuts.

### Tourisme

Le classement définitif du championnat touriste de l'Etoile Motocyclisme sérésienne a été établi comme suit :

1. Lekeu F., 95 points; 2. Lizen R., 95 p.; 3. Colpin L., 63 p.; 4. Mathieu L., 60 p.; 5. Hendrix, 55 p.; 6. Pirotte H., 50 p.; 7. Dupont J., 40 p.; 7. Corbusier C., 40 p.; 9. Stevens Ch., 35; 10. Negat M., 30 p.; 10. Sacré A., 30 p.; 10. Motte G., 30 p.; 10. Dupont R., 30 p.; 10. Dethier J., 30 p.; 15. Rondas, 25 p.; 15. Lizenborg, 25 p.; 17. Lekeu J., 20 p.; 17. Malaise, 20 p.; 17. Schmitz, 20 p.; 17. D'Angelo, 20 p.; 21. Albertal J., 10 p.; 21. Parent E., 10 p.; 23. Geubelle, 3 p.

### La remise des prix de la Coupe de la Meuse

Le Royal Moto Club Liégeois a procédé, dans la salle des fêtes du journal *La Meuse* à la remise des prix aux lauréats de la dernière coupe de la Meuse.

La soirée, qui avait réuni une belle affluente, était présidée par MM. Martin Fagard et Gustave Marcellis. Elle débuta par la projection d'un film intéressant, ayant trait aux grandes épreuves automobiles de la saison 1933.

M. Marcellis rappela ensuite le mécanisme et la haute signification de la grandcourse se du doyen des clubs belges, puis M. Janssen donna lecture du palmarès.

Le grand triomphateur Poncin, de même que le junior Siret, furent chaleureusement congratulés. Mariette, vainqueur de la catégorie side-cars, fut également associé à ce concert d'éloges.

Les prix étaient d'importance et chacun reçut un excellent dédommagement de ses efforts et de ses peines.

### Epreuve d'hiver

La première épreuve d'hiver de l'Auto Moto Club de Forest se disputera le 14 janvier sur les parcours Forest-Wavre-Louvain-Malines-Forest.

### A bon compte

Le 13 janvier, chez Jovite, Place du Sablon, l'Auto Moto Club de Wavre offrira un banquet à des prix démocratiques.

G. D.

# 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

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

**MOTOS A VENDRE**

Peugeot P. 108 écl. bon état. . . . . 1.200  
Gillet Herstal 500 2 tubes 1933.  
    comme neuve . . . . . 3.800  
Gnome V2. tte équip. tr. belle. . . . . 3.800  
Terrot 350 lat. équip. impeccable. . . . . 1.900  
Train 350 culb. presque pas roul. . . . . 2.200  
Soyer 350 Jap. écl. batterie . . . . . 1.600  
Monet 250 Villiers. écl. dble volant . . . . . 1.600  
Gnome 306 lat. bloc moteur 1932. . . . . 1.900  
Jack Sport 350 L. M. P. culb. éclg. . . . . 1.000  
René Gillet 350 avec side sport. . . . . 3.500  
et 25 autres machines à des prix extraordinaires. P. Brissonnet, 2 et 4, r. Charles Renouvier, Paris 20°. Tél. Roq. : 07-67.

**Motobécane B. 44 culb. équip. 1933** . . . . . 2.900  
Bloc moteur 350 lat. équipée. . . . . 2.200  
Side-car Bernardet standard . . . . . 750  
1 lot machines 350 et 250 lat. à partir de 1.000 fr. Agence Monet-Goyon 14, rue Danton, Levallois.

**Occasions**: suite inventaire: Jonghi 350 culb. 34. éclg. nves. à solder. Rudge 500 TT. Mai 33. Gillet Herstal 350 et 500 éclg. Bosch nve. 3.200 fr. Terrot 350 lat. et culb. éclg. 33. 2.500 et 4.200 fr. Motoconfort 250 lat. et 500 lat. 33 éclg. 1950 et 2.950 fr. Gnome 500 culb. D4. équip. 1.950 fr., etc. Rémy, 21 rue Tlemcen, Paris-20°. Reprises échanges, achat motos, voitures.

F. N. type M. 90 500 lat. compt., selle EN. cme nve, sortie mai 1933. 4.500 fr. Latscha, 16, r. Auguste Bailly, Asnières

**Sarolea** 500 ét. nf. dble. tubes culb. eq. écl. klaxon, compt. réelle oec. New Impérial 500 lat. tr. peu roul. équip. éclg. compt. klaxon, bas prix. Garreau, 289, r. Vaugirard

**Rochester** 175-2 CV. 2 vit. b. ét. march 400 fr. Robillard, 36, r. Mollière, Montreuil.

**A. J. S.** 350 arb. came en tête. ét. nf. éclg. Lucas. Garreau, 289, r. Vaugirard.

**Vendez**: votre moto ou voit. chez Rémy, argent de suite, 21, r. Tlemcen, Paris-20°. Tél.: Mémil. 76-39.

**Royal Enfield** 500 cmc. 1934.  
N. S. U. 500 arbre came 1934.

**Norton**, 500 Internationale 1934 Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.

**New Map** parf. état mécanique e présentation en 175-350 L., 350 culb. 2 équipages 750 Mag. en parfait ét. Froty 12, r. J. Nicot, Paris.

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

**VOYEZ le vrai LATSCHA spécialiste**  
qui ne vend que de la **MOTO**  
**NOUVEL ATELIER**  
au-dessus des magasins  
avec Stock Pièces détachées

**F.N. ET GILLET-HERSTAL**

Side Précision  
**F.N. - B.M.W. - B.S.A.**  
**GNOME ET RHONE**  
**ZUNDAPP - Sarolea**  
Terrot - Motobécane  
**MONET-GOYON**  
Toutes en magasins

**CRÉDIT**  
même prix qu'au comptant

**OCCASIONS**  
garanties 6 mois

**ACHAT** toutes motos

**STOCK**  
**AMAC - Gurtner - NOVI**

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

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

**DRESCH - MOTOS**  
PIÈCES DÉTACHÉES  
Expédition par retour  
Vente, Échange, Occasions Garanties  
6, Boul. Richard-Lenoir (BASTILLE)  
Ouvert de 8 h. à 11 h. 30 et dim. matin

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

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODÈLES 1934 & D'OCCASION  
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
Agence officielle 22, rue Picpus  
PARIS (12°)

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

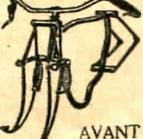
**PIÈCES DÉTACHÉES**  
pour DRESCH - Mag., Bielles  
Axes de volants, Pistons,  
soupapes, pignons chaîne  
et boîte, Pipes et sièges,  
Soupapes, Ressorts, Ga-  
lets et cages, Arbres,  
Carters boîte, Pédales et  
secteurs kick, etc., etc.

**ÉTABLISSEMENT CHAPIS**  
112, rue Marius-Aufan - LEVALLOIS

**Velocette**

La plus rapide des 350 cmc.

**AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE:**  
9, Rue Haxo, PARIS-XX<sup>e</sup>  
Téléphone: Mémil 45-28

**AVANT**  **APRÈS** 

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

**DOCKS DU PNEU**  
Tous les pneus, auto, moto, vélo  
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.

Quelques Prix:  
600 x 55 C Tringle 2° ch. 32,00  
600 x 55 C talon » » 36,00  
650 x 50 C talon » » 30,00  
Bottes au genou depuis 24,00  
Sabots Caoutchouc » 28,00

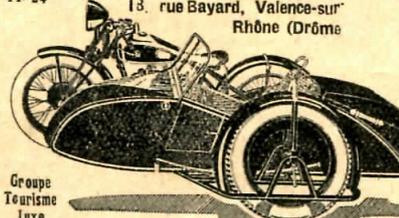
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE  
**VAYSSÉ** - 387, rue de Vaugirard  
PARIS-XV<sup>e</sup> - Tél Vaugirard 41-42

Tel.: 11-24 Établissements **FAURNÉ**  
13, rue Bayard, Valence-sur-  
Rhône (Drôme)

**Service de Vente à Crédit**

Demandez nos conditions

Catalogue franco.



Groupement Tourisme Luxe

**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<sup>t</sup>-Denis

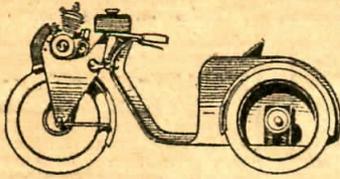
# ECOLE DE MOTOS

AGENCE DES GRANDES MARQUES  
(Ouvert le Dimanche, fermé le Mardi)

ATELIER DE RÉPARATIONS  
37 bis, rue de Montreuil (face rue Roubo)

## G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS-XII<sup>e</sup>  
(Face Métro Nation)



### Le tricyclecar BROOKLYN

est vraiment le véhicule automobile, le meilleur marché, le plus économique, le plus stable et le plus robuste au monde.

**TRACTION AVANT - Suspension par 3 roues indépendantes - Bloc-moteur SACHS 2 vitesses, débrayage, lancement à main, 2 l. 1/4 aux 100 km. 55 km. à l'heure - Avec carrosserie tourisme ou livraison :**

**2.990 FRANCS !**

**BROOKLYN - 106, r. de la Jarry, VINCENNES**

### Le merveilleux tricyclecar BROOKLYN Les vélomoteurs et motos en tôle emboutie BROOKLYN

sont visibles chez **P. ROUGE**

21, Avenue d'Italie - PARIS (Métro Porte d'Italie)  
21, Boulevard Sout - PARIS (Métro Porte Dorée)

Des vraies occasions...

### 80 MOTOS DIVERSES EN SOLDE

VENDUES APRÈS ESSAIS AVEC GARANTIE

Le plus grand choix de : moteurs, boîtes cadres carburateurs, garde-boue, réservoirs en selle, moyeux, magnétos, sidecars, pignons, chaînes, éclairages, accessoires...

(Envoi des tarifs A. M. contre un franc en timbres-poste)  
SERVICE RÉPARATIONS — PIÈCES DÉTACHÉES

Dépositaire des Segments Grenier

Ces prix spéciaux seront consentis à MM. les Agents patentés

Éts **BEUSOLEIL**, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)

Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi Dimanche

Achat comptant de toutes motos modernes

### LES COINS POISSONNEUX

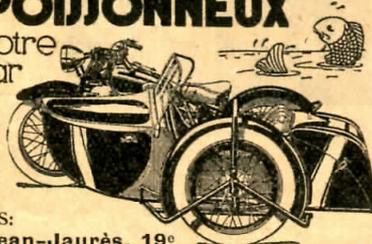
ne sont pas à votre porte. Un side-car

Bufflier vous serait bien utile

Établ<sup>s</sup> Bufflier  
31 Cours E. Zola LYON

Agent à PARIS:

**M. PONCE**, 137, Av. Jean-Jaurès, 19<sup>e</sup>



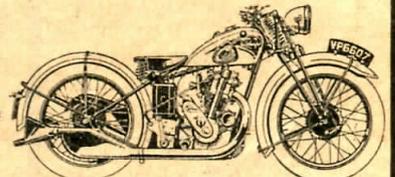
### MOTOCYCLISTES !

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

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

### Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE  
VENDUE  
A UN PRIX FRANÇAIS



Distributeurs :

Établ<sup>s</sup> **N. LAURENT**, 140, Rue des Charrettes, ROUEN  
Agent à Paris : **GRANDE-ARMÉE MOTOS**, 23, Av. Grande-Armée



**SAINT-GERVAIS MOTOS**  
LOUIS BARDET

AGENT  
DES

DOLLAR  
TERROT

GRANDES MARQUES

MONNET-GOYON  
DAX

ÉCHANGES - REPRISES - CRÉDIT

ATELIER DE RÉPARATIONS

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES DOLLAR ET CHAISE  
PARIS-19<sup>e</sup> - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS-19<sup>e</sup>  
Ouvert Dimanches et Fêtes - Métro : Place des Fêtes - Tél. : Nord 93-44

### St-CHRISTOPHE sur le radiateur ou garde-boue vous protégera sur la route !



On l'obtient gratuitement  
à la Société Française  
des Huiles Spéciales

"SPEEDWELL"

26, rue de la Pépinière - PARIS  
Voir article dans ce Numéro

Adresse de mon garage :

.....

.....

Mon adresse

.....

.....

**FN** RÉPARATIONS  
MOTEUR CONFLE - PISTON SPÉCIAL  
BRIQUET  
spécialiste depuis 10 ans  
24, r. Henri-Poincaré, Paris-20<sup>e</sup>

**Maurice BOULLIER**  
39, Rue Louis-Blanc - COURBEVOIE (Seine)  
Surbaissera votre side PEUPLE 70 frs  
Retransformera complètement 700 frs  
Vous fournira un side complet 1600 frs

### BORGO LES PISTONS DES RECORDS RECTIFICATION DES CYLINDRES

Tous Modèles

32 et 34, Avenue du Roule, NEUILLY-SUR-SEINE

MANTEAU



195  
Frs

BLOUSON



180  
Frs

Pub.G.S

### FRANCE-CUIR

61 bis RUE SAINT-MAUR, PARIS, XI<sup>e</sup>  
ouvert samedi après-midi et dimanche matin  
Nous sommes FABRICANTS  
Visitez nos Ateliers

Liasse Echantillon,  
Gratuit sur demande

CULOTTE



180  
Frs

PANTALON



180  
Frs

# DEPREZ MOTOS ET VÉLOMOTEURS

## AGENCE DES GRANDES MARQUES

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

MOTOCONFORT - MOTOBÉCANE, etc...

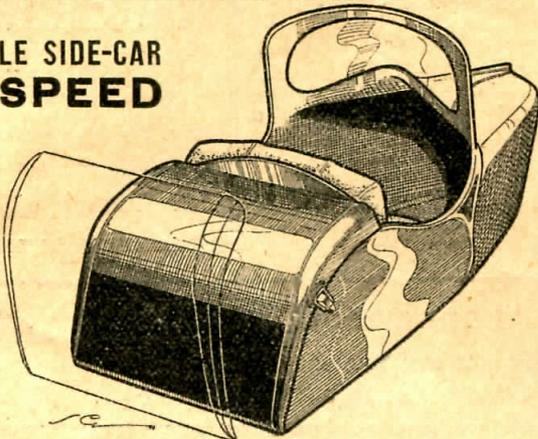
DÉPANNAGE - ATELIER de RÉPARATIONS - STOCK de PIÈCES

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

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

**DEPREZ** 187 bis, r. Armand-Silvestre, Courbevoie près gare d'Asnières. Tél. Défense 07-82 A Paris. 7, r. Meslay (Place République) Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

### LE SIDE-CAR SPEED



### LE BONHEUR des DAMES

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

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

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

OUVERT TOUTS LES DIMANCHES

**SPEED, 4, R. CHARLES-RENOUVIER, PARIS**

### TERROT

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

### GYROFLEX

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



### Tout l'Équipement Sportif

Fabrication Spéciale pour les **MOTOCYCLISTES** à des prix exceptionnels.

Spécialité de Vêtements de Cuir

AVIATION - AUTO - MOTO - CYCLISME  
 PÊCHE - CHASSE - CAMPING, ETC...

Une visite dans nos magasins s'impose Catalogue adressé gratuitement

### GALERIES DE L'EST

58, Boul. de Strasbourg, PARIS  
 Tél. Botzaris 34-31 Métro Gare de l'Est et Chât au-d'Fau

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



F. N. Les plus belles occasions se trouvent chez Briquet, le vrai spécialiste 24, rue Henri Poincaré, Paris-20<sup>e</sup>. Métro Saint-Fargeau. Tél. : Mémilmontant 49-43.

**Terroristes !** pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

**Disponible,**  
 toutes fin 1933,  
 toutes 1000 à 3000  
 toutes sous garantie usines :

Gillet-Herstal 2 tub. 500 cmc.,	
2 cuves, pour .....	4.700
Terrot 350 cmc. Delco, ress. centr.	
Bosch, chromé, compt., s. AR.	2.900
Dax cultb. 4 CV Bosch, finition	
fantaisie avec Bernardet.....	3.600
en solo sans side.....	2.600
Gnome-Rhône Bernardet cultb.	
éq. Marchal.....	3.600
5 motos Terrot Durandal, Ariel, à partir	
de 1.700 fr. payable 10 mois égaux à crédit.	
Eden Garage, 24, boulevard de Reims,	
Paris-17 <sup>e</sup> . Tél. Péreire 07-03.	

### SIDECARS

Un lot de sidecars occasion, dep. 600. Encore quelques Speed et Bernardet neufs en solde. Brissonnnet, 4, r. Charles-Renouvier, Paris-20<sup>e</sup>. Tél. Roq. 07-67.

Gillet-Herstal 1932, éq. compl., 4.000 fr. Ecr. Bonimond, 125, boul. Masséna (13<sup>e</sup>). 1.200 fr. side L.V. t. L.34, roulé 13 km. Archambaud, fact., La Bachellerie (Dord.).

Side Motoconfort 350 cmc. tout équip., mot. Balck, éq. Novi, pn. ét. nf., prix 2.500 fr. Albert, 12, r. du Loos, Paris-10<sup>e</sup>.

Particulier vend sidecar New Impérial ex. état méc. éch. ctre voiture. S'adresser Faive, 67, rue de Chabrol, Paris.

### CYCLECARS ET VOITURETTES

Gr. Sport C.G.S. Amilc. surb.	4.950
Gr. Sport C.G.S. Amilcar, carros.	
aluminium .....	5.250
Renault Monastix 6 pl., état parf.	2.500
Peug. 190 s. cabr. tr. bien, pn. nfs	2.950

Rosengart Grand Sport surb. carros.	8.500
aluminium .....	12.500

Delage D.8.C.I. 7 pl., impeccable. 12.500

Morgan Etoile de France 1933, fr.

AV. éq. cap., p.-brise, com. nf. 4.500

Morgan 9 CV, éq. pns ballon ... 1.200

Morgan 6 CV, éq. pns nfs ... 1.400

Sima Violet 4 CV ent. rev., éq. ... 1.800

Brissonnnet, 2, 4, r. Charles-Renouvier, Paris-20<sup>e</sup>. Tél. Roq. 07-67.

Darmont Etoile France roul. 5.000 km., éq. luxe, 5.300 à déb. Bernois, 55, bd Péreire.

Unique Mathis P.Y.C. luxe 1932, cond. int. 4 pl., freins hydr. "Lockeed", impec.

Miot, 16, r. Ch.-Perin, Soissons (Aisne).

### ON DÉSIRE ACHETER

Cherche sidecar droite châssis ou compl. Biza Maurice, 23, r. Chaudron (10<sup>e</sup>).

On désire acheter vélomoteur. Ligny, 98, boul. Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.

Som. achet. plus. motos Dresch en bon ét. ou accid. si b. prix, mod. cardan 500 cmc

aussi ach. t. pièces détachées p. Dresch si réel. occas., aussi tous acces. modernes.

Pour offres détail av. pr. motos. Pierre Aimar, St-Roch, près Ecole, à Nice.

Achat comptant au maximum motos et voitures modernes, argent immédiat. Verchère, 21, rue Tlemcen, Paris-20<sup>e</sup>.

J'achète au mieux motos modernes, Moto-Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

### PIÈCES HARLEY

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

### ACCUS

Toutes marques AUTOS et MOTOS  
 échange - standard  
 LATRASSE, 23, rue Cousin, (LICHY (Seine)  
 Tél. : Péreire 18-46

### 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 Labrousse - PARIS - 5<sup>e</sup>  
 — Tél. : Vaugirard 20-07 —

### ROYAL-ENFIELD

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

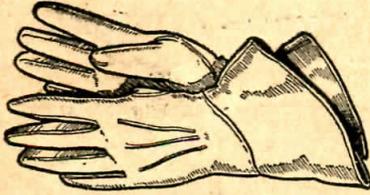
Si vous n'êtes pas abonnés !

## Moto - Revue

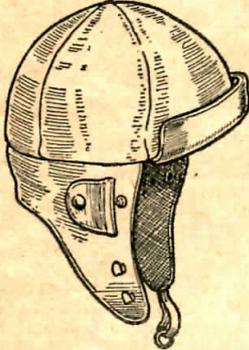
peut vous manquer !

### ABONNEZ - VOUS

# NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



Les gants à crispin indispensables l'hiver.  
 Valeur ..... 28 francs  
 Abonnés ..... 18 —  
 Lecteurs ..... 22 —  
 Port ..... 3 —



Chaud imperméable, élégant ce serre tête.  
 Valeur .. 25 fr. Lecteurs. 20 fr.  
 Abonnés. 15 — Port .... 3 —



Super-huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur. Valeur : 10 fr.  
 Abonnés : 7 fr.  
 Lecteurs : 8 fr. 50.  
 Port : 2 fr.



„Lustralac” incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.  
 Valeur : 22 francs.  
 Abonnés : 9 —  
 Lecteurs : 11 —  
 Port : 1 fr. 75.

F. N. Suis acheteur de toute moto F. N. Briquet, 28, r. Henri-Poincaré, Paris. Tél. Ménil. 49-43.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto Pour Tous, 3, r. Aumont, Paris-13<sup>e</sup>.

Bas prix sans nf, 1 p. rep.-p. Cerret col. Moto Rev. Hennion, 8, r. Severo (14<sup>e</sup>).

## ECHANGES

P. 107 lat. p. ét. tr. p. roul., éélg. Marchal ctre 500 lat. mono. M. 32.33 et sid. p. S. S'abs. Faire off. p. conditions. Ann. valable 1 mois. Jouineau, 19, place Félix-Faure, Rambouillet (S.-et-O.). Tél. 112.

Mathis MY. 7 CV, cabr. 5 CV Citroën 4 pl. c. moto 350 x 500. Gros, 33, r. Gergovie. Part. vend ou éch. moto 500, 2 cyl. à cardan av. soultre ctre Amilcar C4.CGS. ou L. Prés. Damace, 18, r. des Gravilliers (3<sup>e</sup>).

## DIVERS

Revision ttes motos, émaillage, chrom., travail soigné et garanti. Pièce détachée toute marque et pour machine anglaise. Lot guidons sport 30 et 25 fr. Garde-boue, équerre, repose-pieds, pns ttes dimensions. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Pièces pour B.S.A. et Triump Armée. Dalbiac, 1, r. Jardins-St-Paul, Paris-4<sup>e</sup>.

Crevaisons impossibles avec pare-clous A. D. se fix. en 2 minutes, 10 fr, la paire franco. A. Dormoy, Vatry (Marne).

# ASSUREZ TOUS A MOTO-REVUE

Pour tous Renseignements  
et Tarifs s'adresser :  
12, Rue de Cléry

## 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.

Env. à découper et à joindre à la demande de renseignements  
BON N° 566

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.

# GRAND CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES

organisé par MOTO-REVUE et les Établissements TERROT de Dijon

## BULLETIN DE RÉPONSE

à remettre sans aucun commentaire au Service des Concours de MOTO REVUE, la Maison de la Moto, 12, Rue de Cléry.

### I. CLASSEMENT des TROIS MEILLEURES PHOTOGRAPHIES

- 1) La meilleure photographie porte le Numéro .....
- 2) Celle que je préfère ensuite porte le Numéro .....
- 3) Celle que je préfère après porte le Numéro .....

### II. Question Subsidaire.

MOTO-REVUE recevra ..... classements conformes au Classement-Type

### III. Nom et Adresse .....

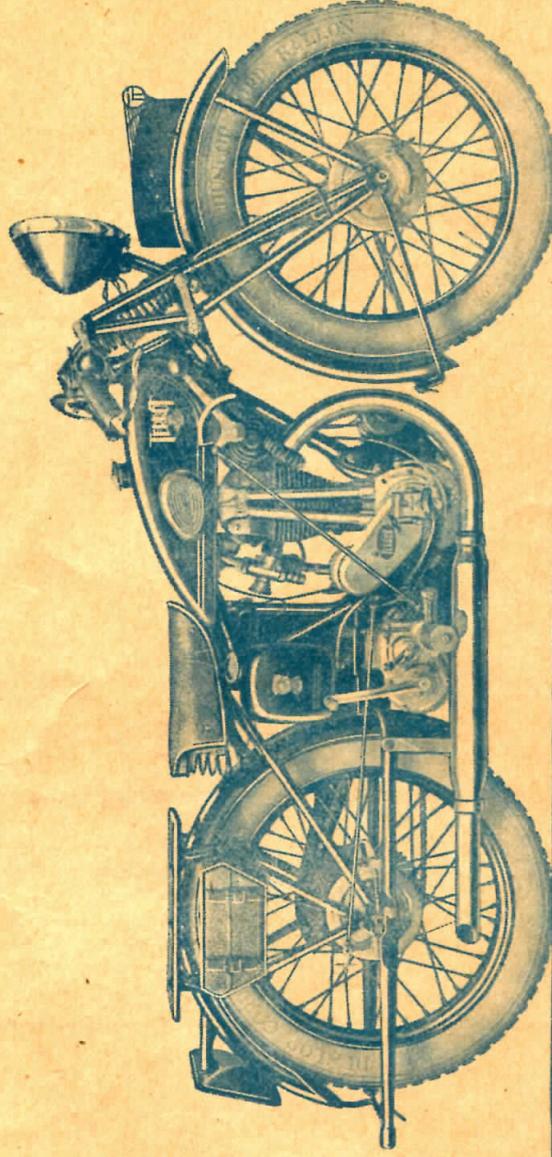
ABONNÉ ou LECTEUR (rayer la mention inutile)

La 175 cm<sup>3</sup>  
SUPERSPORT

# TERROT

2 CH  
TYPE LR

LA MACHINE DE  
SÉRIE LA PLUS RAPIDE  
DE SA CATÉGORIE



A la suite de la retentissante victoire rer. portée aux Championnats de France 1933 par sa nouvelle 175 cm<sup>3</sup> à culbuteurs, TERROT a recueilli, lors du dernier Salon, de multiples demandes d'amateurs désireux de posséder un modèle commercial dérivant de sa machine « Compétition ».

Le constructeur dijonnais comble les vœux de ces sportifs en créant la supersport 175 cm<sup>3</sup>, Type LR, engin léger et très rapide, capable d'égaliser les performances de machines de plus forte puissance et dont la consommation en essence et huile a été réduite jusqu'à l'extrême limite.

**SPÉCIFICATIONS.** — Moteur 4 temps à culbuteurs entérmés et simple échappement, — Alésage 56 mm. — Course 71 mm. — Graissage à débit visible réglable. — Carburateur incliné à bride. — Allumage par magnéto. — Silencieux tubulaire. — Boîte 3 vitesses à main (Boîte 4 vitesses avec kick et sélecteur au pied, supplément : 175 frs.) — Freins de 130 mm. — Fourche avec amortisseurs et frein de direction combinés. — Porte-bagages amovible avec sacoches garnies. — Pneus ballon 25 x 3. — Réservoir embouti 2 tons. — Genouillères caoutchouc. — Repose-pieds réglables. — Guidon IT réglable. — Béquilles avant et arrière. — Vitesse en palier : 100 km./h. environ. — Consommation moins de 2 litres aux 100 km.

Supplément pour éclairage Alterno..... 375 »  
par dynamo, batterie et avertisseur... 580 »

**PRIX : 3.500 »**

**ÉTABLISSEMENTS TERROT**

S. A. au Capital de 6.300.000 francs. - R. C. Dijon 4374

2, rue André-Colomban — DIJON

POUR VOUS  
INITIER

POUR VOUS  
PERFECTIONNER

# LE VADE MECUM

DU  
MOTOCYCLISTE

250 Pages  
400

CROQUIS  
TRAITÉ  
PRATIQUE

EN  
PRÉPARATION

VADE-MECUM DU  
MOTOCYCLISTE

10 FRS



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