

22<sup>e</sup> ANNEE — N° 589

23 JUIN 1934

*Le Tourist Trophy...*

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

LE NUMÉRO

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

MOTOS-SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



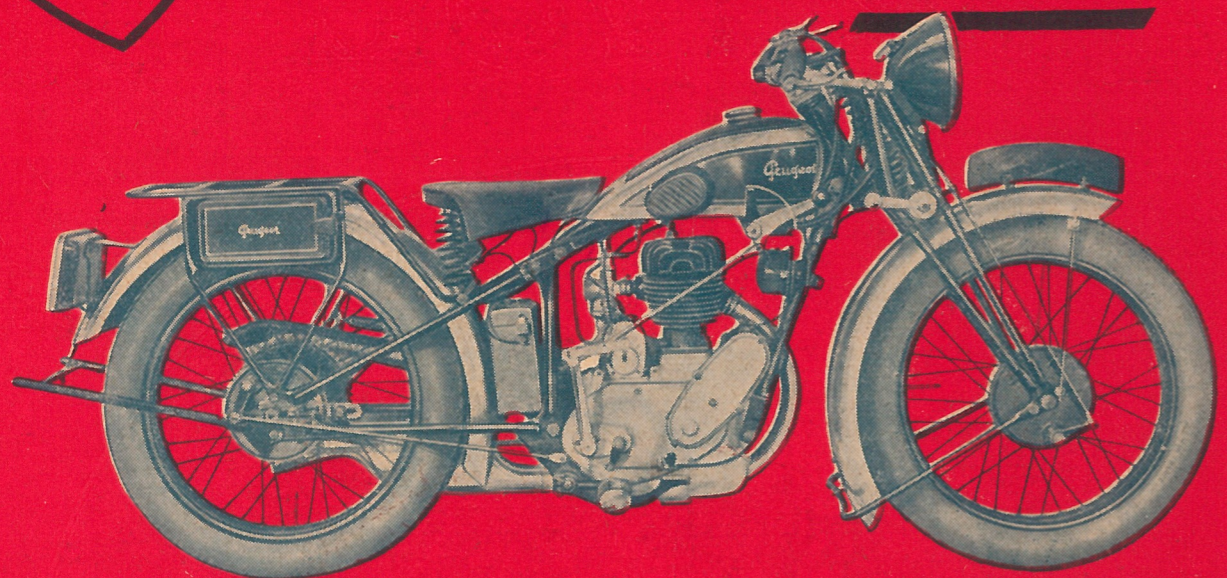
TÉLÉPHONE :  
CENTRAL : 03-81  
08-24  
c/c Postal 29 737

MOTO-REVUE  
BUREAUX  
12, Rue de Cléry, PARIS  
c/c Postal 29 737

Lors de leur passage à Paris, MM. Wagner Mirko et Tichy, les deux motocyclistes tchèques dont nous avons parlé récemment, ont pris cette belle photo du Trocadéro sous les piliers de la Tour Eiffel.



la plus économique  
des **350<sup>cm</sup><sub>3</sub>**



C'est avec cette machine que Sexé vient de parcourir 22 000 kms à travers l'Europe, n'ayant d'autres soucis que le ravitaillement en essence (bien peu !) et les vidanges d'huile tous les 3.000 kms.

C'est la machine idéale pour le touriste qui, sans exiger une très grande vitesse, tient cependant à faire régulièrement de bonnes moyennes sans avoir à se préoccuper de sa mécanique.

Maniable et économe, telle pourrait être la devise de la "112".

**112 S.** 350 cmc, bloc moteur 4 temps, 3 vitesses, alésage 72  $\frac{mm}{mm}$  - Course 85  $\frac{mm}{mm}$  - Soupapes latérales - Puissance fiscale 4 CV - Embrayage à cône fonctionnant dans l'huile - Pompe noyée au fond du carter - Carburateur à double commande et magnéto à avance réglable - Cadre en tubes avec poutre supérieure forgée - Fourche en tubes à parallélogramme à ressort central unique et amortisseurs de suspension - Guidon à pinces réglable, avec frein de direction et leviers renversés - Roue AV et AR avec freins à tambours de grand diamètre - Pignon AR amortisseur - Pneus ballon de 26 x 3,5

**3.600 Frs**

**112 L.** Présentation de luxe - Même description que 112 S., mais avec : Guidon chromé réservoir chromé, décors assortis avec genouillères, garde-boue  $\frac{1}{2}$  chromés, silencieux chromés

**3.800 Frs**

**Peugeot**

Publ. J BAZAINE

BEAULIEU

(Doubs)

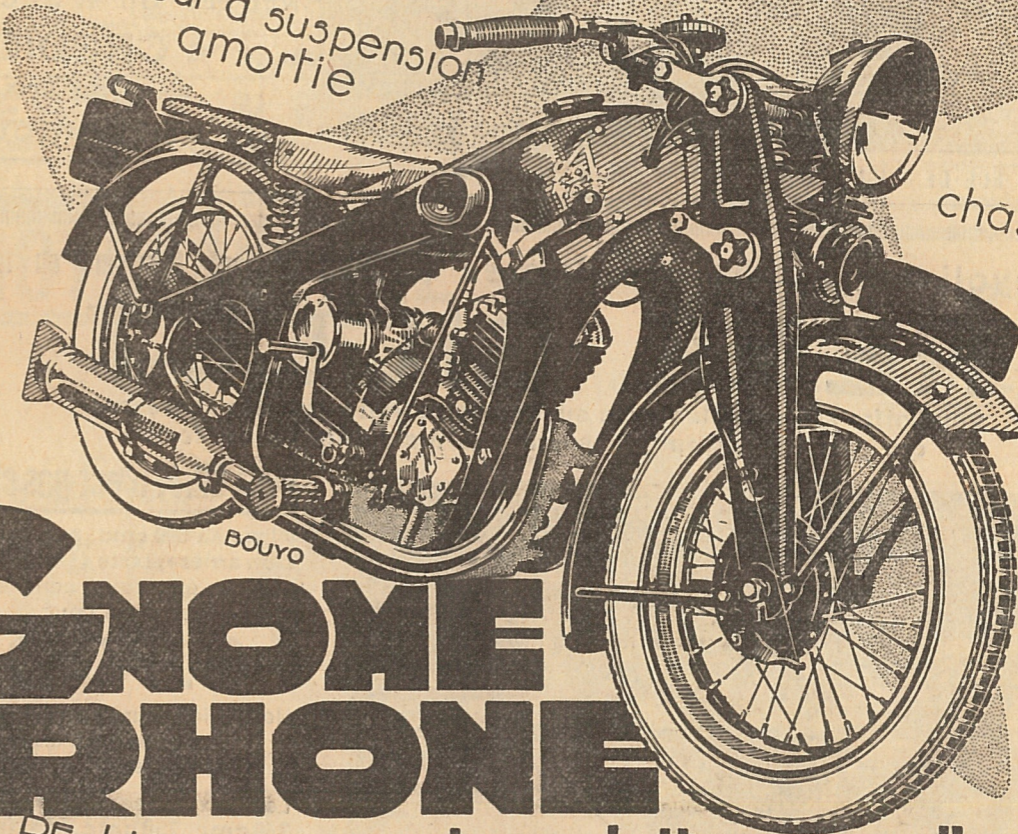
MAGASIN D'EXPOSITION : 71, Av. G<sup>de</sup> Armée - PARIS

Qui peut le plus...

La réputation des moteurs d'aviation Gnome-Rhone est faite : Rendement, endurance, sécurité se retrouvent dans la très moderne

**250<sup>cc</sup> JUNIOR**

bloc-moteur à suspension  
amortie



chassis en acier  
embouti

**GNOME  
RHONE**

34 RUE DE LISBONNE  
PARIS - 8<sup>e</sup>  
MAGASIN DE VENTE : 49, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE  
SUCCURSALES A : LILLE, 140, RUE NATIONALE  
LYON, 25, Av. Jean-Jaurès. MARSEILLE, 185 bis r. de Rome  
NANCY, 5, Rue St-Julien. TOULOUSE, 6, R. d'Aubuisson

motocyclette nouvelle  
de grand luxe  
au prix réduit de :

**2995<sup>f</sup>**

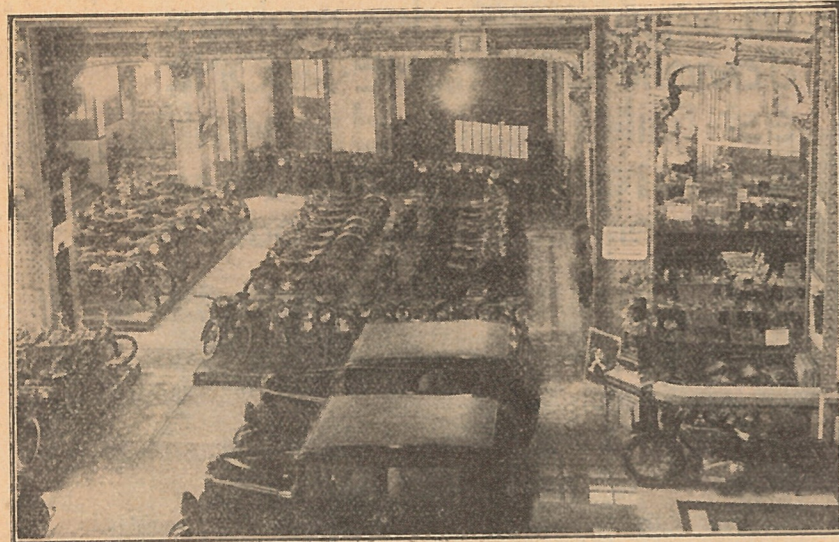
# MOTOCYCLISTES - AUTOMOBILISTES

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

LES STANDS DU

## PALAIS de la NOUVEAUTÉ

VENTE DES GRANDES MARQUES  
NEUVES OU D'OCCASION  
à CREDIT  
au même prix  
qu'au comptant

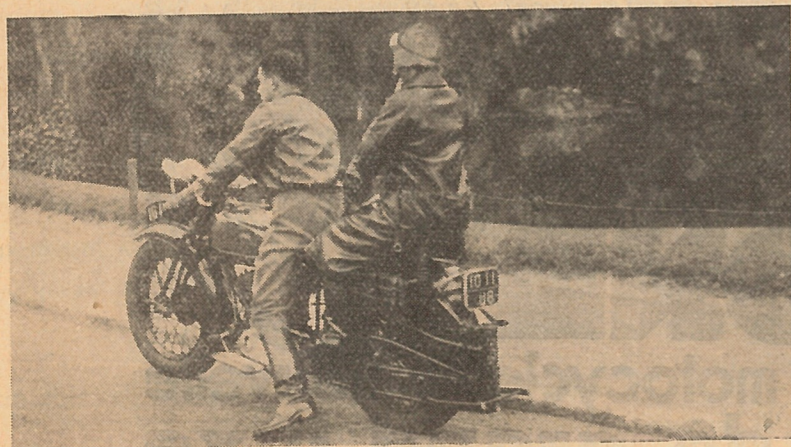


24, RUE DE CLIGNANCOURT, PARIS - NORD 37-50 et 37-51

Motocyclistes et surtout Mesdames qui faites du long tourisme en tan-sad

## RENÉ GILLET

vous offre ses modèles avec suspension arrière et boîte 4 vitesses  
qui passent partout et assurent le maximum de confort.



René Gillet n'est pas cher...

il livre sa 500 cmc. avec suspension arrière, boîte 4 vitesses, équipement électrique complet avec plaque lumineuse pour :

**6.700 frs**

Notez bien pour ce prix, vous avez :  
la Suspension arrière,  
la Boîte 4 vitesses et l'éclairage.

Les prix de ses autres modèles  
350 cmc. 750 cmc. et 1000 cmc.  
sont également les PLUS BAS.

Établ<sup>ts</sup> **RENÉ GILLET & C<sup>o</sup>**

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

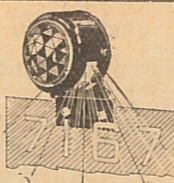
126<sup>bis</sup>, Avenue Aristide-Briand  
(Porte d'Orléans)  
**MONTROUGE (Seine)**

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

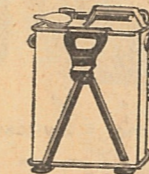
# TOUT POUR LE MOTOCYCLISTE



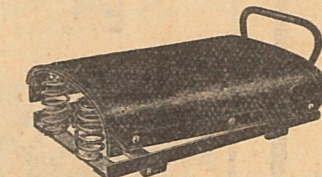
RAGLAN en ciré,  
sur percale. 125 fr.  
en cuir..... 225 fr.  
CUISSARDS en beau  
ciré 100 et 145 fr.



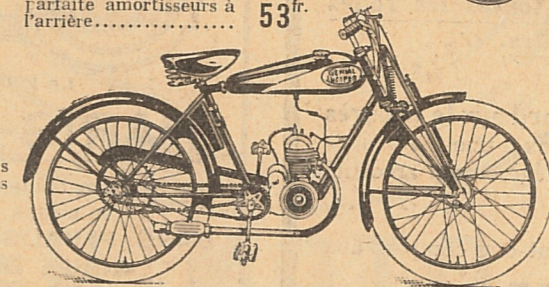
LANterne ARRIÈRE  
grande visibilité, diam.  
du corps 60 mm  
vernie noir..... 10 fr.



PORTE-BIDON  
réglable pour bidons  
d'un ou deux litres  
15 fr.

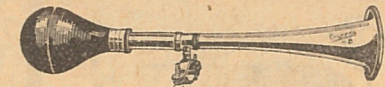


SIÈGE ARRIÈRE élasticité  
parfaite amortisseurs à  
l'arrière..... 53 fr.

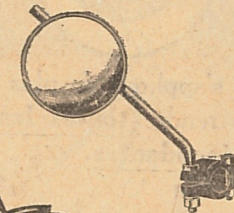


LA MOTOREINETTE bicyclette à moteur 2 temps à débrayage, freins sur tambours,  
fourche élastique à parallélogramme, transmission par 1495 fr. Autres modèles  
chaîne pneus de 600x55 Pièces blanches chromées.... depuis 1200 fr.

" LE MEILLEUR EST TOUJOURS LE MOINS CHER "



CORNET TORPÉDO  
modèle droit 15 fr.  
nickelé..... chromé 17.75



MIROIR  
RÉTROVISEUR  
glace de 90 mm  
émaillé noir  
tige nickelée  
12 fr.



CASQUE avec ca-  
lotte composition  
spéciale recouverte  
cuir..... 75 fr.  
Prix



PULL-OVER pure  
laine, nuances fan-  
tasiaie, dispositions  
mode.  
50 fr. 75 fr. 95 fr.

**MESTRE & BLATGÉ** - 46, 48, Avenue de la Grande-Armée - PARIS

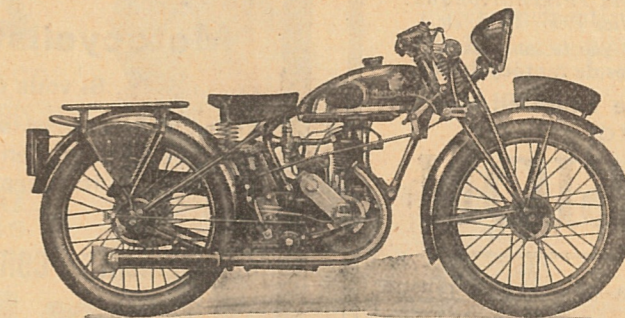
CATALOGUES : CYCLES-VÉLOMOTEURS, motos GÉNIAL-LUCIFER, envoi franco sur demande ; PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES pour VÉLOS et MOTOS

## MOTOSACOCHÉ vous présente son nouveau modèle de Grand Luxe

La PERFECTION en Motocyclettes : **TYPE 208**

EN 3 VITESSES

**2.975 frs**



EN 4 VITESSES

**3.275 frs**

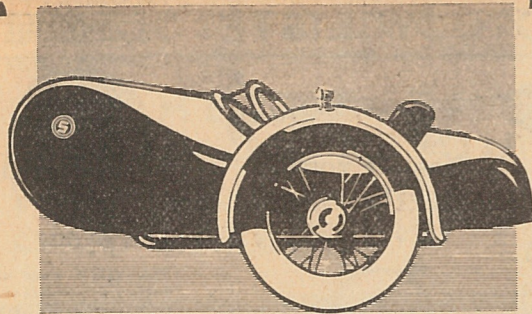
DESCRIPTION

Cadre semi-berceau, Armature Centrale, Raccord de direction monobloc, Fourche à 4 amortisseurs avec ressort à compression, Frein AV et AR à tambours, Pneus ballon 25x3, Réservoir en selle laiton chromé décors rouge et or, Selle TERRY, Moteur 4 temps MAG d'ORIGINE 250 cm<sup>3</sup> à soupapes opposées, Boîte à vitesses inversée, Commande sport, Émaillage et présentation de grand luxe, Nickel chromé, Tringle AR sport, Sacoques triangulaires, Tôle et Cuir de grande capacité.

Catalogues et renseignements sur demande  
aux Usines MOTOSACOCHÉ  
Nouvelle Organisation Française  
1, rue Jean-Bart, 1 - LYON

AGENCE GÉNÉRALE pour PARIS  
Établissements PRÉVOST  
26, Av. de la Grande-Armée  
PARIS (XVII<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



En automobile, on s'applique de plus en plus à faire léger et à rendre toutes les roues indépendantes.

C'est une hérésie et un retard sur le progrès que de voir sur les 3 roues d'une moto side-car la roue avant seule légèrement amortie.

Aucun autre side-car ne peut-être comparé aux

## PRÉCISION

BREVETS STOYE

car ils ont ceci de remarquable :

- 1° Une roue merveilleusement suspendue.
- 2° Démontables et remontables en moins de 5 minutes sans aucun dérèglement.
- 3° Un réglage en marche selon le profil de la route et le poids du passager.
- 4° Une carrosserie de forme personnelle, harmonieuse de ligne et très bien finie.
- 5° Une suspension de premier ordre par ressorts enfermés et toujours graissés.
- 6° Très légers, de 45 à 60 kilogs ils conviennent très bien aux 350 cmc.
- 7° De très nombreux succès Internationaux (6 jours 1933, Paris-Nice 1933, 1934, etc.).
- 8° Se montent à droite ou à gauche sans difficultés sur toutes les marques de motocyclettes.

Vous ne perdrez pas votre temps en essayant un side-car

## PRÉCISION

Détachez ce coupon si vous désirez recevoir notre catalogue général franco.



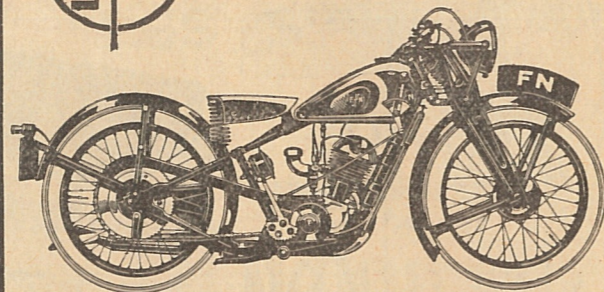
Side cars PRÉCISION

56, Boul. de Clichy - PARIS

Veuillez m'adresser d'urgence votre catalogue à

M. \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_

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



La 200 cmc. - 2 vitesses

## PARIS-NICE 1934

Une seule machine engagée, pilotée par RICHARD se classe **PREMIÈRE** ex æquo **SANS PÉNALISATION - MÉDAILLE D'OR** COUPE DE LA COTE D'AZUR

## RECORD DU MONDE DE VITESSE

MILHOUX sur 500 cc. F. N. monocylindrique, bat le précédent record du Kilomètre lancé, de près de 10 kms à :

**224 Kms 019**

## ASSURE LA NOVI SÉCURITÉ

Motocyclistes... **NOVI**

...Si vous confiez à

le soin d'éclairer votre route vous serez rigoureusement en règle avec le Code et vous circulerez en toute sécurité

Équipements complets pour Motos

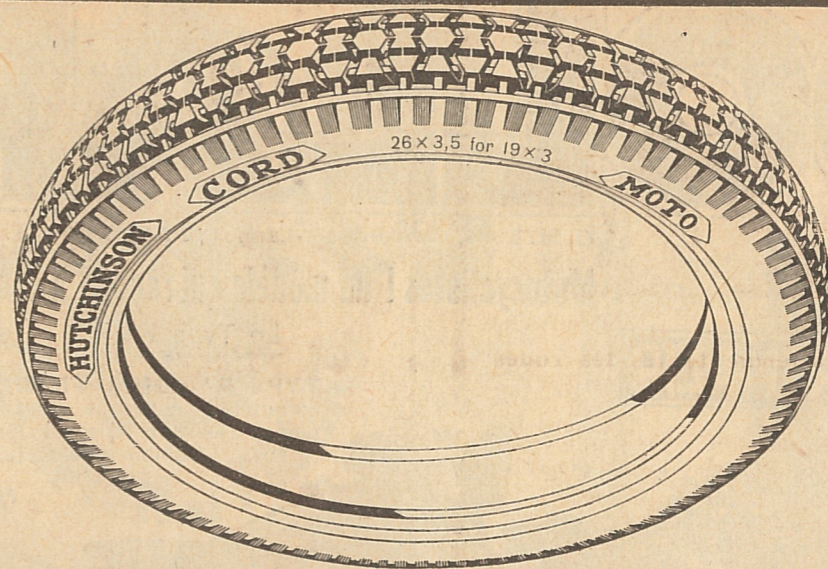
à partir de : **280 FR.**

Équipements pour Vélocycleurs

à partir de : **160 FR.**

Chez tous les bons Agents et à

**NOVI** 12 à 16, Chemin des Vignes  
PANTIN (Seine)



# PNEU MOTO 34 HUTCHINSON

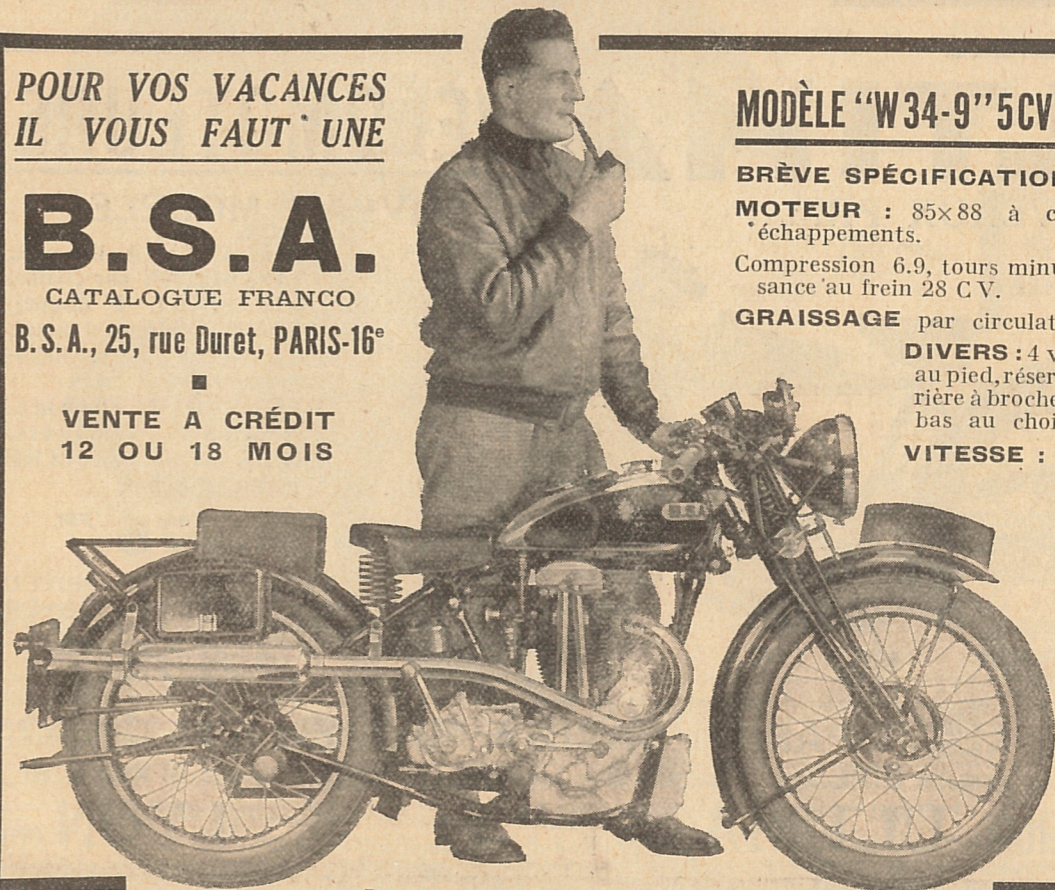
POUR VOS VACANCES  
IL VOUS FAUT UNE

## B.S.A.

CATALOGUE FRANCO

B.S.A., 25, rue Duret, PARIS-16<sup>e</sup>

VENTE A CRÉDIT  
12 OU 18 MOIS



## MODÈLE "W 34-9" 5CV ÉTOILE BLEUE

BRÈVE SPÉCIFICATION :

**MOTEUR :** 85x88 à culbuteurs deux échappements.

Compression 6.9, tours minute : 5.200, puissance au frein 28 C.V.

**GRAISSAGE** par circulation d'huile.

**DIVERS :** 4 vit. avec sélecteur au pied, réservoir 13l., roue arrière à broche, tuyaux haut ou bas au choix, fini chromé.

**VITESSE :** 135 kilomètres.

**PRIX :** avec éclairage luxe, avertis. luxe et rétroviseur

# 8.200

FRANCS

# DOLLAR

HUILE  
KERVOLINE

**BON A REMPLIR**

AVANT DE FAIRE  
VOTRE CHOIX

Adressez-nous le bon  
ci-dessous, vous rece-  
vrez gratuitement une  
documentation  
complète de  
DOLLAR

**BON POUR LE CATALOGUE  
DOLLAR complet**

Nom \_\_\_\_\_  
Ville \_\_\_\_\_  
Rue \_\_\_\_\_  
Dépt \_\_\_\_\_

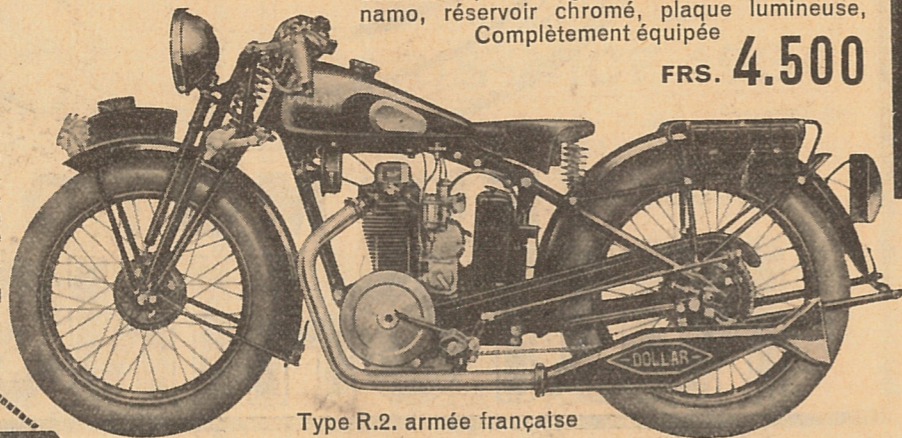
O. M. I., 34, rue Auguste-Lançon, PARIS-13<sup>e</sup> - Tél. : GOB. 82-20. 5 lign.

Motocyclistes ! un modèle qui répond à tous vos besoins

Le Type R<sup>2</sup>

TYPE R<sup>2</sup> ARMÉE FRANÇAISE - 350 cc.  
culbuteurs, éclairage électrique par magdy-  
namo, réservoir chromé, plaque lumineuse,  
Complètement équipée

FRS. 4.500



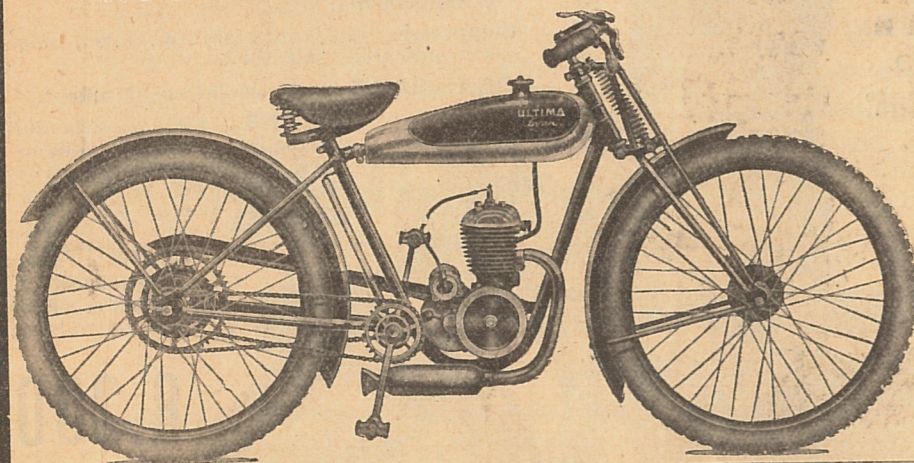
Type R.2. armée française

“ 27 années de construction ”

## ULTIMA VÉLOMOTEURS

NOUVEAUX PRIX .

NOUVEAU MODÈLE



Moteur ULTIMA 100 cmc.  
TRANSMISSION par chaîne.  
DÉBRAYAGE à disques.  
CADRE entièrement brasé.  
FOURCHÉ à parallélo-  
gramme.  
RÉSERVOIR chromé.  
FRÈINS à tambours.  
PNEUS ballons. SACOCHE  
garnie et pompe.

1.475 FR.

MODÈLE AVEC MOYEU  
2 VITESSES ET STARTER

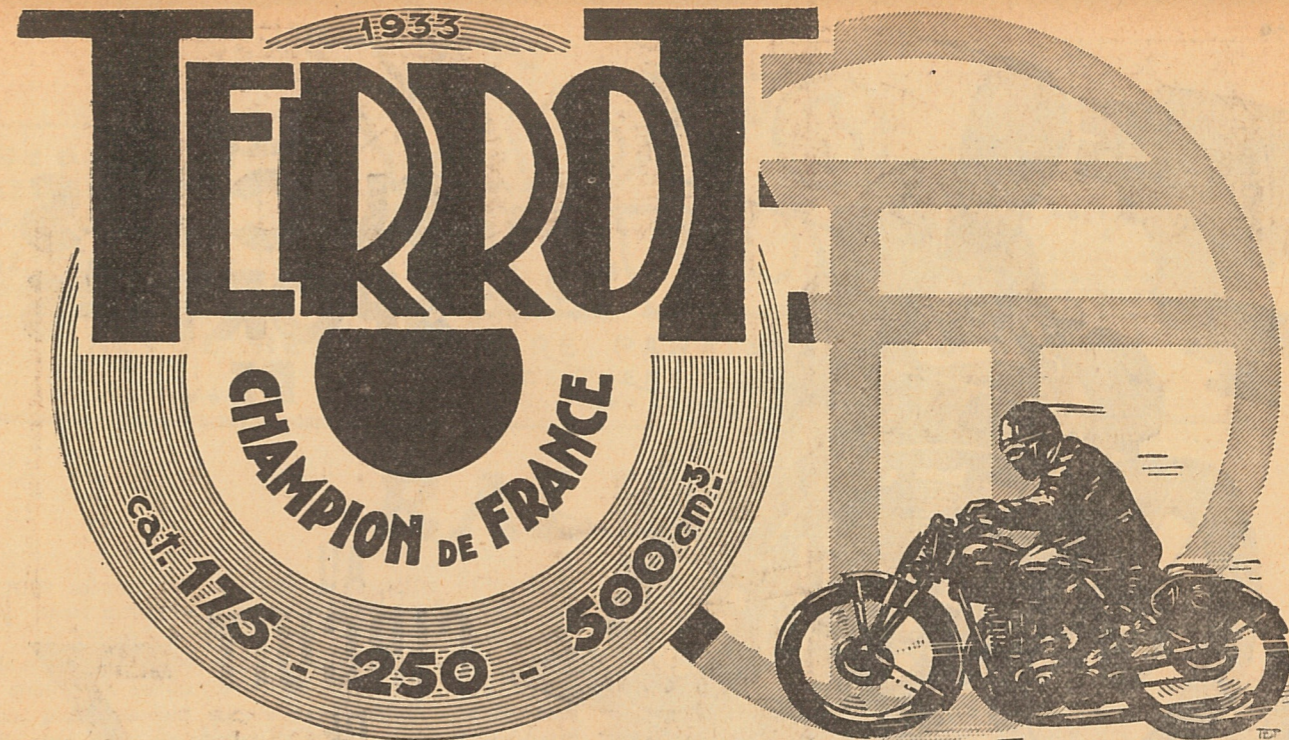
1.695 FR.

AGENCE ET STOCK RÉGION PARIS : DAVIS & MILLIEN 1, Rue Marius-Aufan LEVALLOIS-PERRET

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

Motocyclettes **ULTIMA**, E. BILLION, Constructeur, 24, Rue du Commandant-Faurax, **LYON** (6<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



Les beaux Dimanches

DE **TERROT**

(17 Juin 1934)

Circuit des Vosges

250 cmc. **1<sup>ers</sup>** Fraïchard  
ex Durand  
æquo Hordelay  
Muller

350 cmc. **1<sup>er</sup>** Tastet

Côte de Mazamet

175 cmc. **1<sup>er</sup>** Boulanger L.C.P.

350 cmc. **1<sup>er</sup>** Pharamond H.C.P.

CIRCUIT DE  
BOURGES

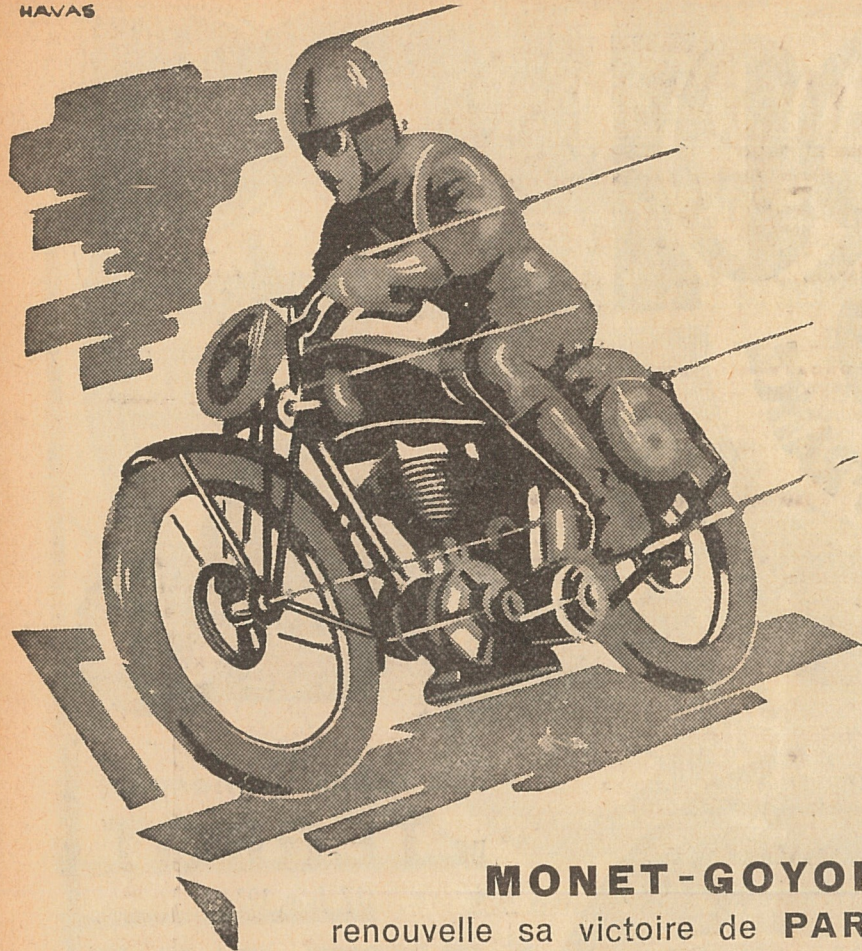
Boetsch  
1<sup>er</sup> en catég.  
250

Tous sur motos **TERROT**

PNEUS DUNLOP  
CHAINE BRAMPTON

Le catalogue des Cycles et Motos TERROT est adressé franco sur demande  
Établissements TERROT, 2 rue André-Colomban, à DIJON (Côte-d'Or)  
Maison de vente à Paris : 30, avenue de la Grande-Armée.

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



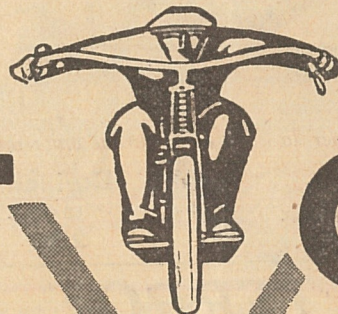
LES  
**SUCCÈS  
SPORTIFS**  
DE..

AU  
**CIRCUIT  
DE  
L'AIN**

**MONET-GOYON**  
renouvelle sa victoire de **PARIS-NICE**

**350** cmc. **1** ers  
ex æquo **Perrin et Crétin**  
remportent 2 Médailles d'Or et  
**la Coupe de la Catégorie 350**  
sur machines strictement commerciales, Type LS4.

**Graissage**



**KERVOLINE**

**MONET** **GOYON**

Succursale à PARIS :  
**112, Boulevard de Courcelles**

Catalogue franco sur demande  
**57, Rue du Pavillon, MACON**

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 ABBONNEMENTS  
A LA DERNIÈRE PAGE

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

## RALLIES

NOUS sommes bien loin de méconnaître l'intérêt du sport motocycliste amateur. Qu'il s'agisse d'épreuves de vitesse ou d'endurance, l'amateur motocycliste a de magnifiques occasions de faire du sport, et de montrer ses qualités de conducteur et de metteur au point. N'oublions pas cependant que la participation aux épreuves coûte cher. Pour les courses de vitesse, on se trouve barré par les professionnels et même si des catégories sont réservées aux amateurs, on trouvera en général des amateurs de grande classe et on n'aura que des chances bien limitées de succès. Et reconnaissons-le, beaucoup d'entre nous s'intéressent au sport, mais en spectateurs, faute du temps, de l'argent ou des qualités diverses nécessaires pour le pratiquer. De toutes manières, les motocyclistes faisant du sport actif ne constituent qu'une minorité.

Pourtant, chez beaucoup, l'esprit sportif existe et ils sont tout prêts à participer à toute manifestation qui soit à la portée d'un bon conducteur moyen possédant une motocyclette normale, sans risque d'accident pour le conducteur, sans danger pour la machine et sans frais exagérés. Notre excellent confrère Georges Fraichard a, dans l'Intransigeant, très nettement montré qu'il y a plus d'un demi-million de motocyclistes en France et qu'il faut intéresser et distraire. Tout motocycliste aime le sport. Même s'il ne l'est pas à l'origine, la motocyclette est un instrument si intéressant, si vivant, qu'on s'intéresse à sa conduite. Elle est si simple qu'on est amené à l'entretenir soi-même et qu'ainsi, on finit par aimer la mécanique. On ne roule pas seulement à motocyclette, on aime la motocyclette. Et par une suite naturelle, on aime ceux qui pratiquent la motocyclette. Il y a chez nous tous un besoin d'association. Mais encore faut-il donner à ce besoin d'association des occasions de se manifester. « Que fait-on pour distraire les 545.000 motocyclistes français ? demande Georges Fraichard et il préconise dans ce but des rallies touristiques amusants, faciles et propres à donner aux motocyclistes un but agréable, propre à développer l'esprit de camaraderie et de solidarité. » C'est vraiment un programme auquel on ne peut que s'associer.

L'excellence de la formule apparaît pratiquement et le succès du rallye de la Chambre Syndicale a prouvé qu'on pouvait mobiliser des milliers de motocyclistes. Une nouvelle

preuve nous est apportée par le Rallye Terrot qui a amené dans les Vosges 1.400 motocyclistes. Et l'enthousiasme de ces 1.400 motocyclistes montrait quelle vitalité il y a dans notre vaste corporation. Ainsi, voici coup sur coup deux manifestations absolument concluantes. Si nous regardons ce qui se fait à l'étranger, nous pouvons faire une constatation analogue. Nous voyons en Italie des rallies qui groupent près du dixième des motocyclistes italiens. Aucun sport, aucune organisation ne peut mettre en mouvement de telles foules.

Chose admirable, le rallye est à la portée de tous, non seulement de tous les motocyclistes participants, mais de tous les clubs, de toutes les marques. L'esprit sportif des motocyclistes est extrêmement désintéressé. On ne va pas à un rallye pour emplir son portefeuille, mais pour rencontrer des camarades, pour participer à leur enthousiasme. Ce sont des réunions de la grande famille motocycliste.

Allons, voici un heureux mouvement déclenché. Nous avons vu qu'un rallye bien organisé était assuré d'un succès complet. Mais il faut continuer et ne pas laisser éteindre le feu sacré. On a interdit nos manifestations sportives, on a amputé le sport français d'épreuves, comme Paris-Pyrénées-Paris ou nos concours techniques, mais malgré ces mesures iniques, et antisportives, Moto Revue n'est nullement découragée et elle veut continuer à animer le motocyclisme français. Aussi, mettons-nous en compétition un challenge. Cette coupe sera attribuée pour un an à la marque qui réunira le plus de participants au prochain rallye de la Chambre Syndicale.

Une question se pose : quelle doit-être la formule d'un rallye ? La première chose, c'est de convier les motocyclistes à un spectacle intéressant et tout naturellement, nous pensons à Montlhéry, cadre merveilleux pour un rallye. Courtes compétitions de vitesse ou d'adresse, concours divers, tombola, ce ne sont pas les formules qui manquent. Mais il faut une journée pleine, avec arrivée la veille et départ le lendemain. Belle occasion de faire du camping. C'est là une organisation qui nécessiterait une mise au point, mais qui en vaut la peine.

N'oublions pas qu'une telle manifestation démontrera aux pouvoirs publics que les motocyclistes constituent une force et que l'industrie motocycliste est une grosse industrie

### SOMMAIRE

N° 589

du 23 Juin 1934

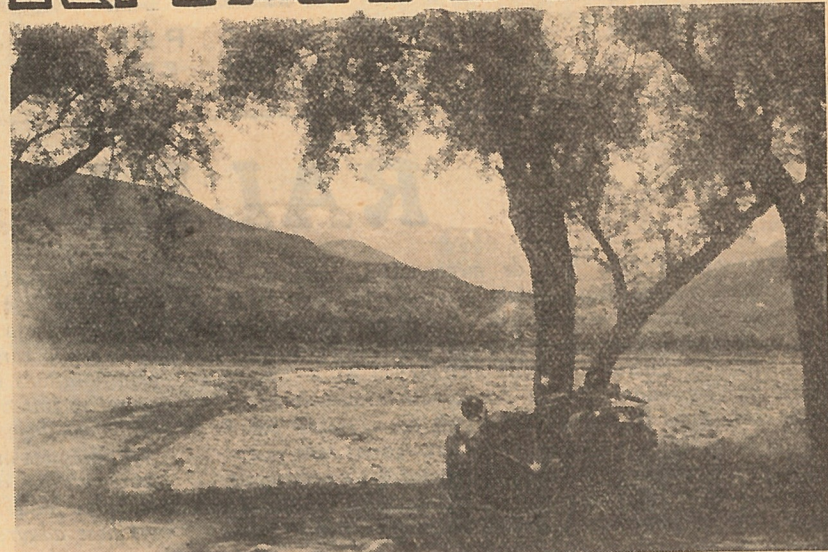
Informations .....	456
Beauté, par J. PIVOIN et M. PÉPIN .....	457
La Terrot tous terrains .....	459
Le Tourist Trophy Machines du T. T. par H.-P. BORESTROKE .....	460
Lightweight et Senior T. T. ...	463
Une amère déconvenue, par J. CLOU .....	464
Bougies d'allumage, par I. TOLOU .....	465
Petite Correspondance .....	466
La page d'Algérie-Tunisie .....	467
Constructeurs et Fabricants .....	468
Clubs .....	469
Sport .....	471

qu'il faut encourager et non brimer comme on l'a toujours fait. Que tous les clubs aient à honneur de contribuer au succès en envoyant des équipes aussi importantes que possible. Leurs membres leur en seront reconnaissants et ils verront les adhésions se multiplier.

Espérons donc que les rallies vont se multiplier, rallies locaux et rallies nationaux. Et souhaitons surtout que le rallye de la Chambre Syndicale constitue, pour ainsi dire, les Etats Généraux du Motocyclisme Français.

# INFORMATIONS

C'est à notre rédacteur en chef pour le Maroc, M. Ch. Magne, que nous devons cette belle photo des cimes neigeuses du Grand Atlas, vue de la vallée de l'Ouen d'Asni, où l'on pêche de délicieuses truites. Notez que la machine de notre collaborateur est une 350 mûconnaise, à moteur 2 temps.



## Permis International de Conduire

Pièces à fournir  
I. — Demande sur papier timbré à 4 francs, souscrit par le conducteur du véhicule adressée au Préfet de Police et indiquant :  
1° Les nom, prénoms, domicile et nationalité du conducteur ; 2° Lieu de naissance ; 3° Indiquer le genre de permis demandé : A. pour les automobiles n'excédant pas en charge de 3.500 kgs ; B. pour les automobiles dont le poids total en charge excède 3.500 kgs C. pour les motocyclettes avec ou sans sidecar (ajouter le numéro du permis, le lieu et la date de sa délivrance).

II. — Certificat de capacité (carte rose).  
III. — Certificat délivré par le Maire ou le Commissaire de Police, ayant au plus trois mois de date et établissant l'adresse exacte du conducteur de l'automobile.

IV. — Photographie du conducteur de face ou de trois quarts, à l'état d'épreuve non collée, et du format de 4 cm. de hauteur sur 4 cm. 5 de largeur.  
Coût du permis : 20 francs.

### Etats contractants

Afrique Equatoriale Française, Afrique Occidentale Française, Cameroun, Côte des Somalis Française, Etablissements français de l'Océanie, Guadeloupe, Guyane, Inde Française, Indochine, Madagascar, Martinique, Nouvelle-Calédonie, Réunion, Togo, Allemagne, Autriche, Brésil, Bulgarie, Belgique, Chili, Cité du Vatican, Cuba, Danemark, Egypte, Espagne, Estonie, Finlande, France, Gibraltar, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Inde anglaise (non compris les territoires des Princes placés sous la suzeraineté de S. M. Britannique), Irak, Irlande, Italie, Lettonie, Liban, Lithuanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Palestine, Pays-Bas (Indes Néerlandaises), Pologne, Portugal, Roumanie, Sarre, Siam, Suède, Suisse, Syrie, Tchécoslovaquie, Tunisie, U.R.S.S. Uruguay, Yougoslavie.

### Ah ! ces échappements libres...

Un certain nombre de contraventions ayant été relevées pour circulation de véhicules à moteur et particulièrement de motocyclettes laissant l'échappement libre, la préfecture de police croit devoir rappeler que ces véhicules doivent être munis de silencieux efficaces.

### Le déjeuner du Touring-Club

Au cours de son déjeuner annuel à la presse sportive et touristique, tenu mardi dernier, le Touring Club de France par la voix de son président M. Chaix, a exposé l'œuvre touristique de la grande association et son programme futur.

De nombreux membres de la presse avaient répondu à l'invitation du T.C.F., représenté lui-même par son président M. Chaix, son vice-président M. Maringer, et de nombreux membres de son conseil d'administration.

Moto Revue était représentée par son directeur M. Lacôme.

Les domaines de l'activité du T.C.F. sont nombreux et variés. Tout ce qui touche au tourisme de près ou de loin appelle son activité.

Le Touring Club continue la tradition qui fut toujours la sienne : travailler toujours et partout à faire du tourisme une joie pour ses adeptes et une des plus belles industries de notre beau pays.

### Notre grand concours de contes

La clôture de notre concours du meilleur conte a eu lieu le 15 juin, conformément au règlement. A cette date nous avons reçu 58 envois, nombre considérable et sur lequel nous ne comptons pas.

Aussi, pour récompenser nos correspondants, allons-nous faire une première sélection de 15 contes qui vaudront tous à leur auteur, outre un souvenir, une carte de collaborateur-correspondant.

Dans cette sélection déjà difficile, le jury retiendra les six meilleurs contes en les classant d'après leurs valeurs respectives d'originalité et de style.

Le palmarès paraîtra dans un prochain numéro.

### Wech n'a pas de chance

Il n'y a guère nous avons publié une photo de Wech sans le nommer. Cette fois-ci, dans le compte rendu du Bol d'Or, et comme beaucoup de nos confrères, nous avons annoncé que Wech avait une boîte 2 vitesses.

C'est une erreur ; Wech a fait sa remarquable performance sur une Prester munie d'un moteur monovitesse à débrayage, ce qui démontre mieux encore la valeur de l'excellent spécialiste des petites cylindrées, dont nous avons d'ailleurs fait notre favori.

## ASSUREZ-VOUS

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

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

Assurance voiture promenade pour une garantie de 100.000 francs par sinistre contre les accidents corporels et dégâts matériels, causés aux tiers :  
5 CV : 300 fr. ; 8 CV : 490 fr. ; 10 CV : 565 fr., etc.  
Pour les motos et garantie de 100.000 francs pour Paris, promenade, les tarifs sont :  
2 CV : 146 fr. ; 3 CV : 175 fr. ; 4 CV : 203 francs.  
Pour la province, ces primes sont encore réduites.  
N'hésitez plus : Assurez-vous !

### Naissance

MADAME et M. René Bernardet viennent de nous annoncer la naissance de leur fille Françoise. Nous leur présentons, avec les nôtres, les meilleurs compliments et les vœux bien sincères de toute la famille motocycliste groupée autour de Moto Revue.

PHILIPPE, fils de Madame et M. Jean Véran, notre dévoué collaborateur-correspondant de Cannes, est né au Cannet le 13 juin. Nos sincères félicitations et nos meilleurs vœux de bonheur.

### Les P. P. P. et la Presse Sportive

DANS notre numéro 579 du 14 avril, nous avons publié le vœu de la Commission de l'Automobile du Syndicat de la Presse Sportive, s'élevant contre la décision de l'U. M. F. dans les termes suivants :

« La Commission saisie, pour avis, par le Comité, de l'incident survenu entre l'Union Motocycliste de France et M. Lacôme, directeur de Moto Revue, après une discussion générale, émet à l'unanimité, la conclusion suivante :

« La Commission de l'Automobile du Syndicat de la Presse sportive, saisie des incidents qui ont abouti à l'interdiction, par l'Union Motocycliste de France, d'une épreuve, en représailles d'articles parus dans une revue technique, associée à l'organisation de cette épreuve :

« Considérant qu'il s'agit d'un conflit entre organisateurs et pouvoir sportif ;

« Que si ce conflit ne concerne pas directement les journalistes et notamment les journalistes sportifs, mais relève plutôt du ressort du Syndicat des Directeurs de journaux sportifs,

« Que cependant les faits évoqués constituent une atteinte de la liberté de la presse ;

« S'élève contre les motifs invoqués par l'Union Motocycliste de France pour justifier sa décision (communiqué du 8 février 1934, Auto du 9 février 1934).

« Estime opportun que le Syndicat appuie une démarche éventuelle des organisations de presse auprès des dirigeants de l'U. M. F., pour leur exposer l'émotion suscitée par ces événements dans les milieux journalistiques. »

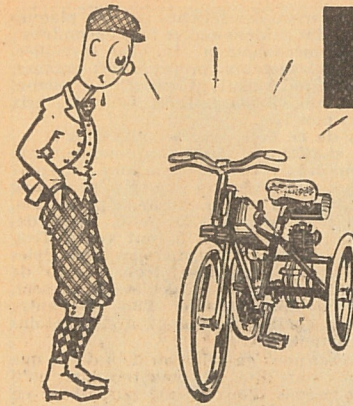
Voici l'ordre du jour adopté par le Comité du Syndicat de la Presse Sportive qui ne crut pas devoir prendre parti :

« Concernant le différent Lacôme-U. M. F., le Comité prend acte du vœu de la Commission de l'Automobile.

« Estime que cette affaire ne concerne en aucune façon le Syndicat de la Presse sportive, ni l'A. J. S., tous deux groupements de journalistes, et non organisateurs de manifestations sportives.

« En conséquence, décide de classer cette affaire et passe à l'ordre du jour. »

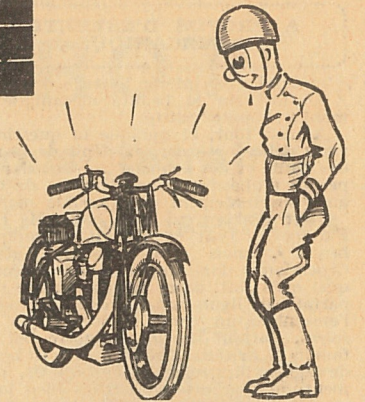
# BEAUTÉ



L'article de M. René Roux-Duffort que nous avons publié dans notre numéro 584 a soulevé parmi nos lecteurs la polémique prévue.

Voici deux opinions assez différentes de MM. Jean Pivoïn et Marc Pépin. Qu'en pensez-vous, amis lecteurs ?

Moto Revue est une tribune libre et toute communication intéressante est sûre de trouver l'accueil de ses colonnes.



## BEAUTÉ ET AÉRODYNAMISME N'EXCLUENT PAS FORCÉMENT QUALITÉ MÉCANIQUE

Pourquoi renier un des facteurs qui sont incontestablement favorables dans la conception des engins qui roulent ; plutôt qui se meuvent dans ce fluide qui nous entoure et qui est l'air à la pression de une atmosphère ; pas moins !

Pourquoi le bateau a-t-il la forme d'un bateau ; l'obus, la torpille, hélas ! la forme ogivale ? Pourquoi l'avion a-t-il des ailes et le petit bateau... des jambes ?

Si la résistance de l'air est si peu importante, pourquoi fait-on deux essais en sens contraire dans un kilomètre lancé en palier ?

Mais l'air n'est pas seulement un fluide qu'il faut traverser, il y a aussi le vent debout, que connaissent bien les motocyclistes.

Pourquoi ne pas essayer d'amoindrir cette résistance passive qu'est la résistance de l'air ? La réussite d'un ensemble comme un véhicule n'est-elle pas le résultat de la mise en œuvre et de l'utilisation de tous les facteurs possibles ?

Nous pourrions négliger la résistance de l'air, si faible dans le « tout », la somme des résistances à vaincre ; nous pourrions supprimer les roulements à billes, qui n'aident que dans une faible proportion (car, avec les progrès mécaniques, un roulement lisse à faible portée serait, à la rigueur, acceptable) et adopter d'autres solutions empiriques ou économiques qui semblent à priori bien plus simples. Mais où vous n'êtes pas en concordance directe avec vous-même, c'est en rapprochant ces deux phrases :

« Sous prétexte de faire aérodynamique, on donne une forme vaguement en pointe... » et « nous devons travailler la partie technique. »

L'aérodynamisme n'est-elle pas une étude d'un des facteurs techniques du problème qui nous occupe ? Sinon je vais proposer aux fabricants d'obus un projectile à bout carré ; que va-t-on me répondre ?

Vous parlez de beaucoup de choses, mais il est facile que je cite aussi des mots dans toutes les applications de la science.

La locomotive moderne, le « Normandie »... Pour la locomotive, en appliquant une distribution Walschaerts au lieu de Stephenson, une distribution à soupapes avec la coulisse Walschaerts, on augmente le rendement, mais cela n'exclut pas l'application du concepteur à servir toutes les données du problème de l'appareil qui roule. Le dessinateur fera tout de même une ligne agréable au possible pour essayer de faire un « tout » complet.

Si vous voyez plus dépouillée d'aspect la locomotive moderne, vous avez mal regardé. Alors que la Stephenson n'avait rien, celle-là se pare d'énormes réchauffeurs au-dessus, autour les écrans latéraux, pompes bi-compound, Worthington, à huile, etc..., qui, si elles plaisent à l'œil du technicien, ne sont pas d'un bien bel aspect pour l'amateur de lignes pures.

Le « Normandie » n'a plus les énormes cheminées, son chauffage actuel ne les a pas

nécessités, mais le bateau futur en aura peut être de plus grosses, tandis que les réchauffeurs de la locomotive auront disparu avec sa chaudière.

Les formes, la ligne, sont donc plus souvent les conséquences directes des nécessités mécaniques, que, comme vous le dites, les caprices de quelques farceurs.

Vous semblez enfin vouloir abandonner l'étude de ce qui n'a pas le rendement 100 % ; en ce cas, vous ne devez rien étudier et la meilleure locomotive a un rendement voisin de 10 %.

Votre calandre de radiateur, ajourée à 60 % est inclinée, dites-vous ; c'est sans doute pour qu'elle soit en harmonie avec le reste, et le reste : les lanternes de petit volume, comme tout ce qui n'est pas l'ensemble ne doit pas être aérodynamique. Mais l'ensemble qui se déplace est pourtant composé des gros et des petits volumes qui doivent former un « tout » aérodynamique.

Bien sûr, un client sur dix mettra un motif sur son radiateur, mais on ne lui fera pas pour cela une voiture moins aérodynamique.

Pour la moto, nous devrions laisser de côté les silencieux décorés, les réservoirs aux formes élégantes, mais si on nous livrait toutes les motos pareilles, se rapprochant d'un standard de plus en plus standard, comme dit l'essayeur, l'ennui naitrait de l'unité dans la diversité.

Ne sommes-nous pas tous amateurs d'une machine réunissant, dans la mesure du possible, les facteurs de plaisance, d'at-

trayance, avec ceux de la qualité mécanique ? Le constructeur a cherché à réunir tous ces facteurs, mais qu'y a-t-il de parfait, pas même l'aérodynamisme, je vous le concède, pour cela, devons-nous le condamner ?

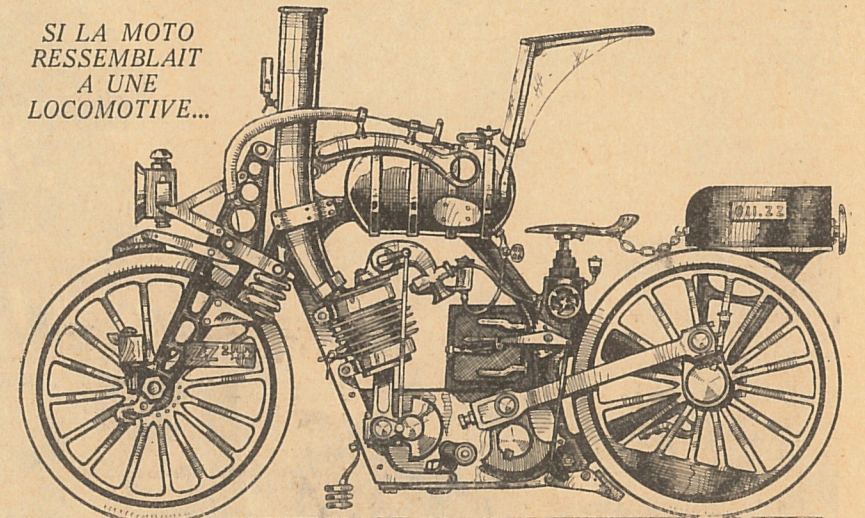
En dernière analyse, je ferai observer que les solides aérodynamiques ont des formes qui ont leur importance principalement à l'arrière, formes qui sont du domaine de ceux qui ont qualité pour les étudier et que je me garderai personnellement de juger. L'enveloppe d'une roue, efficace à l'arrière, a sans doute son importance, mais elle n'enveloppe pas, dites-vous, la roue entière. Pour cela devons-nous donc la négliger encore, et même si cette enveloppe est quasi-inefficace, mais qu'elle plait à l'œil et qu'elle est en harmonie avec la carrosserie, c'est mieux que rien.

Devrons-nous donc tout négliger, sous prétexte que tout n'est pas parfait et donc ne plus rien voir de ce qui est imparfait. Il semble, au contraire, qu'en tendant dans chaque domaine à se rapprocher d'un meilleur rendement, de productions complètes, plaisantes à l'œil aussi, sans pour cela négliger les éléments essentiels bien étudiés, on augmentera les chances de plaire aux consommateurs de chacun de ces produits, en l'occurrence, la moto et l'automobile, et par répercussion à nous-mêmes.

Autrement, il n'y a qu'à se coucher au soleil et déboutonner sa ceinture.

En Afrique, on ne s'occupe guère d'aérodynamisme ; on est plus heureux, peut-être. Alors, tout ou rien !

J. Pivoïn



M. René Roux-Duffort a fait allusion à la beauté des locomotives. M. Jean Pivoïn riposte du tac au tac en nous suggérant ce croquis et en y joignant les commentaires suivants :

Un Arabe demanda une fois que le cheval ait une selle naturelle, un long cou et de grandes jambes qui lui permettraient d'aller plus vite.

A ses souhaits, il vit venir le chameau, mais sa physionomie ne satisfait pas l'Arabe. L'agréable est assez difficile à joindre à la technique. Nous viendrons peut être à un semblant de perfection mais en y mettant le temps et en gardant à chaque chose son allure propre...

Notre moto n'est déjà pas si mal !

UN BON MOTOCYCLISTE NE DOUBLE NI DANS UNE COTE, NI DANS UN VIRAGE : CELA ATTIRE L'ACCIDENT ET SUREMENT LA CONTRAVENTION

UN BON MOTOCYCLISTE EST PRUDENT : LA PRUDENCE FAIT PERDRE MOINS DE TEMPS QUE L'ACCIDENT

### A PROPOS D'ESTHÉTIQUE MÉCANIQUE

J'ai suivi avec intérêt l'article de M. Roux-Duffort sur la beauté mécanique automobile et motocycliste.

A mon tour, et quoique la question soit assez délicate — car, en dépit de la raison, des goûts et des couleurs... — qu'il me soit permis d'aborder le problème et de donner aussi succinctement que possible mon avis.

Tout d'abord, si j'en crois M. Charles Faroux : « Tout ce qui est mécanique est beau ! », mais relativement ajouterai-je. Cependant, dans un ensemble mécanique quel qu'il soit, il me semble qu'une netteté parfaite de lignes, une agréable harmonie de l'ensemble, un choix judicieux des accessoires, flattent davantage notre œil qu'un fouillis de matériel assemblé au petit bonheur, de lignes bizarrement contournées, d'ornements et d'accessoires parfois bien inutiles, et ce qui est davantage s'écartant tout aussi bien du plus simple bon goût que de la meilleure technique.

D'après ce qui précède, sur bien des points, je partage la manière de voir de M. Roux-Duffort. Oui, il y a trop de superflu, d'accessoires à l'utilité discutable alors qu'il en est d'indispensables qui manquent.

A quoi cela tient-il ?

Mais tout simplement, parce que dans le domaine de l'automobile, comme dans beaucoup d'autres d'ailleurs, — la femme est venue, avec la mode, l'amour des fioritures, des décors qui se préoccupent peu de l'aride science de la mécanique. Parce que, aussi, à côté de la technique pure, qui, seule, devrait diriger le constructeur, il y a l'acheteur qui avec ses goûts, ses désirs, ses emballants passagers, constitue un élément non négligeable, pour ne pas dire presque absolu.

Aujourd'hui, c'est l'aérodynamisme, hier, c'étaient les fétiches, d'un goût plus ou moins... parfait, demain, ce sera... ce que voudra le jour !

Ceci posé, avouons que la tâche du constructeur est bien difficile et, de plus, on veut du nouveau, il faut du nouveau. Quelle que soit la perfection totale du véhicule, si la présentation est la même pendant

quelques mois, le constructeur est un incapable et on choisit la dernière nouveauté, quelquefois un « loup » peut-être. Mais, n'importe, c'est du dernier « cri » devant lequel nos bons snobs se pâment !

Si cela cependant est vrai pour l'automobile, il n'en est pas tout à fait de même du côté de la moto.

La, en effet, la clientèle est une fervente de la mécanique, elle l'aime, elle s'y passionne. La technique n'a plus de secrets pour le vrai motocycliste, et partant sa machine non plus. La carrosserie, si importante, trop importante de l'auto, n'arrête plus son attention. Et voilà pourquoi, sur nos motos, la technique garde encore ses droits.

Cependant, travaillant en dessous, une certaine évolution préside dans les idées automobiles et motocyclistes.

Si l'aérodynamisme est bien imparfait encore, n'est-ce point tout de même un progrès en face des « vieilles carrosseries » étrangement carrées ? Quel est le constructeur, aussi notoire soit-il qui aurait pu se flatter d'enlever la foule en présentant directement une voiture idéalement profilée en goutte d'eau ? Or, il faut bien se dire que nos industriels ne construisent pas pour le seul plaisir de construire, mais encore et surtout pour vendre. Or, vendre suppose tout d'abord plaire à l'acheteur, à l'acheteur qu'il ne faut pas effaroucher par des solutions trop révolutionnaires ou jugées comme telles.

Actuellement, l'amateur d'une automobile veut trouver dans une voiture des plus populaires, la silhouette d'un rapide engin de course. En d'autres termes : ligne profilée, 100 à l'heure, et je suis bien modeste, tenue parfaite, garnitures de luxe, colifichets, etc... avec une sobriété de chameau et le prix d'une machine à coudre !

Quelle lourde tâche est donc celle du constructeur pour arriver à pareille synthèse ! et il faut dire qu'ils ont réalisé à ce sujet de véritables tours de force que nous ne pouvons qu'admirer. Evidemment quelques détails clochent, mais en face de ces données, pouvons-nous leur jeter la pierre ?

Et si même dans la moto, la mode capricieuse laisse quelque peu apercevoir de son influence, si nous avons des silencieux aux

formes bizarres, des fétiches sur nos plaques de police, des guidons encore trop encombrés ; la partie mécanique a été bien travaillée. Netteté des moteurs, propreté des organes, silence presque parfait, présentation luxueuse. Voilà ce qui nous est offert pour des prix toujours plus bas.

Alors de ce côté, pas de reproches ? Oh ! si. Comme dans l'automobile, trop de « confondu » entre la machine de sport et l'engin utilitaire. On est trop préoccupé par la vitesse et pas assez par la protection.

Trop de sélecteurs, de 130 km-h., de garde-boue étroits, de chaînes à tout vents. Trop de tubulures vulnérables, de roues impossibles à démonter. En un mot, trop d'essais de condensation de deux véhicules en un seul, au lieu de perfectionner l'un et l'autre isolément, comme répondant à des besoins bien différents.

Mais ceci nous entraîne au delà de ce que je voulais vous dire. Et, pour terminer, qu'il me soit permis d'ouvrir une parenthèse en face de la clientèle d'acheteurs :

Que désire-t-elle en somme, soit en auto, soit en moto ?

Sait-elle réellement ce qu'elle veut ?

Engin de sport ou véhicule de tourisme ?

Si elle veut marcher à 80, avec tout le confort possible et imaginable, pourquoi demander un engin qui fasse le 150 ? Et à 80, le profilage plus ou moins parfait a-t-il une si grande importance ?

D'autre part, dans une compétition de vitesse pure, va-t-on s'aligner avec un engin utilitaire, dont le moteur aussi robuste soit-il et la présentation sport, ne compenseront pas l'usinage, la mise au point toute spectaculaire ?

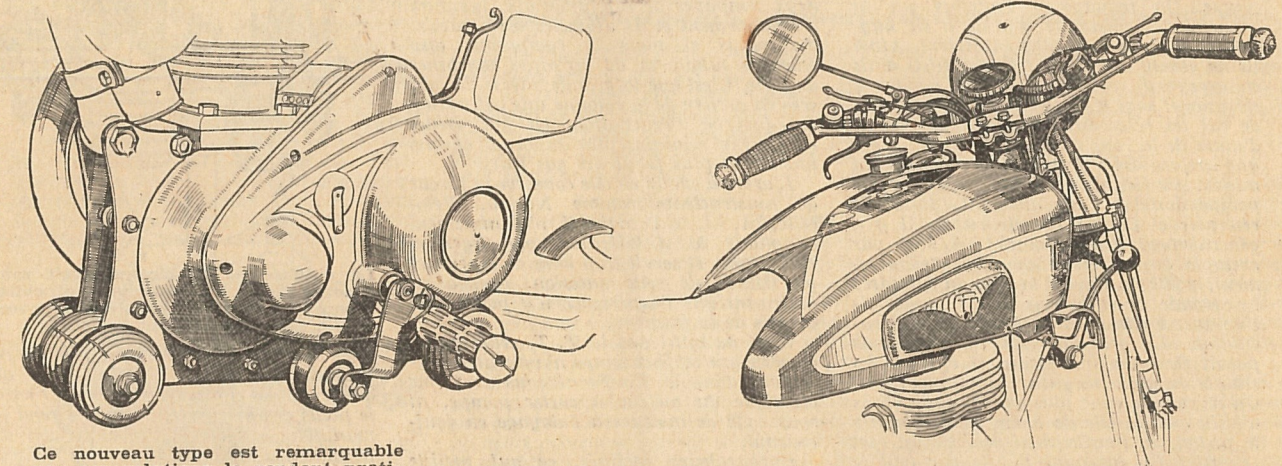
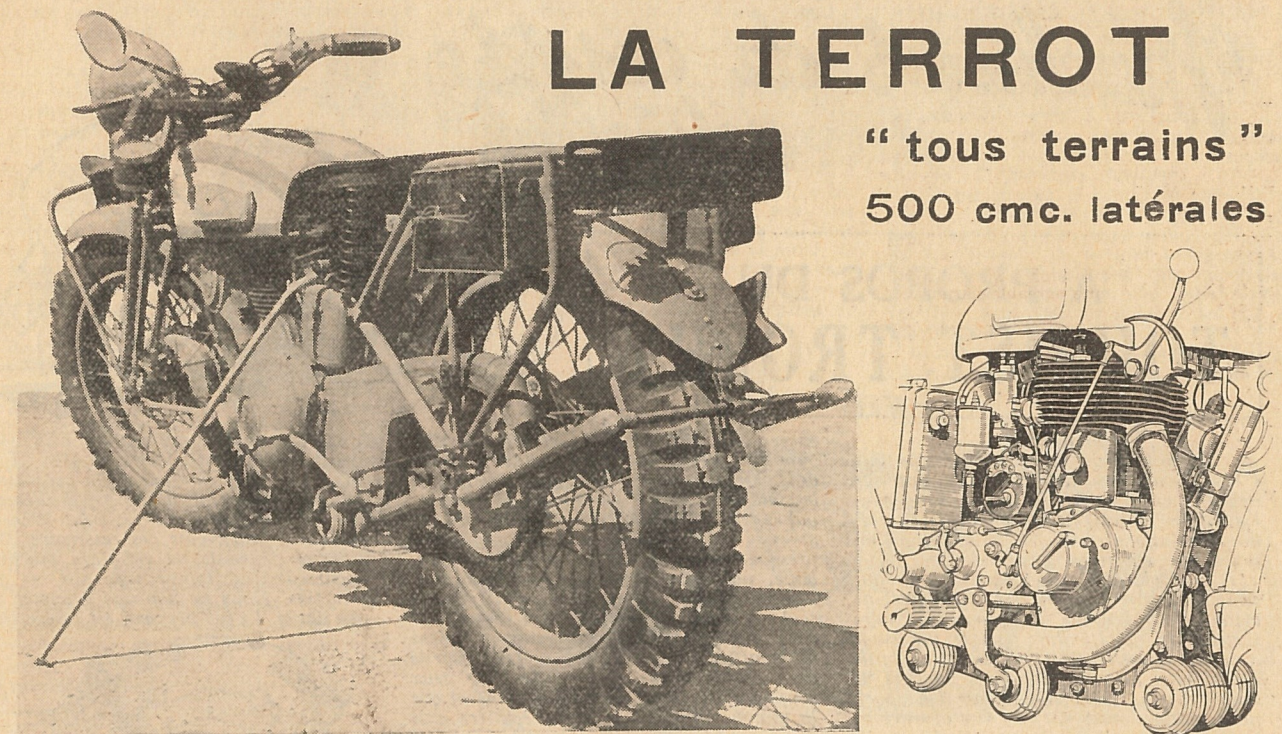
Non ! n'est-ce pas !

Alors, pourquoi demander à nos constructeurs cette synthèse presque impossible ; et ne vaut-il pas mieux au contraire demander que, dans chacun de leur domaine respectif, que, dans chacun de leur domaine respectif, tourisme ou sport, nos engins, nos véhicules soient perfectionnés à leur maximum, alliant la meilleure technique au goût le plus parfait, en relation directe avec leurs conditions exactes d'utilisation pratique, au lieu d'une sorte « fusion », d'une synthèse aussi difficile que superflue.

Marc PÉPIN.

## LA TERROT

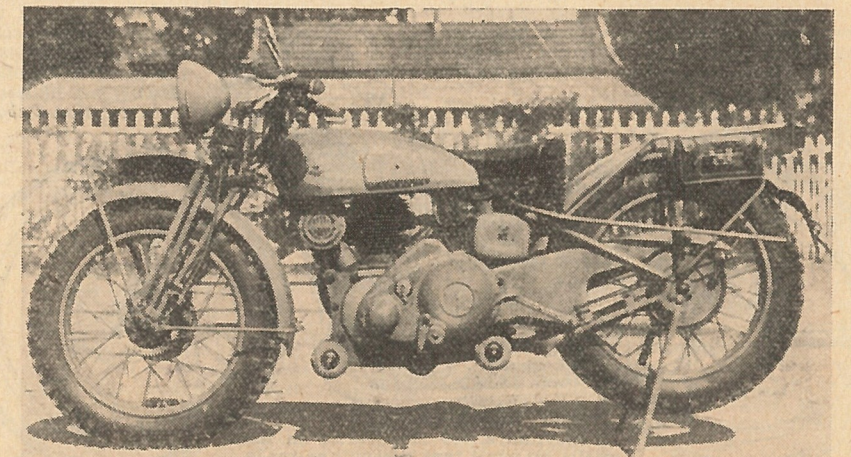
“ tous terrains ”  
500 cmc. latérales



Ce nouveau type est remarquable par ses solutions le rendant pratique, ainsi que son nom l'indique, sur les profils de terrains les plus variés. Les pneus sont munis d'énormes pavés assurant l'adhérence sur les sols gras.

Le moteur, un monobloc, est surélevé et ne peut racleur le sol ; d'ailleurs tout un jeu de rouleaux caoutchoutés protège les dessous de la machine et permet d'en rouler le corps par dessus l'obstacle.

Le réservoir est d'une grande capacité. Des haubans donnent au guidon une rare robustesse. Une poignée avant permet de hisser la machine à la main en cas difficile et une béquille latérale assure son maintien sur les terrains instables. Les repose-pieds sont repliables. Les garde-boue très dégagés permettent facilement l'extraction de la roue. Tout dans cette machine est dirigé vers le but qu'elle se proposait et révèle de longs et sévères essais dont résulte un ensemble excessivement pratique et confortable.



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE



Beauté !... N'est-il pas beau, en plein effort, ce motocycliste du corps national-socialiste allemand au cours d'une démonstration officielle sur terrains variés en Brandebourg ?

UN BON MOTOCYCLISTE N'EST PAS PRÉTENTIEUX : LUTTER DE VITESSE SUR LA ROUTE EST UN SIGNE DE PRÉTENTION



# Machines de course actuelles

## A PROPOS DU TOURIST TROPHY

### Moteurs

A première vue il ne semble pas que les moteurs diffèrent beaucoup de ceux des années précédentes, mais un examen plus attentif nous montre que certaines solutions encore exceptionnelles l'an passé sont devenues courantes.

Il y a tout d'abord quelques points qui semblent bien établis. C'est ainsi qu'il ne viendrait à personne d'employer un autre système de lubrification que le graissage à carter sec. Le refroidissement de l'huile est en effet essentiel pour des moteurs de course et nous avouons que pour notre part, nous sommes assez surpris de l'absence de radiateur d'huile sur les machines de course. On remarquera toutefois que la capacité des réservoirs d'huile a été augmentée et qu'ils sont plus en arrière. Ainsi ils ne gênent pas la marche des filets d'air en arrière du cylindre, car des remous à cet endroit sont à craindre. Dans beaucoup de cas les réservoirs s'étendent de part et d'autre de la roue arrière. Ils offrent ainsi une surface assez grande et se refroidissent mieux. Au lieu de deux pompes (ou d'une pompe double) l'une amenant l'huile du réservoir et l'autre le retournant, il y a généralement trois pompes. L'une par exemple graisse les pignons de dédoublement, la tête de bielle et la base du cylindre; la seconde la culbute et les guides de soupape. La troisième est la pompe d'évacuation. Le graissage du cylindre nous paraît être très intéressant et élimine les ennuis de segments qui n'étaient pas rares. On ne compte donc plus sur les projections d'huile par la tête de bielle pour lubrifier le piston, car l'huile ainsi projetée est mal répartie. En amenant l'huile sur tout le pourtour du cylindre on a au contraire l'assurance d'un graissage parfait de l'organe le plus éprouvé du moteur, le piston.

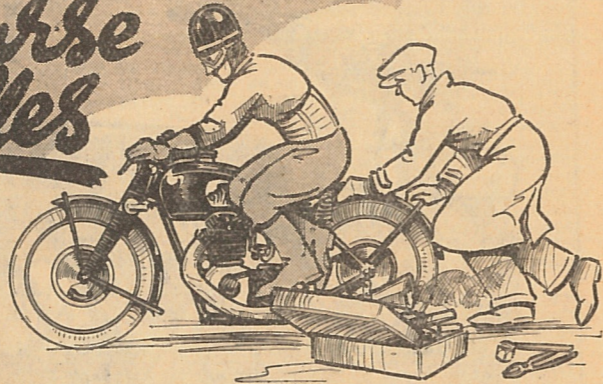
Il ne semble pas que les soupapes soient

encore menacées par des systèmes de distribution offrant de plus grandes sections de passage comme les tiroirs rotatifs ou les fourreaux. Pourtant les ennuis de soupapes ne sont pas inconnus, bien que devenus plus rares. Ils se produisent presque fatalement quand le moteur s'emballé, par suite d'une fausse manœuvre. Les ressorts de soupape à spires disparaissent nettement cette fois devant les ressorts en épingle à cheveux, qui risquent moins de chauffer et de s'affaïsser. La majorité des constructeurs reste fidèle aux deux soupapes. On semble croire en général que la marche des gaz est plus régulière avec deux soupapes qu'avec quatre. Sur les deux soupapes il n'y a qu'une tubulure d'échappement et de diamètre assez faible, du moins si nous la comparons aux énormes tubulures de certaines machines de série. C'est que la grande vitesse des gaz crée en arrière de la colonne une aspiration qui favorise l'évacuation des gaz brûlés et ce qui est beaucoup plus important encore, une entrée plus facile des gaz frais.

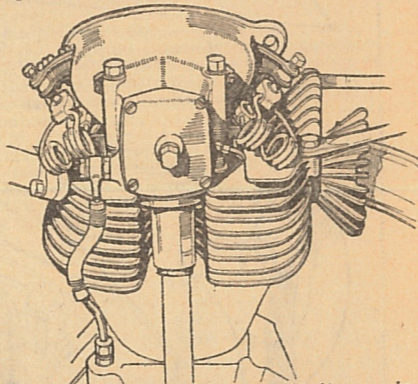
L'arbre à cames en tête conserve la faveur de constructeurs comme Norton, Velocette, A. J. S., mais il n'a nullement supplanté la distribution par tiges et culbuteurs. Il serait trop long de reprendre ici l'étude de cette question. Constatons seulement que l'expérience n'a pas encore permis de la trancher.

Scott ne court pas le T. T. cette année, en sorte que le deux temps n'a aucun représentant dans le T. T. ni sous la forme classique du moteur à carter pompe, ni sous celle de moteurs à balayage en écoulement.

Carbureteurs inclinés, ce qui facilite l'écoulement des vapeurs relativement denses d'essence vers le cylindre. Aucun compresseur, du moins à notre connaissance. Il y a à cela plusieurs raisons. C'est d'abord



qu'un compresseur convient mal aux monocylindres. Il est d'ailleurs fragile. Il entraîne une augmentation de la consommation qui obligerait à des ravitaillements plus fréquents car on ne peut accroître encore les dimensions des réservoirs. Déjà la tenue de route de certaines machines concurrentes est compromise par ces gros réservoirs. Nous ne pouvons dépasser une sage limite. Le compresseur est assez délicat



La culasse de la Norton était munie cette année de ressorts à pincettes. L'écrou à ailettes du tube d'échappement est notablement agrandi.

et ce serait une source de pannes. Le compresseur est lourd et encombrant alors qu'on fait des efforts méritoires pour réduire le poids des machines, ce qui les rend plus maniables, augmente la qualité des accélérations et l'aptitude à grimper les côtes. Les deux cylindres n'avaient d'ailleurs pas de compresseurs, elles non plus. Les taux de compression varient entre 7 et 7,5 à 1.

### Le refroidissement

L'EMPLOI d'une culasse en métal bon conducteur de la chaleur n'est pas une nouveauté et avant la guerre tel constructeur avait expérimenté une culasse... en argent. Quant aux culasses en alliage léger voici déjà quelques années que nous les rencontrons sur des machines de séries à soupapes latérales ou de deux temps. Mais de grosses difficultés s'opposaient à l'emploi de ces métaux, et en particulier les sièges de soupapes devaient être rapportés. Depuis, on a obtenu des bronzes d'aluminium assez durs pour que les sièges de soupapes fussent usinés dans la culasse même. Ces bronzes prennent également un merveilleux poli presque aussi beau que celui de l'argent. Aussi presque toutes les culasses des moteurs du T. T. sont en bronze d'aluminium. Les résultats obtenus semblent tout à fait remarquables et il ne

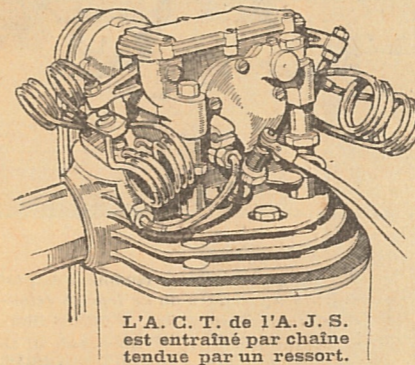
paraît pas douteux que ces culasses seront avant peu employées sur des machines de série, au moins sur les machines dites de compétition.

Presque obligatoirement, on est, avec une culasse en bronze d'aluminium amené à employer un cylindre en aluminium de manière à avoir un ensemble qui ait le même coefficient de dilatation. Aussi, presque tous les moteurs ont un cylindre en aluminium chemisé. Il ne semble pas que les chemises en acier nitruré soient très employées. C'est la chemise en fonte qui domine. Nous n'en connaissons pas la raison. Il y a également un moteur dont le cylindre en fonte est fretté d'ailettes d'aluminium.

On ne peut qu'être frappé de la hauteur des carters dans lesquels les cylindres pénètrent profondément. Cela s'explique pour plusieurs raisons. Le cylindre est mieux fixé, surtout en ce qui concerne les réactions latérales. On peut aussi pratiquer dans le carter une gorge circulaire concordant avec des trous dans le cylindre et envoyer dans cette gorge par des canalisations forcées dans le carter, l'huile nécessaire au graissage du piston. L'aspect des moteurs en est très modifié. Et on pense à l'ancien Kœhler-Escoffier d'il y a vingt-cinq ans. Le moteur des Husqvarna, probablement le plus beau du T. T. à des cylindres qui sont comme écrasés entre la distribution et les culasses massives et le carter renforcé par des ailettes. Il est extraordinairement compact.

### Les polycylindres

DANS la catégorie 500, nous avons comme bicylindres les New-Imperial, les Husqvarna. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous n'avons que les résultats de Junior T. T. dans lequel l'Husqvarna de Nott s'est classée troisième à 6 minutes des deux Norton de Gulhrig et de Simpson. C'est là un très bel exploit et la Husqvarna devait être plus vite que les Norton, mais eut quelques ratés. Peut-être aussi sa tenue de route était-elle imperceptiblement moins bonne. Bref, la valeur de cette machine est maintenant amplement confirmée. La 500 a atteint au cours des



L'A. C. T. de l'A. J. S. est entraîné par chaîne tendue par un ressort.

essais le 180 à l'heure. La New-Imperial a fait à l'entraînement des temps remarquables. En ce qui concerne les Husqvarna, on sait l'accident lamentable arrivé lors de l'embarquement. La malchance semble s'acharner sur cette marque puisque dès le premier jour de l'entraînement un cadre a cassé (peut-être une conséquence indirecte de la chute de la machine au moment de l'embarquement). Bien que très différents d'aspect extérieur, les moteurs Husqvarna et New-Imperial comportent des points communs.

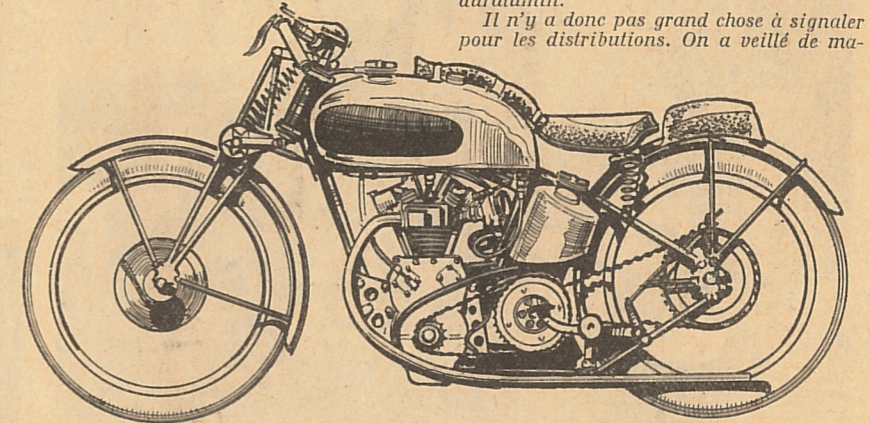
Pendant longtemps, on a considéré qu'à cylindrée égale, un bicylindre ne pouvait donner la même puissance qu'un mono.

### Système de distribution

COMME moteurs à quatre soupapes par cylindre, il n'y a qu'Excelsior et Rudge. Dans l'Excelsior, il y a deux arbres à cames en avant et en arrière du cylindre. Les tiges sont inclinées vers l'extérieur, les culbuteurs sont transversaux. De cette manière on peut conserver une chambre d'explosion hémisphérique. Le système Rudge est désormais classique.

Comme arbres à cames en tête, nous avons le moteur Guzzi (engrenages) Norton, Velocette (engrenages), A. J. S. (chaîne à dispositif de tension automatique). Les autres moteurs ont une commande par tiges et culbuteurs. Les culbuteurs et les tiges sont dans la plupart des cas en duralumin.

Il n'y a donc pas grand chose à signaler pour les distributions. On a veillé de ma-



L'Excelsior 250, qui gagna le Lightweight l'an dernier, nous a déçus cette année.

l'épreuve, malgré son apparence imposante. La 500 ne pèse en effet que 125 kg.

Il est regrettable que nous n'ayons pas l'occasion de voir cette année dans le T. T. deux polycylindres qui ont précédemment gagné le T. T., nous voulons dire la flat twin Douglas et la Scott.

### La recherche de la rigidité et de la légèreté

RIGIDITÉ et légèreté sont à l'ordre du jour. On emploie des matériaux très légers, comme l'Elektron pour les carters qui sont d'autre part amplement nervurés. Les côtés des carters au lieu d'être planés ont souvent une forme légèrement conique. On a gagné du poids et par un meilleur dessin et par l'emploi de métaux légers. Les moyeux sont en duralumin. Ne nous dissimulons pas que tout cela coûte très cher, au moins à l'heure actuelle et que sur certains points, la machine de série ne peut comporter les mêmes solutions que le racer. Les roulements du côté pignon de chaîne sont doubles. Cela implique une rigidité parfaite du vilebrequin et des axes. Sur le J. A. P., l'axe est soutenu par un palier à son extrémité, pour éviter tout porte à faux. Si nous ouvrons un moteur, nous ne voyons pas grande différence avec les moteurs des années précédentes, mais il y a des améliorations de détail qui n'apparaissent pas à première vue, et chaque année les matériaux réalisent des progrès.

La fixation du cylindre est très étudiée et souvent on compte 6 boutons d'embase ou 6 colonnettes! Comme nous le disions, il y a au moins trois paliers d'axes, mais le moteur New-Imperial en compte cinq: deux à galets et trois à billes. Comme moteur à volant extérieur, il n'y a que la Guzzi. Tous les autres constructeurs restent fidèles aux volants intérieurs accouplés par maneton. Avec la précision actuelle de montage actuel, ce système donne entièrement satisfaction.

nière toute particulière au graissage et sur beaucoup de moteurs le carter de distribution sert de réserve d'huile, et c'est de là que l'huile est envoyée à la tête de bielle et au cylindre.

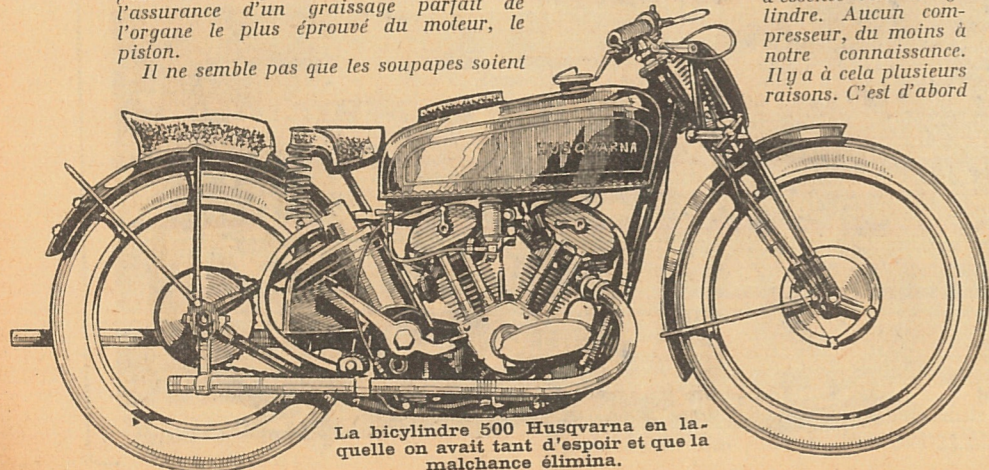
### Allumage

C'EST le triomphe de la magnéto et cela n'a rien qui puisse surprendre. Aux très hauts régimes atteints, la magnéto donne un allumage plus vigoureux et nous ne concevons guère une machine de course équipée de tout un appareillage électrique. Un mono à deux magnétos, plus sans doute pour la sécurité que pour une augmentation du rendement. La New-Imperial a deux magnétos, une par cylindre.

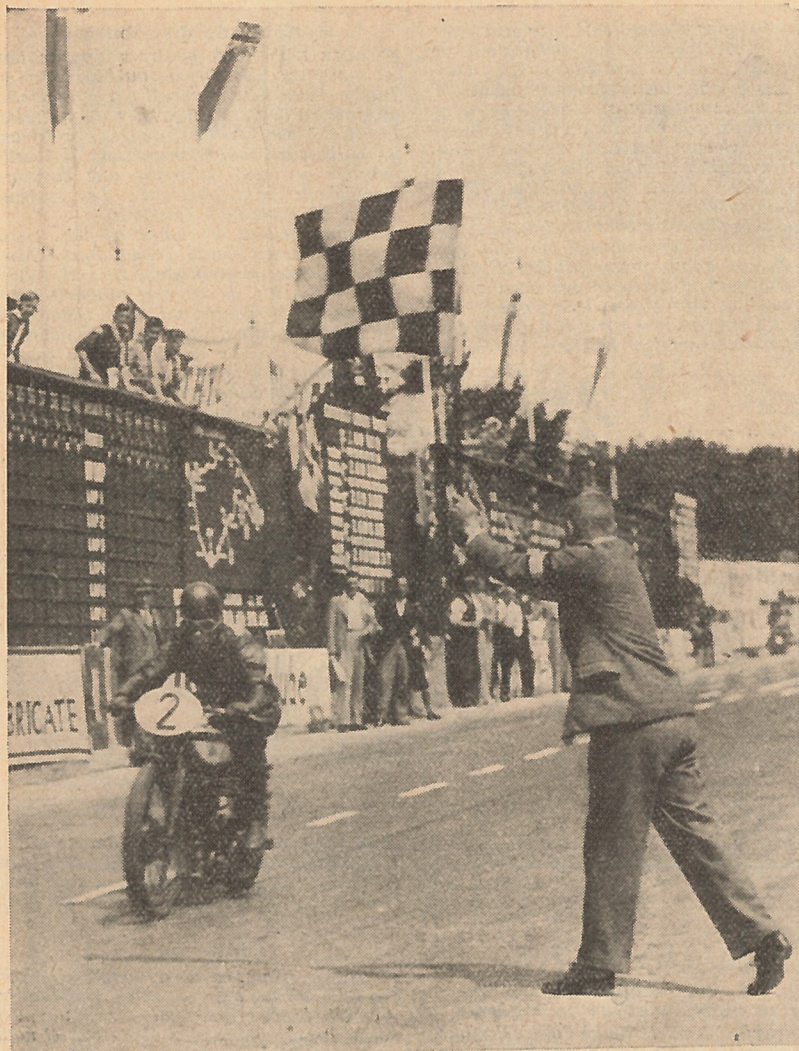
Quant aux bougies, elles sont toutes de 14 mm. Ces petites bougies se refroidissent mieux et leur refroidissement est encore amélioré par les culasses en bronze ou en aluminium. Les ennuis d'allumage sont devenus extrêmement rares et nous admirons la constance des coureurs qui promènent une clé de bougie dans leur botte. C'est une vieille habitude plutôt qu'une nécessité.

### Machines de série

QUELQUES machines ont été engagées par des marques sans espoir de vaincre, mais seulement avec l'intention de faire une démonstration. Nous ne pouvons donc nous attendre à les voir triompher, mais on peut être sûr que leurs performances seront suivies avec un grand intérêt par le public motocycliste. Celui-ci est assez averti pour savoir que l'on ne peut lui livrer des machines spéciales rigoureusement semblables à celles qui courent pour vaincre, ou que si on le fait, ces machines réclament des soins constants. Mais il aime également à savoir ce que font dans une épreuve les machines normales qu'il peut acheter. Parmi ces machines de série, signalons les Triumph et une Saroléa.



La bicylindre 500 Husqvarna en laquelle on avait tant d'espoir et que la malchance élimina.



Dans d'autres cas, la marque elle-même ne s'est pas engagée, mais elle a fourni à ses clients des machines spécialement préparées. Etant donné l'apreté de la compétition, les chances de succès sont assez réduites. Mais les résultats du T. T. sont épluchés par le public motocycliste, et tout en applaudissant les vainqueurs, on sait apprécier ce que représente la conquête d'une réplique.

#### Les cadres

PAS de nouveautés sensationnelles, les marques restant fidèles aux types de cadres auxquels elles sont habituées. Toutefois, il sera extrêmement intéressant de suivre dans le T. T. Senior la marche des Vincent H. R. D. qui ont un cadre élastique qui paraît vraiment remarquable. Fourche oscillante, ressort guidé dans des tubes télescopiques, c'est encore là une solution très classique. L'amortisseur à friction est réglable en marche. Mais il est certain que la réalisation est excellente et bien au point. La commande des deux freins arrière (un de chaque côté de la route) est très ingénieuse et n'est pas affectée par le fléchissement de la fourche.

En ce qui concerne les fourches avant, plusieurs marques au lieu d'amortisseurs à friction préfèrent des ressorts supplémentaires qui freinent d'autant plus éner-

Avec une avance de neuf secondes, J. Guthrie (Norton) gagne le Junior T.T. à la moyenne record de 127 kmh. 358

giquement les déplacements de la fourche, que celle-ci fléchit davantage.

Le montage des réservoirs a fait l'objet d'une étude approfondie chez Norton, par exemple des tiges filetées traversent le réservoir qui repose sur deux consoles. Les écrous portent sur des rondelles de caoutchouc.

Une nouveauté, en ce qui concerne les selles. Sur les Velocette, il y a une longue bande de caoutchouc qui s'étend jusqu'au garde-boue arrière et qu'on a baptisé le monstre du Loch Ness, sous cette bande, vers le milieu, il y a une suspension à ressort comme dans les selles ordinaires. Ce système combine donc la selle et le coussin de garde-boue.

Sur le réservoir de la plupart des machines il y a une bande de caoutchouc mousse.

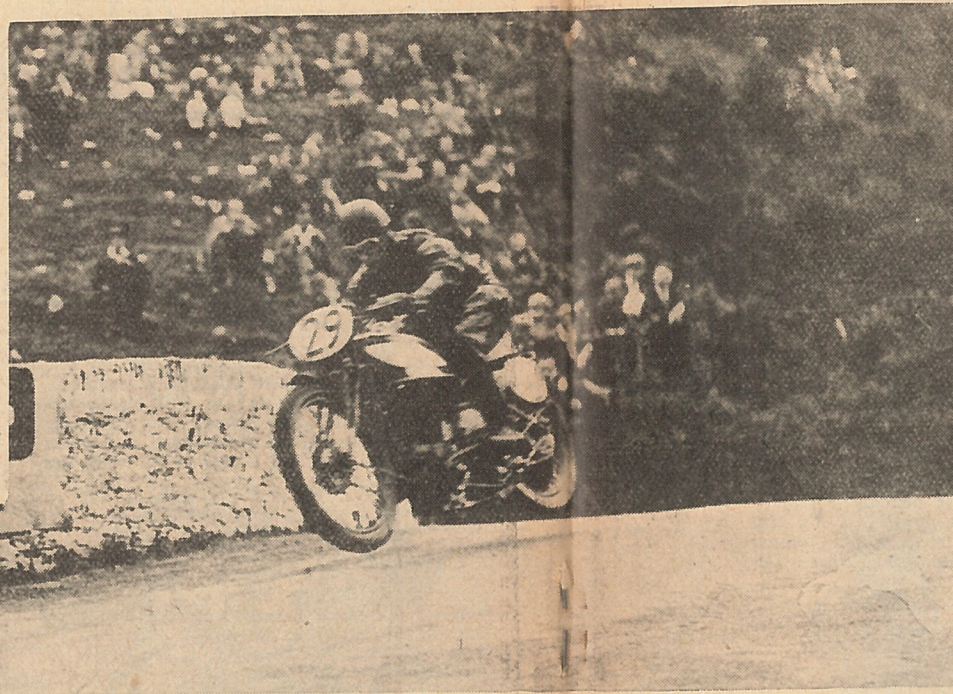
#### Transmission

LA boîte séparée domine, le seul exemple de bloc moteur étant, sauf erreur, la Guzzi. Aucune transmission acaténe.

La commande des boîtes de vitesses se fait par sélecteur au pied, ce qui n'a rien de surprenant. Et il y a toujours 4 vitesses. La boîte et le moteur sont habituellement montés sur les mêmes plaquettes de manière à réaliser un alignement parfait.

#### Ce que nous apporte en définitive le T. T.

SI nous nous bornons à une impression superficielle, les machines du T. T. 1934 ne paraissent guère différer de celles de 1933. Mais les performances sont notablement accrues, les records seront battus si le temps est au beau et on peut s'attendre à un nombre très modéré d'éliminations. Nous arrivons donc à une remarquable combinaison de la vitesse et de la régularité. Cela doit nous donner l'éveil et nous persuader que de nombreux perfectionnements de détail ont été apportés.



Certains sont invisibles, comme l'emploi de meilleurs matériaux ou de légères retouches du dessin des organes. D'autres marquent des conquêtes nouvelles.

C'est tout d'abord l'emploi de culasse et de cylindres en alliages d'aluminium, que Moto Revue a prédit depuis longtemps. C'est ensuite une augmentation de la rigidité et une réduction du poids. Le graissage direct du piston est fort important. La menace du polycylindre se précise, mais on ne peut encore dire que le monocylindre soit en danger.

L'utilisation de machines à suspension arrière en course constitue une tentative intéressante mais isolée. Rien de nouveau en ce qui concerne les transmissions et les cadres. Situation toujours indécise entre les culbuteurs et les arbres à cames en tête.

H. P. BORESTROKE.

#### CE QUE FUT LE LIGHTWEIGHT

(De notre correspondant particulier)

ISLE of Man, 13 juin. — Contrairement à la course des juniors, le Lightweight T. T. va se disputer parmi la pluie et le brouillard, qui arrive par paquets de la mer et réduit la visibilité à quelques mètres seulement.

Vingt-quatre partants se rangent sous les ordres du starter. On reconnaît Simpson, le brillant second des juniors, qui monte cette fois une Rudge. Stanley Woods qui avait confié son A. J. S. 350 à Rowley, court en 250 avec la Guzzi qui vient de faire le meilleur temps à l'entraînement. S. Gleave, le vainqueur de l'an dernier, est sur Excelsior. C. Dodson pilote une New-Imperial.

Le départ. — Dès le départ le mauvais temps fait des siennes. Simpson et Woods, grands favoris, perdent plus de 30 secondes à mettre en route. Du reste Woods conduit lentement, comparativement à ses temps d'entraînement, il prend la courbe de Glen Helen de façon spectaculaire, balaie la route plusieurs fois et parvient à se redresser.

Dodson fonce en tête et accomplit le premier tour en 32' 50". Mellors (Excelsior) est second ayant perdu du temps dans un dérapage. Nott (Rudge) troisième. Simpson, S. Gleave, Walker, Woods, Davenport viennent ensuite.

On apprend que S. A. Crabtree vient de faire une chute du côté de Snaefell. Les nouvelles précisent que le malheureux coureur a succombé instantanément par bris de la colonne vertébrale. Crabtree, qui était connu des sportifs français pour avoir participé à plusieurs Grands

Prix, disparaît à l'âge de trente et un ans. 2<sup>e</sup> tour. — Dodson est toujours en tête mais Simpson dont le départ avait été difficile remonte terriblement malgré la pluie, ce qui met en valeur la bonne tenue des Rudge. Il est à 7<sup>e</sup> du leader. Nott suit son co-équipier et dépasse Mellors. Le troisième des « Juniors » est à sa place de prédilection !

Notons l'abandon de L. J. Sieber (New-Imperial) qui endommage sa machine en rentrant dans une barrière, ce qui fait gagner une place à S. Woods et G. Walker.

3<sup>e</sup> tour. — L'émotion est à son comble ; le temps semble vouloir s'améliorer et la visibilité s'étend à trente mètres. Simpson ne se contente plus des places intermédiaires et saute Dodson, Nott, parvient à la fin du tour à dépasser également Dodson qui passe alors troisième.

Le regretté S. A. Crabtree, qui vient de se tuer au T.T. Lightweight.



La fin du tour nous donne le classement suivant : 1<sup>o</sup> Simpson ; 2<sup>o</sup> Nott ; 3<sup>o</sup> Dodson ; 4<sup>o</sup> Mellors ; 5<sup>o</sup> S. Gleave ; 6<sup>o</sup> Davenport ; 7<sup>o</sup> S. Woods ; 8<sup>o</sup> G. Walker.

Il n'y a que 31 secondes entre le premier et le quatrième.

4<sup>e</sup> tour. — Il ne reste plus que 13 coureurs sur le circuit. Le déchet est formidable !

Simpson augmente son avance ; Dodson chasse Nott ; S. Gleave rétrograde laissant la place à Davenport ; Woods et G. Walker se livrent une lutte acharnée et dangereuse, le grand Stanley frôlant la bûche en essayant de couper court dans un virage ; G. Walker prend de l'avance ; Mellors disparaît de la course (panne mécanique).

Les 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> tours n'apportent plus grand

changement. Le temps s'est considérablement amélioré et Simpson pousse de plus en plus et la moyenne générale dépasse 112 km-h. Nott est toujours second. Walker a le meilleur sur Woods et tous deux bénéficient de la 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> place par suite de l'abandon de L. H. Davenport.

Au milieu du dernier tour, Dodson voit sa mécanique rendre l'âme et ce coup de théâtre donne le classement final suivant :

1. J. H. Simpson (249 Rudge), 3 h. 43' 50" (moyenne : 113 km. 380) ; 2. G. E. Nott (249 Rudge), 3 h. 47' 7" ; 3. G. W. Walker (249 Rudge), 3 h. 54' 13" ; 4. S. Woods (248 Guzzi), 3 h. 54' 41" ; 5. C. H. Manders (246 New-Imperial), 3 h. 59' 42" ; 6. S. Gleave (246 Excelsior), 4 h. 0' 27" ; 7. C. Tattersall (249 C.T.S.), 4 h. 5' 55".

Tous gagnent une réplique en argent. 8. L. G. Martin (249 Cotton), 4 h. 21' 10", gagnant une réplique en bronze.

Plus mouvementé que le « Junior », puisque le commandement a changé en cours de l'épreuve et que la bataille fut rude pour les places intermédiaires, le « Lightweight » s'est montré extrêmement dur et Simpson lui-même a déclaré qu'il venait de faire la course la plus déprimante de sa carrière. Du reste le chiffre de 8 arrivants sur 24 partants parle assez pour lui-même.

#### CE QUE FUT LE SENIOR

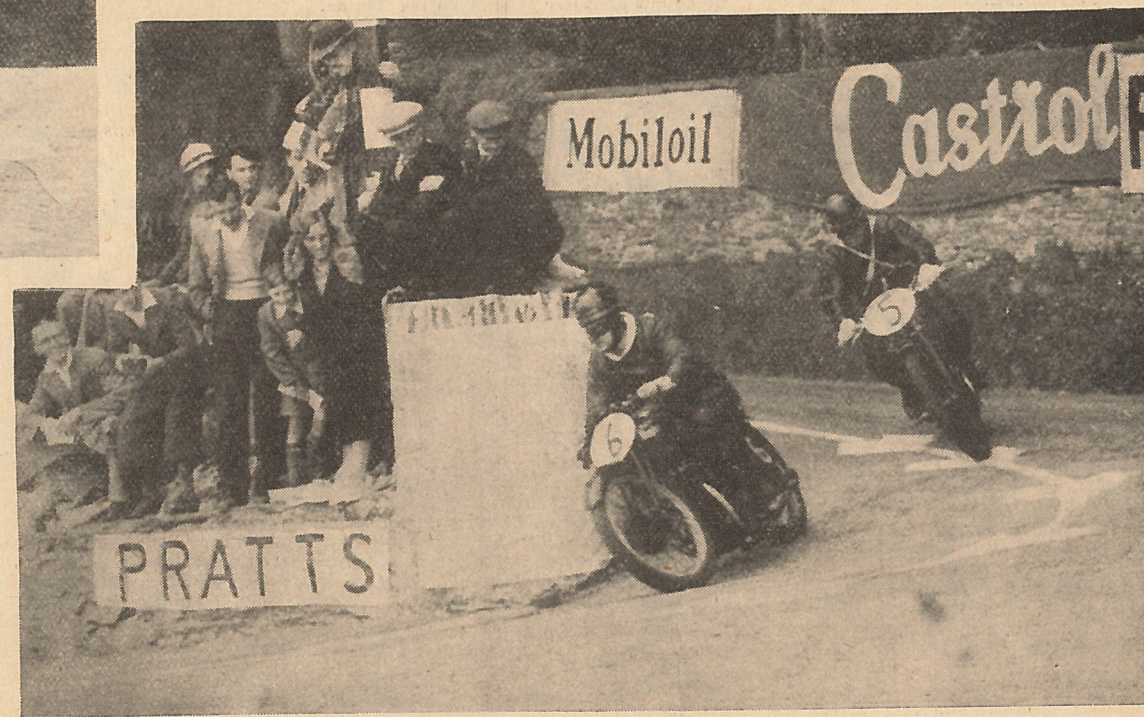
ISLE of Man, 15 juin. — Décidément, le temps ne favorise plus les courses ! Ce matin, au petit jour, un épais brouillard noie l'île ; la mer est mauvaise et les navires entrent avec peine dans le petit port de Douglas. Malgré tout, près de 13.000 enthousiastes viennent de tous points de l'Angleterre.

Une forte pluie ne tarde pas à disperser le brouillard qui ne flotte plus que sur les sommets. Et la route commence à se sécher un peu au moment du départ.

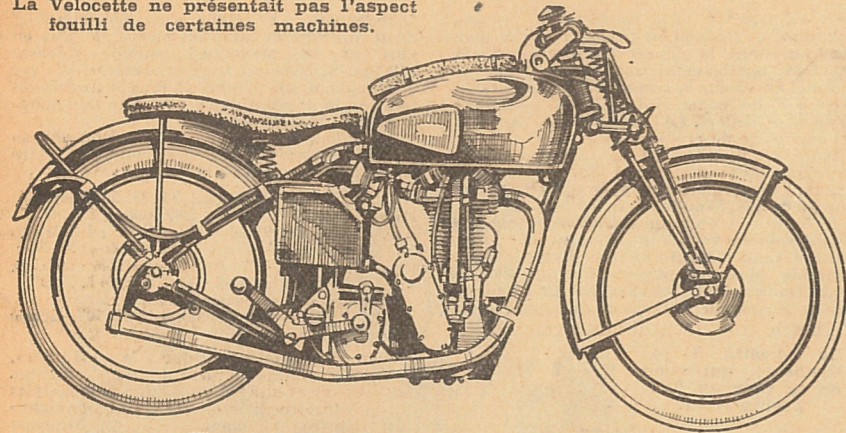
Le départ. — Le gros intérêt de la course réside en la présence de quatre machines étrangères 100 % (si l'on excepte la boîte Sturmey des motos suédoises) : la triplette Woods, Nott et Kalen sur les bicylindres Husqvarna et R. Brooke sur une Sarolée Grégoire. A vrai dire, ce dernier n'ayant qu'une très faible expérience de ce dur circuit ne pourra inquiéter les « témoins ». Guthrie et Simpson sont à la tête de l'équipe Norton.

J. Guthrie réussit la passe de deux en gagnant le Senior T.T. avec sa Norton ; le voici en pleine action à Balligh Bridge.

Un bel épisode de la Course des Lightweight. A Governor's Bridge, Graham Walker (Rudge) mène de peu devant Stanley Woods (Guzzi). Le duel de ces deux champions durera pendant deux bonnes heures.



La Velocette ne présentait pas l'aspect fouilli de certaines machines.



Notez la selle spéciale et les longs grippes-genoux.

Que vont faire également les New Imperial bicylindres et les 500 Velocette qui sont des nouveautés ?

S. Woods prend un excellent départ et effectue le premier tour en 29' 58" mais Guthrie est meilleur et fait 29' 22". Il est donc en tête et Simpson est troisième.

Nott a à peine parcouru une douzaine de kilomètres qu'il doit abandonner (boîte de vitesse) et voici une Husqvarna éliminée. P. van Hamersveld (Eysink) entre en collision avec une porte en fer et brise sa monture. W. Harding (OK. Supreme) casse un ressort de fourche alors qu'il était sixième. Le numéro 13, R. Brooke, abandonne également, tandis que Mellors qui pilote l'Excelsior destinée au malheureux Crabtree est trahi par son réservoir d'essence. De plus, un des hommes de Triumph bûche et casse un repose-pied. Que d'émotions pour le premier tour !

2° tour. — Guthrie augmente son avance sur Woods, tandis que Simpson chassant l'Husqvarna est maintenant à 14 secondes derrière.

On annonce que l'Australien K. N. Horton (Excelsior) a fait une chute et s'est cassé une clavicle.

3° tour. — Guthrie pousse et effectue le tour à plus de 129 de moyenne. S. Woods accélère et est à 1 minute du leader. Simpson est toujours troisième.

Au 4° tour, Guthrie s'arrête pour ravitailler : huile, essence, lunettes, le tout en 35".



Wal Handley, qu'un accident heureusement peu grave élimina au Junior, ne put de ce fait disputer sa chance au Senior.

Simpson prend très vite le virage de Craig-Na-Baa (à près de 145 !) et frôle les buttes de sable.

C. Dodson (New Imperial) casse un culbuteur et porte ainsi à 15 le nombre des abandons. La pluie se met à tomber avec violence ce qui n'est pas fait pour rendre la tâche facile.

5° et 6° tour. — Guthrie et Woods sont toujours en tête. Simpson fait des efforts désespérés pour rattraper Woods mais ne parvient pas à combler son retard. Les trois hommes sont nettement détachés du reste du lot et le sixième tour ne nous apporte que des changements minimes dans le classement. C. S. Barrow (Royal Enfield) bûche à Gosseneck et s'en tire avec des contusions. G. Kalen qui a des ennuis depuis le début est forcé de « laisser ça là ». J. Fletcher (Sunbeam) et Aranda (Velocette) abandonnent également.

Dernier tour. — Guthrie est gagnant certain, à moins d'accident ; il a quatre minutes d'avance sur Woods. Simpson qui souffre d'une crampe est troisième toujours détaché du reste.

Ah ! pas de T. T. sans grosse émotion... Stanley Woods est en panne d'essence ! La nouvelle incroyable se confirme quand Guthrie est suivi de Simpson à l'arrivée.

Ainsi, Stanley Woods, après avoir fait des étincelles à l'entraînement, ne fait que de piètres démonstrations pendant les épreuves. Avec son habitude du T. T. et sa préparation il semble inadmissible qu'une telle aventure puisse arriver.

Treize arrivants sur 39 partants, encore un déchet qui compte...

Voici le classement

- 1. J. Guthrie (490 Norton), 3 h. 23' 10. (moy. 124 km. 800); 2. J.H. Simpson (490 Norton), 3 h. 30' 35"; 3. W. F. Rusk (495 Velocette), 3 h. 36' 19"; 4. L. J. Archer (495 Velocette), 3 h. 38' 22"; 5. V. N. Brittain (490 Norton), 3 h. 39' 25"; 6. G. Walker (499 Rudge), 3 h. 44' 32"; 7. H. G. T. Smith (495 A.J.S.), 3 h. 44' 38"; 8. H. E. Newman (348 Velocette), 3 h. 48' 20". Tous gagnants du « Silver Replica ».

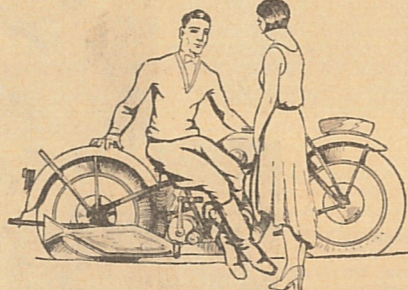
- 9. H. L. Daniell (495 A.J.S.), 3 h. 49' 2"; 10. A. Mitchell (495 Velocette), 3 h. 50' 46"; 11. N. Gledhill (490 Norton), 3 h. 55' 46"; 12. G. E. Rowley (495 A.J.S.) 3 h. 57' 55", gagnant une réplique en bronze.

13. W. Balmorie (348 Velocette), 4 h. 10' 46". La Coupe d'équipe est gagnée par Norton avec ses coureurs Guthrie, Simpson et Brittain. Du coup le Birmingham Motor-Cycle Club remporte la Coupe des Clubs avec les mêmes Guthrie, Simpson et Brittain.

B. C.

gonflée, graissée, brossée, astiquée, sa moto ne l'attendait-elle pas docile ?

En approchant du garage, il n'y tint plus. Ah ! vile, tenir entre ses jambes ses cinq trépidants chevaux-vapeurs ! Dé-



Il se délectait en pensant à l'effet qu'il ne manquerait de faire, à l'étape...

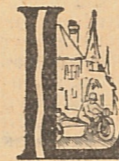
marrer superbement dans un nuage de fumée puant le ricin, au nez des badauds éberlués ! Gouler au plus tôt la volupté d'un défi jeté sans répit au destin ! Et Oscar Afont se mit à courir.

En trois bonds, il gagna la porte du garage, bouscula le gardien éfaré, se rua vers la place où devait logiquement se trouver sa machine.

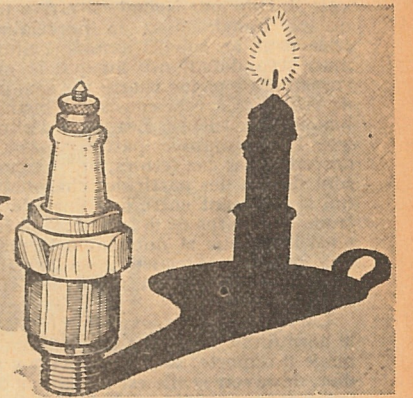
Mais il brisa net son élan. Il venait de se rappeler soudain qu'il l'avait vendue la veille.

JEAN CLOU.

# Bougies d'allumage

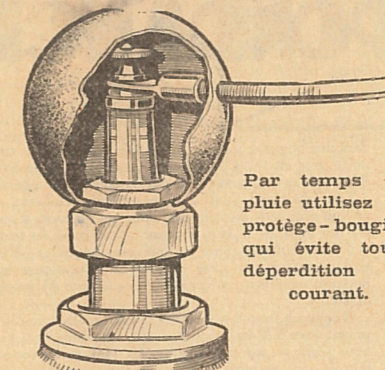


Le mélange gazeux air-essence dosé par le carburateur et introduit dans le cylindre doit, pour produire l'énergie motrice qu'on lui demande, être enflammé après avoir été fortement comprimé. Cette inflammation excessivement rapide est provoquée par une étincelle électrique qui jaillit entre les deux pointes d'une bougie reliée par un fil isolé à la magnéto ou au volant électrique qui fournit le courant d'allumage. Cette bougie comprend une tige d'acier gainée dans une matière isolante : porcelaine ou mica et montée dans une douille métallique ou culot que l'on visse dans un trou taraudé de la culasse. La douille porte une ou deux pointes qui se trouvent disposées en face l'extrémité inférieure de la tige centrale ; c'est entre ces deux électrodes que jaillit l'étincelle due au courant secondaire de la magnéto amené par le fil de bougie. Ce fil doit être parfaitement isolé de façon à ce qu'il ne puisse pas venir en contact avec une partie quelconque de la machine ; si cela venait à se produire le

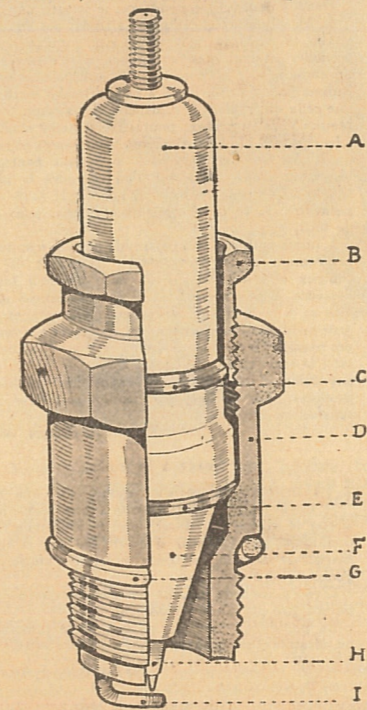


sice dernier se trouve sur certains de ses points plus ou moins entamé par le frottement il faut avoir soin de le changer ou de l'entourer, aux endroits dénudés, d'un peu de chatteringon. Le fil de bougie doit être assez long mais sans excès cependant, car il risquerait alors de venir en contact avec la culasse du moteur portée à une température suffisante pour brûler l'isolant et mettre à nu le fil de cuivre, provoquant ainsi un court-circuit.

La position de la bougie sur le cylindre, variable selon le type du moteur, a donné lieu à de longues recherches et à de multiples essais. Sur les anciens moteurs à soupapes en chapelle, elle se trouvait presque toujours placée au-dessus de la soupape d'admission pour qu'elle puisse être refroidie par les gaz frais. Dans les moteurs actuels équipés avec des culasses genre Ricardo ou similaires, elle est au contraire placée le plus souvent au centre de la culasse ; comme la turbulence des gaz est bien meilleure et permet un



Par temps de pluie utilisez un protège-bougies qui évite toute déperdition de courant.

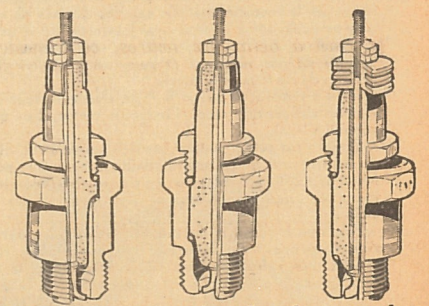


Ci-dessous coupe d'une bougie normale : A, isolant ; B, contre-écrou ; C, joint ; D, corps ; E, joint ; F, isolant ; G, joint ; H, électrode centrale ; I, électrode de masse.

courant de la magnéto serait dérivé au parafoudre et l'étincelle ne pourrait pas jaillir. Il faut donc éviter de fixer ce fil par des colliers tranchants qui risquent de détériorer le caoutchouc de l'isolant ;

anormale ; si au contraire il est trop faible, la bougie aura une forte tendance à s'encrasser et ne permettra pas un bon ralenti. L'examen attentif de la bougie permet d'avoir des indications précises sur la carburation et sur le graissage ; si la porcelaine a une teinte brune et si les électrodes sont propres on peut affirmer que la carburation est bonne et le graissage correct ; si au contraire les électrodes sont grasses et couvertes de calamine on se trouve en présence d'un excès de graissage ou d'une mauvaise étanchéité des segments qui laissent produire des remontées d'huile. Des électrodes sèches et une porcelaine noire sont les indices d'un excès d'essence et d'une consommation exagérée.

L'encrassement de la bougie se produit surtout lorsque le moteur tourne pendant assez longtemps au ralenti ou à une allure très réduite ; il rend non seulement les départs difficiles, mais provoque également un échauffement du moteur et une baisse de puissance. L'emploi d'un lubrifiant de qualité médiocre contribue à encrasser les bougies en formant d'une part entre leurs pointes des dépôts qui suppriment les étincelles et d'autre part en provoquant une production anormale d'impuretés métalliques qui constituent sur les fonds des bougies un enduit conducteur dérivant par court-circuit le courant de la magnéto. Pour nettoyer des bougies encrassées il faut les enlever de la culasse et les nettoyer avec de l'essence si elles sont empreintes d'huile ou avec une brosse métallique fine si les électrodes sont encrassées par un dépôt charbonneux adhérent. On trouve dans le commerce de petits appareils appelés nettoyeurs de bougies qui sont fort pratiques ; ils sont composés d'un tube métallique que l'on remplit d'essence et d'un certain nombre de petits fils d'acier qui



Coupe de 3 bougies de plus en plus froides.

piquent la calamine et la détachent. Beaucoup de panes d'allumage sont dues à l'encrassement des bougies ou au mau-

## Un peu d'humour UNE AMÈRE DÉCONVENUE

Il était à peine six heures, ce dimanche matin-là, quand Oscar Afont reprit allègrement la position verticale. Les yeux encore troubles, il se dirigea vers la fenêtre dont il écarta les rideaux. Son regard inquiet frappa tout d'abord un pavé blanc où se réverbéraient les rayons d'un soleil déjà éclatant. Levant les yeux, il ne vit point de nuages.

« Beau temps, fit-il. Quelle belle randonnée. »

Cette constatation le mit en joie. Il se mit à siffloter un air d'accordéon qui l'avait particulièrement charmé la veille au bal-musette où il fréquentait. Puis il se lava à l'eau froide, en vrai sportif ; de plus, la Compagnie avait coupé le gaz.

Les gestes désordonnés, il arrosa copieusement le plancher ciré qui ternit.

Mais il se préoccupait bien peu, à cette minute, des réflexions désobligeantes que sa femme de ménage ne manquerait pas de faire à ce sujet.

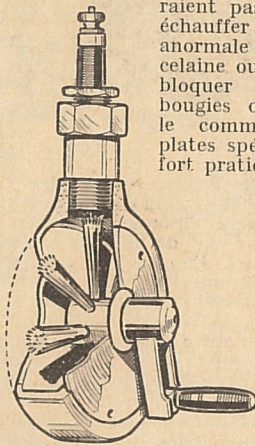
Son bolide allait l'emporter loin de toutes ces misères. Il se délectait déjà en pensant aux épastrouillantes pétarades de sa motocyclette, à l'ivresse du kilomètre en trente secondes, aux six cylindres grattés sur la route et au bon déjeuner qui meublerait agréablement l'étape. Son cœur bondit lorsqu'il fut prêt.

Sanglé, casqué, botté, ganté de cuir jaune, l'air redoutablement vainqueur, il joula enfin le pavé étincelant. Une force irrésistible allongea ses enjambées, On eut cru qu'il appréhendait d'arriver trop tard. Pourtant, toujours fidèle,

vais état de leur isolant. Il arrive parfois qu'une bougie dont la porcelaine est fêlée peut au ralenti assurer l'allumage, mais sera défaillante lorsque le moteur travaillera à pleine charge ; le seul moyen de remédier à cela consiste à changer la bougie défectueuse. Les ratés d'allumage que l'on remarque parfois après avoir descendu, les gaz fermés, une longue côte sont dues à des particules carbonneuses qui se déposent entre la pointe de l'électrode et le corps de la bougie, supprimant ainsi l'étincelle et donnant à la machine une marche saccadée ; on remédie à cette défectuosité en nettoyant simplement la bougie.

Lorsqu'on se trouve immobilisé sur le bord d'une route par une panne d'allumage il importe, afin de pouvoir y remédier, de savoir si elle est due à une défaillance de la magnéto ou de la bougie. Pour vérifier le bon fonctionnement de cette dernière il faut la démonter et la laisser en contact avec la culasse par son culot seulement ; en faisant tourner lentement le moteur au kick-starter on doit voir jaillir entre les deux électrodes des étincelles vigoureuses ; si cela ne se produit pas, il y a beaucoup de chances pour que ce soit la bougie seule qui soit la cause de l'ennuyeuse panne ; il faudra alors la nettoyer ou la remplacer. Lorsqu'après

un nettoyage on remonte une bougie il faut avoir soin de la visser complètement sur la culasse de façon à éviter toute fuite par où les gaz chauds pourraient passer pour venir échauffer d'une façon anormale l'isolant en porcelaine ou en mica. Pour bloquer facilement les bougies on trouve dans le commerce des clés plates spéciales qui sont fort pratiques ; elles sont



Il existe de nombreux appareils destinés à nettoyer les bougies. Voici l'un d'entre eux qui a sa place dans tout atelier bien conçu

préférables aux clés anglaises ordinaires avec lesquelles on risque si elles dérapent de casser la porcelaine ou d'écorner une ailette de la culasse. Si le petit joint métallo-plastique qui se trouve à la base

du culot de la bougie est plus ou moins abimé il ne faut pas hésiter à le remplacer, car son état défectueux influe dans une certaine mesure sur l'étanchéité de la chambre d'explosion.

Le motocycliste avisé qui veut pouvoir remédier rapidement à une panne d'allumage due au mauvais fonctionnement de la bougie doit avoir soin d'emporter dans la sacoche de sa machine ou ce qui est préférable sur un porte-bougies, des bougies neuves de rechange d'un type parfaitement approprié à son genre de moteur. Comme les boîtes en carton dans lesquelles elles se trouvent livrées par les constructeurs sont peu résistantes il faut prendre la précaution, si on les place dans une sacoche, de bien les envelopper avec un chiffon de façon à éviter qu'elles ne s'abiment en venant se mêler à l'outillage. Au lieu de faire comme certains motocyclistes qui emportent tout un assortiment de vieilles bougies pour la plupart inutilisables, il est préférable de se contenter simplement de une ou deux bougies neuves ou en parfait état, sur le fonctionnement desquelles on peut compter et qui permettront, lorsque surviendra l'ennuyeuse panne d'allumage due à une bougie défectueuse, de reprendre immédiatement la route.

I. TOLOU

## PETITE CORRESPONDANCE

### La moto à la campagne

En ce siècle où les distractions ne manquent pas à la ville, les campagnes sont de plus en plus délaissées. Les fêtes sont rares et le jeune habitant n'a, le dimanche pour se reposer de son travail, aucune source de distractions à sa portée, à moins qu'il ne se déplace.

Il lui faut donc un engin qui lui permette avec le minimum de temps et d'effort, de se rendre à la ville voisine. Un grand nombre de ces jeunes gens l'ont compris et délaissant le vélo trop lent et trop commun, ont fait l'acquisition d'une motocyclette.

D'autres, moins favorisés sont empêchés par leurs parents que la presse motophobe (en grande activité en ce moment à la campagne) impressionne.

Il faut dire aussi que certains jeunes hommes possesseurs de motos puissantes, n'écoulant que le démon de la vitesse, causant par-ci par-là quelques incidents, influent malheureusement sur la décision des parents (gens méfiants pour la plupart et ennemis de la vitesse et du bruit). Il faut signaler, d'autre part, le zèle des motoristes de ces régions qui ne négligent rien pour encourager notre sport.

Pour conclure : je pense qu'à la campagne plus qu'à la ville, il serait bon d'entreprendre des campagnes en faveur de la motocyclette. En cela les sociétés de camping se déplaçant à la campagne jouiraient de la nature et donneraient à ses habitants une idée heureuse des qualités de nos machines et supprimeraient les effets néfastes de ces fous de la vitesse.

Il est à remarquer que si la moto était en faveur dans tous les villages de France, l'industrie motocycliste prospérerait.

D'après ma petite enquête, menée dans un petit village du département de l'Aisne, il résulte que sur une population de 1.200 habitants, cinq ou six seulement possèdent une moto ; que pensez-vous de cela, motocyclistes mes amis ?

Pour moi, je pense qu'il est de notre devoir d'encourager autant que nous le pouvons, par notre bonne tenue, notre sérieux, nos conseils même, le sport motocycliste à la campagne.

A. PITON.

### Sévère. Juste ?

DANS un de vos très intéressants numéros, page 355, destinée aux croquis de la belle 500 cmc. Saroléa, une légende me fait tressaillir d'aise : Notez la béquille centrale dont la pratique ne se discute plus.

Est-ce que le rédacteur a déjà eu une machine possédant une béquille centrale ? Je serais vraiment très curieux de le voir en train de réparer ou de vouloir essayer de démonter sa roue arrière, en cas de crevaison ou autre...

Les fabricants l'ont si bien compris d'ailleurs qu'ils ne font plus cette béquille que pour tenir la moto d'aplomb (ce qui évite de la faire reposer sur le bord du trottoir), et ils ont d'ailleurs remis les anciennes béquilles AV et AR si peu esthétiques, mais combien plus pratiques que ce nouveau modèle qui ne présente que la roue AV au-dessus du sol.

A ce sujet, je vous fais savoir que ma moto (une 250 cmc pesant bien 120 kg.) qui possède cette béquille « si pratique » qui, vu son poids, écrase les deux pattes servant de butées ; cela va faire deux fois que je changerai cet appareil.

Qu'en pensez-vous ? et quel est l'avis des autres motocyclistes ....

R. BRÉGAND, abonné.

Moto Revue n'est pas responsable des opinions émises dans la rubrique : « Petite Correspondance » opinions qu'elle ne partage pas nécessairement d'ailleurs mais que son impartialité lui oblige de publier.

Les lettres destinées à être insérées dans cette rubrique doivent invariablement être accompagnées du nom et de l'adresse du signataire. (renseignements que nous nous réservons de ne pas publier si l'intéressé le désire).

N'écrivez que d'un seul côté de la feuille.

### Remerciements et suggestions

Je viens vous signaler l'amabilité de M. J. Vurpillot, directeur de la Maison Terrot, à Dijon, qui, gracieusement a satisfait mon désir en me fournissant 2 embouts de pousoir de soupapes pour ma Terrot 350 — embouts comportant 1 pastille de fibre, modification qui me donne satisfaction, supprimant le bruit de choc de la queue de soupape sur l'embout ordinaire. C'est, du reste, ce qui existe sur la voiture et que vous connaissez. Mais faire exécuter ces 2 pièces gratis et franco mérite bien d'être cité à l'ordre de Moto Revue.

Pour payer l'augmentation d'impôt sur l'essence, il faut faire des économies. Il arrive donc qu'une gaine de câble soit à changer par suite d'usure sur une certaine longueur. Pour continuer d'utiliser la partie bonne, j'ai

intercalé entre celle-ci et la partie neuve, une petite pièce facile à faire et pas coûteuse. J'ai acheté une tige de cuivre de 8 mm., laquelle j'ai coupée en bouts de 15 mm. J'ai percé un trou de 2 mm. pour le passage du câble, ensuite de chaque côté avec une mèche de 6 mm., j'ai fait une cuvette pour recevoir la gaine. C'est propre, pratique et économique car ça peut servir indéfiniment et ainsi les restes de rouleaux de gaine trouvent leur emploi.

Dans la petite correspondance, je ne suis pas d'accord avec M. Boiné pour cet ignoble impôt sur l'essence. Il oublie, ce camarade, que pour avoir une auto, il faut travailler ou avoir des rentes, que si la dépense excède un certain taux, la moto se trouve supprimée pour l'un comme pour l'autre. Il n'y a pas parmi les motocyclistes que ceux qui roulent le dimanche, il y a ceux, fort nombreux, qui s'en servent pour aller et venir chaque jour à leur travail. Ceux-là aussi sont intéressants et savent ce qu'ils payent. Ça n'est pas en pestant contre l'auto légère ou poids lourd que l'on résoudra la question. L'auto est un progrès, il faut y adapter la route pour lui permettre de se développer encore plus, pour le bien de tous.

L'impôt actuel facilite la fraude et crée maints ennuis aux commerçants distributeurs. Il aurait été moins coûteux et plus pratique de faire payer à tous pour l'essence, 0 fr. 15 ou 0 fr. 20 en supplément par litre. Que ce soit : fourneau, lampe, auto, tracteur, etc., plus juste aussi, car chacun à son heure se sert de la route avec des moyens ou des buts divers et cette route actuellement est à la seule charge de l'auto. Quant au Diesel, ça n'est pas drôle d'être derrière. Il appartient à chacun de protester pour qu'une modification soit faite donnant satisfaction à tous.

A. PERRIN, abonné.

### Grâce à la moto...

UN motocycliste parisien, monté sur une superbe Royal-Enfield, n'a pas hésité à faire demi-tour pour alerter le village de Muret, lors de l'incendie de forêt occasionné par l'autocar qui prit feu sur la route de Biarritz et dans lequel treize infortunés touristes espagnols périrent carbonisés.

C'est, grâce à la rapidité de la moto que les secours purent être organisés rapidement.

La population landaise, se doit de le remercier, car un désastre plus important a pu ainsi être évité.

R. CARTIER, à Arcachon.

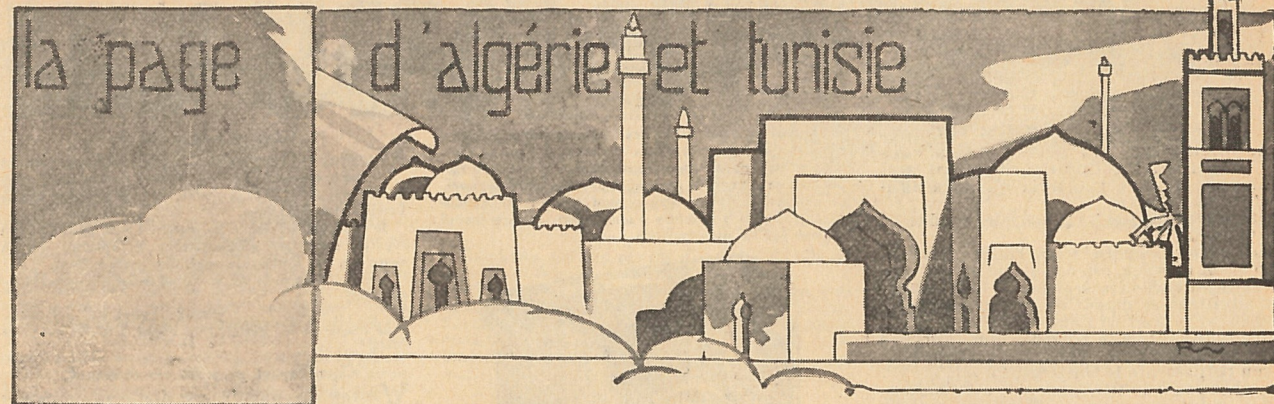
### Hutchinson est chic !

J'AVAIS monté un pneu Hutchinson 27x4 sur ma Terrot il y a environ trois mois, et j'avais roulé 2.000 km. lorsque je me suis aperçu qu'il y avait un petit défaut de moulage sur le côté.

Sur présentation de ce pneu, la maison Hutchinson, sans discussion et avec la plus grande amabilité, m'en a fait l'échange et le remontage gratuit.

Voulez-vous m'accorder quelques lignes dans votre petite correspondance pour me permettre de rendre justice à une maison sérieuse ?

MAUPAS, à Clamart.

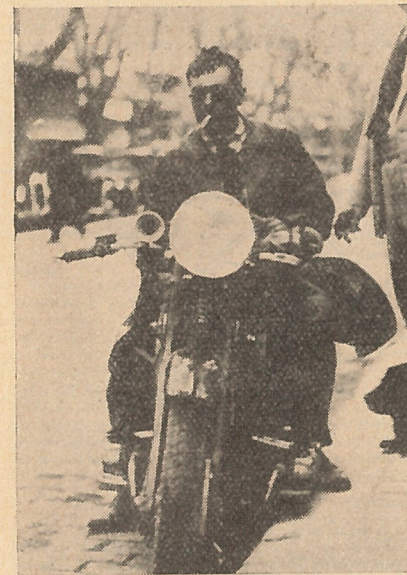


## DEUX BELLES RANDONNÉES

### TUNIS - ALGER - TUNIS

(De notre correspondant pour la Tunisie)

NOTRE abonné M. Marcel Broussaud qui avait accompli le trajet Tunis-Alger et retour, soit plus de 1.800 kilomètres en moins de 48 heures, s'était vu déposer de ce record par un autre amateur M. Boris Joltanovski.



M. Broussaud qui vient de battre le record de Tunis-Alger-Tunis avec sa Gnome-Rhône CV 2, photographié quelques instants après son retour au siège de l'Automobile Club Tunisien.

Désirant reprendre le meilleur, M. Broussaud enfourchait le 30 avril dernier sa 500 cmc CV 2 et terminait le raid en 41 h. 46 minutes, battant de plus de trois quarts d'heure le temps mis par Boris.

La moyenne ainsi établie de 45, n'est pas à première vue surprenante. Mais on comprendra l'effort du conducteur et le travail que dut fournir la machine lorsqu'on saura que dans ces 41 heures sont compris les arrêts en douane (à la frontière algérienne) les ravitaillements du pilote et de la machine, les réparations de pneumatiques et les heures de repos du conducteur.

De plus les routes tunisiennes sont parfois mauvaises et le parcours comporte la traversée des montagnes kroumyriennes, ainsi que les dangereux passages des gorges de Palestro près d'Alger.

Roulant de jour et de nuit, M. Broussaud

réalisa donc une belle performance et nous devons d'autant plus le féliciter qu'il réussit dans sa tentative sans autres secours, que ceux sur lesquels comptent les motards touristes.

Son exploit aura pour conséquence de mieux faire connaître les possibilités d'une moto en Tunisie où elle n'est pas seulement le parent pauvre, mais la délaissée de toute organisation.

M. Marcel Broussaud a tenu à adresser à Moto Revue, la lettre suivante qui fait honneur à sa modestie, car l'exploit accompli démontre, outre la valeur de la machine, la grande classe de son pilote. KIRSCH.

### Aux amateurs de fortes moyennes

PARTI le lundi 30 avril à 0 heure de l'Automobile-Club de Tunis, pour tenter le voyage Tunis-Alger-Tunis, j'étais de retour le mardi 1<sup>er</sup> mai à 17 h. 46, soit plus de 1.800 kilomètres en 41 h. 46.

Evidemment, cela n'a rien de sensationnel. Mais il convient d'ajouter que cette performance est accomplie par pur esprit sportif, qu'étant gérant d'une petite épicerie je ne roule pas toute la journée sur les routes et que je ne suis pas metteur au point. Je ne compte que sur ma résistance physique, sur la volonté d'accomplir une épreuve que je me suis imposée seulement par amour du motocyclisme, sur la qualité du matériel et partant faire honneur à la marque de ma machine. La moyenne ? Du 45 environ, je crois.

Comme beaucoup pourraient croire qu'après une telle randonnée, il m'a fallu dormir certainement deux ou trois jours (la moto ça doit être éreintant) je leur dirai qu'invité le soir par des amis à fêter le succès de cette performance, je me suis couché à 21 heures et le mercredi à 7 heures du matin mon magasin était ouvert.

Et voilà. En attendant la réalisation d'un autre raid, je remercie Moto Revue de l'hospitalité de ses colonnes et dis : Vive la moto. M. BROUSSAUD.

### GAFSA-TEBESSA-GAFSA

LES lieutenants Potier et Leclerc, du 4<sup>e</sup> Spahis, ont réalisé le parcours Gafsa-Nefta-El Oued et retour par Biskra, Batna, Timgad, Tebessa, en 48 heures.

Voici la lettre écrite par le lieutenant Leclerc aux Etablissements Terrot :

Au lendemain d'une expédition motocycliste particulièrement réussie, mon

Un épisode «brûlant» de la belle randonnée des lieutenants Leclerc et Potier sur le trajet Gafsa-El Oued-Tebessa-Gafsa une crevasion en plein désert. La chaleur fait décoller les pièces. L'ombre et la végétation sont inconnues...

camarade et moi tenons à vous féliciter des hautes qualités d'endurance, de rusticité et de souplesse de vos moteurs anciens et nouveaux modèles.

Nous sommes deux officiers du 4<sup>e</sup> Spahis, en garnison à Gafsa — les lieutenants Potier et Leclerc —. Partis le vendredi 13 avril à 16 h. 30 de Gafsa, sans aucune préparation avec comme but Nefta et ayant parcouru très facilement ces 140 kilomètres de piste, nous décidons de nous rendre à El Oued le lendemain matin, malgré les fortes chaleurs de cette époque rendant le sable très friable, le manque de piste à travers les dunes répétées les plus grandes et les plus belles du Sahara et le scepticisme des habitants et douaniers de Nefta.

La traversée fut très difficile, mais réussit cependant en cinq heures, malgré quelques incidents de carburateur. Temps très inférieur à celui mis par les six roues de la C.G.T. D'après les renseignements pris aux douanes de Nefta et d'El Oued, nous croyons être les premiers à avoir réalisé ce parcours en moto. Nous repartions le lendemain matin par Biskra-Batna-Timgad-Bin Beéda et arrivions dans la nuit à Tebessa. Soit 610 kilomètres, dont 220 sur très mauvaises pistes et une centaine en pays montagneux.

Nous étions le lendemain matin à notre travail à Gafsa (150 km.), heureux d'avoir si bien rempli une permission de 48 heures.

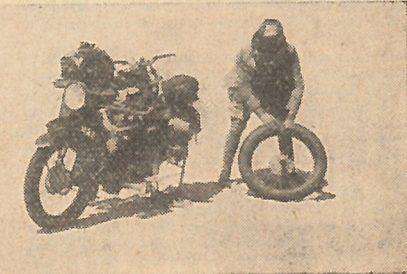
Mon camarade Potier a une moto 350 latérales 4 CV, achetée neuve chez M. Lopez, votre représentant à Sfax, le 8 septembre 1932 ayant déjà 20.000 kilomètres.

Quant à moi, ce n'est qu'avec une vieille machine modèle 1926-27, 350 latérales 4 CV., achetée d'occasion en France, il y a quelques années, ayant toujours subi de dures épreuves et un entretien des plus défectueux et c'est cependant toujours sans réparation qu'elle réussit à soutenir la forte moyenne que le manque de temps nous imposait.

Il n'est plus besoin maintenant de vanter dans le pays les qualités de vos machines.

Nous avons tenu à vous faire part de ce petit exploit, galop d'essai pour l'épreuve projetée en fin d'année pour la traversée, vraisemblablement en novembre, de Gafsa à Tombouctou — entreprise audacieuse à première vue, que nous préparons d'ailleurs soigneusement dès maintenant, mais au dire des officiers des Affaires Indigènes nous avons franchi entre Nefta et El Oued la partie la plus dure de la traversée du Sahara.

JEAN LECLERC.



# CONSTRUCTEURS FABRICANTS

## La superlubrification Kervocyl

La lubrification des hauts de cylindres (autrement dit Superlubrification) présente, au point de vue technique, des difficultés très grandes.

Résumons en effet les principales conditions du problème :

Le véhicule choisi pour l'huile étant le carburant (essence, essence-alcool ou mélange ternaire, essence-benzol-alcool), il faut trouver un lubrifiant se dissolvant facilement, rapidement et restant en solution stable.

Ce lubrifiant doit posséder une viscosité et une onctuosité lui permettant d'éviter de façon permanente le frottement à sec.

Il doit enfin brûler sans laisser de résidus. Les deux premières conditions à remplir sont en réalité opposées. Un lubrifiant facilement miscible à l'essence, ne doit pas présenter une viscosité trop élevée. D'autre part, pour obtenir un graissage efficace, il faut une huile pouvant résister aux très fortes températures régnant dans les hauts de cylindres sans perdre ses qualités lubrifiantes. Ce compromis n'est réalisé que par un traitement spécial de l'huile de base et par l'addition de composés qui permettent à cette huile d'adhérer fortement aux surfaces métalliques.

Grâce à l'expérience qu'ils possèdent à la suite des recherches faites pour la Kervoline graphitée, les Etablissements Quervel ont réussi à obtenir dans le Kervocyl normal une suspension stable de graphite colloïdal.

Ce nouveau produit, vendu sous le nom de Kervocyl graphité, permet, non seulement de lubrifier les hauts de cylindres pendant la période critique d'échappement, mais encore de lubrifier les guides de soupapes d'échappement (graissage absolument impossible à réaliser avec un superlubrifiant non graphité), le graphite non brûlé, véhiculé par les gaz chauds, venant se déposer sur les tiges de soupapes.

Peu à peu, grâce à l'emploi du Kervocyl graphité (et en dehors de toutes les propriétés propres au Kervocyl qui sont intégralement conservées), il y a formation dans les hauts de cylindres, sur les pistons, sur les soupapes et leurs guides, d'un revêtement graphité à coefficient de frottement extrêmement réduit qui sert d'assise aux couches d'huile et qui résiste à toute élévation de température. En outre, ce revêtement, qui constitue un véritable lubrifiant solide (résistant à tous les agents chimiques), permet d'éviter le frottement à sec des pièces en mouvement, c'est-à-dire le grippage des pistons, celui des soupapes ou l'usure prématurée des cylindres.

Les segments et leurs gorges sont eux aussi graphités, d'où meilleure compression et surtout impossibilité de collage des segments dans le fond des gorges.

Le Kervocyl graphité conserve, bien entendu, les propriétés bien connues du Kervocyl normal : antidétonant et surtout puissant décalaminant, puisqu'il contient suffisamment de carburant pour brûler complètement ses résidus et une partie des résidus dus à l'huile moteur.

Le Kervocyl graphité apporte donc une solution parfaite au problème du Super-graissage.

Comme toujours, Kervocyl, le superlubrifiant de la victoire est à la tête du progrès.

## La batterie Huitric

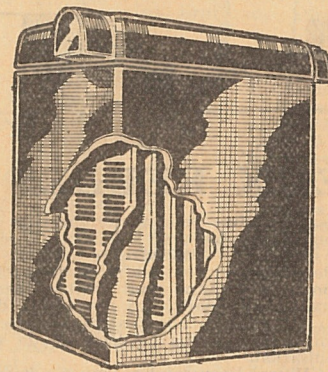
Tous les motocyclistes connaissent la batterie Huitric dont plus de 250.000 exemplaires ont été fournis à ce jour à l'industrie.

Depuis son apparition sur le marché en 1928 elle a de loin, maintenu sa juste réputation de qualité. Adaptant le prix de vente aux conditions économiques du moment, rien n'a cependant été sacrifié dans la technique de fabrication et celle-ci servie par des machines automatiques construites elles-mêmes par les usines Huitric, conserve une régularité que les anciens procédés manuels sont incapables d'assurer.

Ces qualités primordiales se rapportent aux plaques et au montage breveté de l'accumulateur.

Spécialisée dans la fabrication en très grande série des plaques, l'usine Huitric dispose comme nous le disons plus haut d'un matériel unique au monde pour la fondrie et l'empâtage. Abandonnant le travail à la main dont

l'irrégularité est inévitable, des machines d'une précision mathématique débitent à fortes cadences des pièces absolument identiques entre elles et garnies, à refus, de matière active donnant le maximum de capacité et de durée. Combien d'accumulateurs sont encore en service régulier depuis 4 et même 5 ans, malgré le rude travail imposé par les motocyclettes !



Quant au montage, il suffit d'observer les machines équipées de ces batteries réputées pour se rendre compte, au seul aspect des organes, qu'aucun suintement n'est venu les altérer.

Étanchéité complète, indifférence aux vibrations, élégance de la présentation sont les caractéristiques essentielles des batteries Huitric. La faveur dont elles jouissent ne relève, ni du hasard, ni d'une publicité outrancière, mais de la conception saine qu'en définitive, la qualité s'impose.

250.000 batteries en service sur les machines de l'Armée, de la Police, des Sapeurs-Pompiers et de toutes les Marques de Constructeurs en sont le témoignage indiscutable.

## Profitez-en...!!!!

Nous apprenons que la Maison Alogoyat, proche de la Nation, a actuellement à solder quelques motos neuves, quelques motos usagées et révisées, ainsi que des ensembles sidecars. Le tout aux meilleures conditions, pour la plus grande joie des amateurs.

## M. G. C. à la Maison de la Moto

LA M.G.C. cette originale et excellente moto, caractérisée par son cadre constitué d'éléments de durallumin et d'acier, est exposée à la Maison de la Moto.

Nous croyons savoir d'autre part que M. Latscha, l'actif agent d'Asnières, s'intéresserait pour la région parisienne, à cette marque dont les qualités ne sont pas assez connues.

## Une référence

ÉTANT très satisfait d'un premier essai de vos tablettes de Carbohyd je vous prierais de bien vouloir m'en envoyer 4 tubes par retour de courrier.

Laissez-moi vous féliciter de la bonté de votre produit car c'est un produit merveilleux sur tous les points.

1° Economie d'essence, en effet, je fais tous les 15 jours le parcours qui sépare Montpellier de Grenoble et c'est sur ce parcours que j'ai fait l'essai, car sans tablettes je faisais pour l'aller et retour, 37 litres d'Esso, alors qu'avec les tablettes, je ne fais que 26 litres et ce, avec la même machine, le même réglage et le même carburant.

2° Reprises franchement meilleures et sans cliquetis. 3° Moteur beaucoup plus souple et plus agréable à conduire.

En un mot, je suis très enchanté de votre produit et je fais auprès de mes amis une réclame digne de lui. M. BRUNEL, à St-Geniès-des-Mourgues.

## Ayez du culot mais du néo-culot

Je tiens à vous dire combien j'ai été satisfait des quatre culots que vous avez monté sur ma Prima-quatre.

Celle-ci a actuellement 67.000 km. J'avais fait décalaminer le moteur huit jours avant la Pentecôte ; à la suite de ce décalaminage, l'huile s'est mise à remonter de telle façon que j'avais décidé de faire réviser le moteur.

Comme j'avais un voyage de 1.000 km. à faire pendant les vacances de la Pentecôte, vous avez bien voulu me dépanner avec vos Néo-culots E. G.

Mais ceux-ci ont complètement supprimé les « remontrées » d'huile et je pense maintenant pouvoir reculer encore la révision pendant plusieurs mois.

L. HATON, au Parc Saint-Maur.

## Géno m'a sauvé la vie

VICTIME, le 11 mai, d'un très grave accident, dont les suites auraient pu être mortelles, j'ai été sauvé grâce à mon casque Géno et je n'ai eu que des blessures superficielles vite cicatrisées.

Je me suis adressé à la maison Géno pour le faire réparer, mais très gracieusement le directeur me l'a remplacé, par un casque neuf, ceci gratuitement.

Géno m'a sauvé la vie, je lui en serais toujours reconnaissant.

MICHEL BERTAINA, à Paris.

Le casque de M. Bertaina est visible à la Maison de la Moto.

## Chez Terrot, ce n'est pas étonnant...

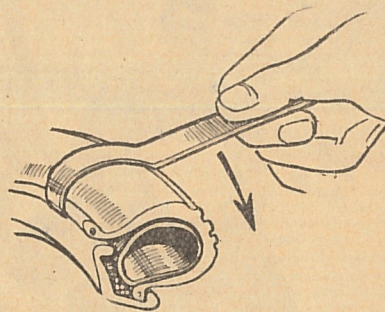
VEUX-TU me permettre de te signaler un constructeur consciencieux que tout le monde connaît déjà mais qui mérite bien l'insertion dans les colonnes.

J'avais sur ma 250 Terrot une pompe à huile dont le fonctionnement intermittent me causait de nombreux déboires. Il m'a suffi de la signaler aux établissements Terrot pour qu'une nouvelle pompe me soit envoyée gracieusement. Une telle conscience professionnelle méritait d'être connue et si tu voulais bien en faire part aux collègues j'en serais très heureux.

L. MIGNEAUX, abonné.

## Le remonte-pneu J. M. F.

NOUS avons signalé cet hiver un nouveau type de démonte-pneus qu'il convient de rappeler en ce moment, où tout le monde roulant, les risques de crevaisons se font plus nombreux. Rappelons que le remonte-pneus J.M.F. évite radicalement et absolument de pincer la chambre pour la simple raison qu'il opère en sens contraire des appareils courants et qu'il ne prend



pas son point d'appui à l'intérieur de la jante. Au reste, le dessin ci-dessus suffit à indiquer sa façon d'opérer. Il est d'un prix extrêmement réduit qu'il s'agit d'un modèle pour vélomoteur ou de celui pour grosses motos. Il devrait en conséquence, se trouver dans toutes les sacoches.

## Bravo Évê

Je te serais reconnaissant de publier ce petit mot qui dira à tous mes camarades motocyclistes combien je suis satisfait de l'avertisseur à dépression Évê actuellement en annonce dans tes colonnes et qui ne coûte que 75 francs ; son très puissant à toutes allures, fonctionnement impeccable, fini parfait. Je te prie de même de transmettre mes vifs remerciements à la Maison Évê qui sous 48 heures m'a fait parvenir son avertisseur par Service rapide.

Je profite de la présente pour te dire aussi combien je suis satisfait de ma Motoconfort-Blackburne 350 cmc.

Excuse-moi de mon long babillage et merci pour sa publication.

G. LAFAY, abonné.

## Occasions garanties

BEAUCOUP de motocyclistes redoutent d'acheter une machine d'occasion dans la crainte de n'avoir par la suite que des déboires. Ils ignorent pour la plupart que certains agents révisent scrupuleusement ces machines avant de les remettre en vente et de certains les livrent avec une garantie effective de 6 mois et de plus à crédit. Vendre une occasion à crédit est une preuve que le vendeur est certain de son fonctionnement puisqu'il restera en contact avec l'acheteur jusqu'à la dernière traite.

Parmi les maisons qui opèrent avec cette méthode Voltaire-Motos est à signaler. Elle a effectué en 1933 une centaine de ventes de ce genre ce qui est tout de même une référence et une bonne indication pour les acheteurs à venir.

# LES CLUBS



Quelques membres du jeune V. M. C. Phocéens lors de sa première sortie

## À MANTES Le rallye de l'U. M. R. P.

FIXONS tout d'abord un point d'histoire. Si nous n'avons pas parlé du rallye de l'U. M. R. P. à Mantes, c'est que le club parisien organisateur, en l'occurrence le Moto-Cycle-Club de France, nous a envoyé un communiqué suffisamment tard pour que nous ne puissions plus l'insérer.

État de choses regrettable, d'autant plus que pour les seuls départements de Seine et Seine-et-Oise, groupant, statistiques en main, quelque 67.000 motocyclistes, l'Union Motocycliste de la Région Parisienne la seule officielle, la seule vraie, fille chérie de cette brave U. M. F., mamangâteau qui fait ses quatre volontés, n'avait pas pu grouper plus de 110 engagés et de 82 concurrents effectifs. Ceci est la plus spirituelle réponse à certain article intitulé « Distinguo » qui indigna tous les motards de l'Amicale et de la F. M. E.....

Il y a plus beau encore, si l'on veut considérer que le club qui amena le plus de participants est le Moto-Club de Paris, avec 34 concurrents, alors que le club organisateur, qui ne laisse de nous parler de cette brave U. M. F., mamangâteau en ranger 30 sur la ligne de départ....

Nous dirions bien, comme certains : Gaudeamus igitur, si, au contraire, le marasme du motocyclisme dans la région parisienne n'était d'un triste — à en pleurer.

Outre les deux clubs déjà cités et le local Moto-Club Mantais qui avait fort bien fait les choses, il y avait là le Moto-Club Clodoaldien — dont le secrétaire, soit dit sans l'offenser, a un poil, type câble de débrayage, dans la main — le Moto-Club de Maisons-Alfort encouragé par la présence de Marrié de plus en plus en forme et de Pavoletti, le Moto-Club de Versailles.

Les ex-aquos du rallye étaient départagés par une très intéressante épreuve : 100 mètres au ralenti départ « lancé » suivis immédiatement par 100 mètres en vitesse, arrivée lancée. 3 chronos. Le quotient du ralenti par l'accélération donnait un rapport qui servait au classement.

Malheureusement les chronomètres bénévoles ne furent pas à la hauteur de leur tâche. Printamp qui se donna beaucoup de mal et n'en fut guère récompensé, fit un 100 mètres lancé en — 3 secondes, rattrapant ainsi le calendrier, ce qui est un beau record einsteinien. Pêchard, champion de la journée, dut — heureusement pour lui — recommencer, car son premier essai, dont le chronométrage fut nul, l'aurait pénalisé. Rouquette, cramoisi de colère sous sa blanche cri-nière — ou du moins ce qu'il en reste — ne put refaire un essai. Berjonval, Lauer.... Mais ils sont trop et la place manque.

Bref un aimable désordre que tous les concurrents auraient dû prendre en riant, car c'était plutôt un rallye-promenade qu'autre chose. Mettons un rallye-promenade dont la tombola aurait été mal tirée. Mais il y avait un beau challenge en compétition et son attribution provoqua des grincements de dents qui ne dégénérent pas plus mal grâce à la fermeté et à la sportivité du secrétaire général du Moto-Club de Paris, M. Lefèvre.

Enfin, tout s'arrangea et après des demis bien tassés — car il fit très chaud et très soif — l'on revint sur Paris par la route de Quarante Sous, livrée aux cafouilleux du dimanche et aux autocars en folie....

Voici le classement : 1. Pêchard (M.C.D.F.), 2. H. Roulin (M.C.D.F.), 3. Monassier (M.C.D.F.), 4. Briand (M.C.M.), 5. Printamp (M.C.D.F.), 6. Tassar (M.C.D.F.), 7. Lambert (M.C.P.), 8. Morchain (M.C.P.), 9. Bertin (M.C.D.F.), 10. Pradnai (M.C.M.), 11. Bruneau (M.C.D.F.), 12. Gezoulet (M.C.D.F.), 13. Gavrel (M.C.D.F.), 14. Gezequil (M.C.D.F.), 15. Geoffroy (M.C.C.), 16. Letang (M.C.C.), etc. 82 arrivants — très peu de pénalisés.

Le Moto-Club Mantais et M. Briand, son actif président, se doivent de recommencer. Leur coup d'essai, malgré de nombreux erreurs qui ne sont pas de leur chef, leur aura appris à compter davantage sur eux-mêmes. Et ils se doivent de rallier l'an prochain sur Mantes plus de trois cents motocyclistes....

ANDREZEL.

## RALLYE-BALLON DE LA CHAMBRE SYNDICALE

LA Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Moto-Cycle organise le 24 juin 1934, sous le patronage de la Presse Sportive, un Rallye-Ballon ouvert à tout possesseur d'une motocyclette ou d'un vélomoteur de marque française.

Cette belle manifestation de propagande est dotée de prix importants comprenant notamment une motocyclette de 250 cmc., un vélomoteur, un phonographe, deux montres chronométrées, etc....

Le rassemblement des concurrents aura lieu au Parc de l'Aéro-Club de Saint-Cloud à 8 heures du matin et

le lâchez-tout, qui sera précédé d'un lâcher de ballons-sonde, aura lieu vers 9 heures.

L'inscription à ce Rallye, qui est appelé à un gros succès, est entièrement gratuite et il suffit de la notifier à la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Moto-cycle, 9, rue Le Sueur, à Paris (16<sup>e</sup>) qui enverra le règlement contenant tous les détails et une formule d'engagement.

## AMICALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES HIRONDELLE M. C.

L'HIRONDELLE Moto-Club organise dimanche une course de côte à l'Étang-la-Ville. L'épreuve est ouverte à tous les possesseurs de motos et sidecars.

Cette côte située sur le G. C. 161 ne comporte pas moins de treize virages, elle sera donc recoutable tant pour les pilotes que pour les machines. Le départ aura lieu arrêté (à la sortie de l'Étang-la-Ville) et l'arrivée lancée (environ 200 mètres avant la route forestière dite « Plantée »). La longueur de la rampe est d'environ 1.500 m. Les temps seront enregistrés par chronométrage électrique.

Le règlement de cette épreuve sera envoyé sur simple demande faite à M. Leblanc, 107, route de Montrouge, à Malakoff.

## M.C. MONTMORENCY

LE Moto Club de Montmorency organise pour le dimanche 1<sup>er</sup> juillet une épreuve de régularité, dite les 6 heures de Montmorency.

Cette épreuve est ouverte à tous les automobilistes sidecaristes et motocyclistes. Plus de 3.000 francs de prix récompenseront les concurrents.

Droits d'engagements : Moto 10 fr. Sidecar 15 fr. Auto 20 fr. Les engagements sont reçus chez M. Housseau, 25, rue du Marché, Montmorency.

## LUTECE M. C. Paris-Tours-Paris

POUR le deuxième fois, le Lutèce Moto-Club organise son rallye de régularité, le 8 juillet 1934.

Le Challenge Borredon sera mis en compétition. On peut avoir les renseignements de vive voix tous les mercredis à la réunion qui a lieu, à la « Choix de la Bastille », 3, rue Saint-Antoine à 21 heures.

Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes, sidecaristes et automobilistes, à condition d'être titulaires du permis de conduire et possesseurs d'une assurance contre les accidents au tiers d'un minimum de 100.000 fr. Pour recevoir le règlement avec ses conditions, écrire à M. Debué, 4, avenue du Président-Wilson à Pavillons-sous-Bois (Seine), ou au siège du Lutèce-Moto-Club, dont l'adresse est plus haut.

## FEDERATION MOTOCYCLISTE DE L'EST METZ-PARIS-METZ

Sous le patronage de MM. le Préfet de la Moselle, le Maire de Metz, le Gouverneur de Metz et les généraux de Cugnac et Brion, présidents des S. A. G. de la Moselle, avec le concours de la presse, Metz-Paris-Metz aura lieu les 14 et 15 juillet.

Voici l'itinéraire : Metz, départ, place de la République, Longeville, Moulins, Gravelotte, Malmaison, Doncourt, Jarny, Conflans (contrôle), Boncourt, Olley, Buzy, Warcq, Etain, Abaucourt, Verdun (contrôle) Balécourt, Clercourt, Dombasle, Réciourt, Parois, Vraincourt, Clermont-en-Argonne, Les Islettes, La Grange-aux-Bois, Sainte-Menehould, Domartin-la-Planchette, Mazargran, Auvé, Tillois-en-Bois, L'Épine, Châlons-sur-Marne (contrôle fixe), Villeseneux, Fère-Champenoise, Sézanne (C.V.), Saudoy, Barbonne, Villenaux, Vulaines-en-Brie, Maison-Rouge, La Folie, Nangis, Fontenailles, La Chapelle-Gauthier, Châtillon, Melun Cesson, Corbeil (arrivée) (entrée de la ville parc des motos et voitures dans la cour du café du Théâtre, 2, rue Ferray).

Drapeaux aux contrôles horaires et secrets, couleur jaune (arrêt absolu), banderoles d'arrivée : huiles Celor.

Pour le retour le 15 juillet, tous les contrôles horaires seront placés aux mêmes endroits et si possible près des pompes à essence, à part bien entendu, le contrôles secrets.

## GRAND PRIX DES USINES

DIMANCHE l'A. M. R. de Rombas convie tous les éfémistes à son premier Grand Prix des Usines. Tous les clubs affiliés auront à cœur d'aider à la bonne réussite de cette grande épreuve, qu'à mis sur pied la jeune et très active Amicale de Rombas, présidée par l'ami Kaiser, dévoué à la cause.

Le Comité directeur compte sur une grande participation de tous les clubs.

## FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BOURGOGNE ET FR. COMTE

### U.M. CHALONNAIS Circuit de Saône-et-Loire

L'UNION Motocycliste du Chalonnaise organise le dimanche 24 juin son annuel circuit de Saône-et-Loire, épreuve de régularité, de 230 km. Itinéraire : Chalon, Tournay, Mâcon, Cluny, Montcenis, Le Creusot, Autun, Saint-Léger, Chagny, Chalon.

L'épreuve pour amateurs est réservée aux Clubs de la Fédération Motocycliste de Bourgogne et de Franche-Comté et aux régionaux.

De nombreux engagements nous sont déjà parvenus, et vu les beaux prix, nous espérons que chacun sera satisfait.

Les engagements sont reçus jusqu'au samedi 23 juin au siège social, Café du Sphinx, à Chalon-sur-Saône.

### COTE DE PLOMBIÈRES-LES-DIJON

C'EST au cours d'un magnifique après-midi que se sont disputées les épreuves de la course de côte organisée par l'U.M. Dijonnaise à Plombières-les-Dijon.

Un chemin difficile de 1.000 mètres de long, avec des virages très accentués, un dénivellement de 15,2 % avec à un endroit une pente de 20 % ; mais les machines et les pilotes ont été magnifiques sous un soleil de feu.

Cette belle manifestation sportive s'est déroulée d'une façon parfaite sans aucun accident ni incident, malgré les difficultés des épreuves.

Le chronométrage assuré électriquement sous la direction de M. Moine, trésorier, a été en tous points parfait.

Un nombreux public, échelonné sur les pentes de la montagne, a été très attentif aux différentes courses et a pu entre temps admirer un paysage magnifique et trop peu connu, même des Dijonnais.

Voici le classement :

100 cmc. — 1. Heinzlé (Radiol) 1' 42"; 2. Trenta (Radiol) 1' 54" 2/5 ; 3. Bardin J. (Rhonyx) 1' 59" 2/5 ; 4. Bardin Y. (Rhonyx) 2' 23" 1/5.

125 cmc. — 1. Heinzlé (Radiol) 1' 40".

175 cmc. — 1. Bourquin (Monet-Goyon) 1' 17" 3/5 meilleur temps ; 2. Heinzlé (Radiol) 1' 17" 3/5 ; 3. Ronsin (Acyon) 1' 40" 4/5 ; 4. Husson (Magnat-Debon) 1' 53" 2/5 cmc. — 1. Royer (Dollar) 1' 40" 4/5.

350 cmc. — 1. Nédery (Motobécane) 1' 19" 2/5 ; 2. Martin (Terrot) 1' 35" 3/5 ; 3. Débourdeau (Automoto) 2' 04".

500 cmc. — 1. Fontaine (Durandal) 1' 23" 2/5 ; 2. Deschamps (Terrot) 1' 25" 1/5 ; 3. Bauche (Saroléa) 1' 29" 1/5 ; Clot (Terrot) 1' 31" 1/5.

Sidecars 600 cmc. — 1. Juker (Dollar) 1' 44" 3/5.



## M. C. PARIS

Au M. C. Paris chaque dimanche une sortie

LA sortie du 17 sur Mantes a réuni environ 70 participants. Après un excellent déjeuner, au Bon Laboureur, eurent lieu les épreuves de ralenti accélération. La soirée se termina pour une grande partie par un dîner champêtre dans les bois de Verneuil avec retour à Paris vers 23 heures.

Dimanche prochain, sortie sur la Forêt de Villers Cotteret (pique-nique), départ 7 h. 30, Porte de la Villette.

Renseignements au siège, le mercredi à 21 heures et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. — Arch. 87.51.



M. Rouquette, président touristique du M. C. Paris, a beaucoup apprécié, lors d'un voyage à Dijon, cette Motorette 1912 qui lui rappela des joies sportives d'antan...

#### M. C. C. F.

BIEN que nombre d'habitants n'aient pu être des nôtres, samedi, le camp de Sorques-sur-Loing a obtenu le même succès que les précédents, puisque, de nouveaux venus et des isolés ont grossi le nombre de nos tentes, à tel point que les habitants de la région ont déclaré n'avoir jamais vu autant de tentes et de campeurs.

Le Moto Camping Club de France a tenu une réunion mercredi dernier, à laquelle assistaient une quarantaine de personnes. Entre autre, le calendrier des camps fut établi jusqu'à la date du 22 juillet prochain.

Les 23/24 : Ménéilles près de Pacy-sur-Eure, bains et pêche, sera fléché à l'entrée de Ménéilles.

Les 30-6/1<sup>er</sup>-7 : Les Vallières, 7/8 juillet : Esbly.

Les 13-14-15 juillet : « La Chaumière » à Auberville, près d'Houlegate-sur-Mer.

Les 21/22-7 : Magny-en-Vexin.

De plus, un mois de camping est organisé à travers la Bretagne, à partir du 8 juillet.

Ceux qui voudraient y participer devront s'adresser au président du M.C.C.F.

Nous faisons appel aux motocyclistes campeurs ou non, bénéficiant de leur congé le lundi (alimentation, coiffure, etc.) pour qu'ils se fassent connaître au Moto Camping Club de France, 12, rue de Cléry, à Paris, afin que des camps soient maintenus le lundi, de concert avec eux.

La prochaine réunion du M.C.C.F. a lieu le jeudi 28 juin à « la Capitale », angle du Faubourg du Temple et du quai de Jemmapes.

Renseignements, Maison de la Moto, 12, rue de Cléry, permanence le jeudi de 5 heures à 6 h. 30.

#### V. M. C. PHOCÉEN

LE Vélo-Moto-Club Phocéen, 15, boulevard Aillaud à Marseille, quoique de formation récente, compte un petit nombre d'adhérents qui, dévoués, voudraient grandir la section motocycliste.

Plusieurs avantages sont réservés à leurs membres dont : Assurance aux procès verbaux ; défense en procédure ; participation gratuite aux rallyes ou épreuves sportives organisées par cette société ; réduction sur diverses maisons de la place ; défense des sociétaires en toutes circonstances.

#### RALLYE-BALLON DE MONTREUIL

FÊTE du plateau de la Boissière, du Haut-Montreuil-sous-Bois du 16 juin au 1<sup>er</sup> juillet.

Départ d'un ballon le 24 juin à 15 h. 30, sur la redoute des Sports. Aéronaute Cormier, avec Rallye. Cyclistes 3 fr. Motocyclistes 5 fr. Automobilistes 10 fr.

1<sup>er</sup> Prix : 200 fr. en espèces. 2<sup>e</sup> Prix : 100 fr. 3<sup>e</sup> Prix : 50 fr. et nombreux prix offerts par les commerçants et industriels du plateau.

Pour les inscriptions, 179, boulevard de la Boissière, Maison Marcel.

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

L'UNION Amicale Motocycliste d'Ille-et-Vilaine qui, avec le C. M. Nantais et l'U. M. Nazairienne est l'un des clubs les plus vivants et les plus sportifs de l'Ouest, organise le 8 juillet prochain avec les concours du *Nouveliste de Bretagne* la belle épreuve des « Six Heures Motocyclistes ».

Les moyennes obtenues sur le circuit, rapide bien que difficile, sont tout à l'honneur du lot important de coureurs qui s'y donnent rendez-vous.

Nous pouvons déjà prévoir que grâce à une organisation très étudiée et menée de main de maître par M. Bre-

doux, l'actif président de la Commission sportive, le succès de l'épreuve n'aura rien de comparable avec les années précédentes.

#### M. C. PUTEAUX

DIMANCHE 24 juin, le Moto-Club de Puteaux, sort dans la direction de Mantes pour faire une partie de pêche. L'endroit exact et l'heure de départ qui sera très matinale seront fixés à la réunion de vendredi. Donc pour dimanche prochain chacun devra avoir une gaule en bon état.

Le 1<sup>er</sup> juillet, sortie au Grand Prix de l'A. C. F. à Monthéry.

Comme chaque dimanche nous espérons être nombreux et passer une joyeuse journée. Les isolés seront toujours assurés de trouver parmi nous le meilleur accueil.

#### M. C. P. L. M. OULLINS

##### Rallye Régularité

FAVORISÉ par un temps magnifique, ce rallye a remporté un franc succès. La ville a reconstruit était NICE : à savoir le N, à Sainte-Foy-les-Lyon, le I à Francheville-le-Haut, le C à Brignans et le E à Chaponost. Afin de freiner l'ardeur 34 km. étaient imposés, de ce fait nombreux concurrents furent pénalisés à raison de 1 point par écart de 15 secondes, soit en plus ou en moins.

Seul, Barthélemy du M. C. de Lyon, eut la chance de composer sans erreur et de plus fut le plus régulier, n'ayant aucune pénalisation sur les quatre pistes, il fut donc le grand vainqueur de l'épreuve.

Cette manifestation sportive à laquelle participait le Moto-Club Ripagérien, sous la conduite paternelle de son Président, M. Venut, et l'Amicale Moto de Grigny avec son sportif M. Charles est due en grande partie aux organisateurs inlassables, tels que M. Baratin, président, et Pouroux, secrétaire.

1. Barthélemy (M.C.L.) ; 2. ex aequo Garde (indép.) ; Heim (M.C.P.L.M.) ; 3. Creux (M.C.P.L.M.) ; 4. Forisier (R.D.G.) ; 5. Lespinasse (M.C.P.L.M.) ; 6. Mievre (M.C.P.L.M.) ; 7. Tiran (R.S.G.) ; 8. Arcis (R.S.G.) ; 9. Lebel (M.C.P.L.M.) ; 10. Varot (M.C.V.) ; 11. Dufour (M.C.P.L.M.) ; 12. Thevenot (M.C.L.) ; 13. ex aequo Mouret L. (M.C.P.L.M.) ; Mouret R. (M.C.P.L.M.) ; 14. Guibert (M.C.P.L.M.) ; 15. Charles (A.M.G.) ; 16. Viallon (R.S.G.) ; 17. Volland (M.M.C.) ; 18. Pavoux (M.C.P.L.M.) ; 19. Ramage (M.G.L.) ; 20. Baley-dier (M.C.P.L.M.) ; 21. Buna (M.C.P.L.M.) ; 22. Montet (R.S.G.) ; 23. Chaize (M.C.P.L.M.) ; 24. Toso (M.C.P.L.M.) ; 25. Ruet (M.C.P.L.M.) ; 26. Toussaint (M.C.P.L.M.) ; 27. Gas (M.C.P.L.M.) ; 28. Sevenier (M.C.P.L.M.) ; 29. Boissier (M.C.P.L.M.) ; 30. Penel (M.C.P.L.M.) ; 31. Cauland (M.C.V.) et les suivants dans les temps limite.

Classement par Club par addition des 3 premiers classés. 1. M.C.P.L.M. : 147 points ; 2. Rive-de-Gier : 209 points ; 3. M.C.L. : 228 points ; 4. A.M.Grigny.

#### A. M. MONTPELLIÉRAINE

##### Succès au Rallye de Castres

PARTIS quinze de Montpellier, en compagnie d'une femme pilotant une New-Map 250 cmc., latérales, nous avons parcouru un itinéraire de 221 km. pour nous rendre à Castres, par Béziers, Narbonne, Carcassonne et Mazamet. Nous avons escaladé et descendu la rude côte et descente des Martyrs, en pleine Montagne Noire et le soir par Saint-Pons et Lodève nous sommes rentrés à Montpellier. Nous avons accompli ainsi une randonnée de 400 km. et pour certains de nos sociétaires une randonnée de 500 km.

Le Circuit de l'Hérault aura lieu fin juillet. Une Coupe *Moto Revue* est en compétition. Qu'en se le dise.

#### M. C. DOUAISIS

Un grand Trial motocycliste

LE Moto-Club du Douaisis, dont il n'est pas utile de rappeler les succès obtenus tant à Douai qu'aux environs, a l'heureuse idée d'organiser pour le dimanche 1<sup>er</sup> juillet 1934, à 14 h. 30 sur le terrain des Glacis, une grande fête motocycliste dénommée « Trial ».

Cette épreuve originale et de très grand sport, répandue en Angleterre, est recommandée aux amateurs d'émotions. Elle se déroulera sur une piste de près de 1 kilomètre sur un terrain des plus accidentés, où seuls l'habileté, le cran et l'audace des concurrents seront à l'ordre du jour. Cette épreuve inconnue dans nos régions est assurée de la participation de quelques as de la région.

Rien n'a été négligé pour satisfaire les plus difficiles et même le cadre superbe de verdure dans lequel doit se dérouler cette fête en garantit le succès.

## SUR LA CÔTE D'AZUR

#### M. C. NICE

##### Assemblée générale

LE Moto-Club de Nice a été créé en 1903 par M. Ruffard. Depuis cette date le dit club a évolué sous plusieurs formes. Ses débuts ne comportèrent qu'une trentaine de membres tandis qu'à l'heure actuelle, ce groupement s'élève à près de trois cents membres. La nouvelle formation se dévoue tant et plus, tant à remonter l'encaisse du club, qu'à augmenter l'émulation sportive.

Le président M. Zolla, sortant et rééligible, donne dans une splendide péroraison le tracé accentué effectué par le Conseil d'administration depuis la succession reprise au 14 juin 1933. La situation à cette date laissait un déficit de 46.634 fr. 65, tandis qu'à ce jour le Club possède un solde de 1.134 fr. 45. Au demeurant le courant financier est remonté et il y a lieu de tenir compte de l'agrandissement des locaux, avec tout le matériel, les jeux comportant notamment des billards et un stand de tir. En résumé la nouvelle gestion marque une activité constante.

Ensuite l'on passa au vote du Conseil d'administration dans l'ordre hiérarchique. 46 votants donnant au total 125 voix. Résultats :

M. Verdy obtint 89 voix et est nommé président. MM. Tinetti et Corréard, vice-présidents ; Baumgarten, secrétaire général ; Rolland, secrétaire adjoint ; Rouys, trésorier général ; Brambilla, trésorier adjoint. Dutoit, archiviste.

Le Conseil d'administration est composé comme suit : MM. Lafarge, Bermond, Janot, Noël, Fyat, Pelgé, de Joncy, Imberti, Robini, Chenu, Boetsch, Perrotin.

M. Zolla est nommé Président d'honneur, sur la proposition du nouveau président.

#### NICE-MILAN-NICE

LE concours de régularité qu'organise le Moto-Club de Nice les 8 et 9 juillet prochain obtient les faveurs des clubs et d'ores et déjà nous prévoyons une sérieuse participation. De nombreux constructeurs aligneront également de méchantes équipes. La liste des prix tant pour amateurs que professionnels est imposante.

Itinéraire. — 8 juillet : Nice, Impéria-Savone, Gênes, Voghera, Pavie, Milan : 364 km. 700. — 9 juillet : Milan-Vercelli, Torino, Savigliano, Cunéo, Tende, Nice : 365 km. 500.

Les premiers engagements. — 175 cmc. : Mariane-Vincent (M.C.N.). — 350 cmc. : Martin, Zitelli, Tabachioni, Braccini, Pyot, Innicarb (M.C.N.), Giontoni, Tana (M.C.I.N.), Demaria, Cappa (A.M.N.). — 250 cmc. : Chenu, Luya (M.C.N.). — 500 cmc. : Decastello, Gloria, Barattero (M.C.I.N.), Ardoin, Guiliano, Calviera (A.M.N.). — Sid. 600 cmc. : Calabro (M.C.I.N.), Gilles (A.M.N.).

#### RALLYE SUR HYERES

A l'occasion du Grand Prix de vitesse organisé par le M.C.H. avec le concours de la Municipalité, un rallye-concentration sera ouvert à tout usager propriétaire de vélomoteurs, motos et autos.

L'arrivée sera jugée le samedi 30 juin et dimanche 1<sup>er</sup> juillet jusqu'à 10 heures du matin au siège, avenue Gambetta, au Palace-Bar. Engagement, 10 francs, dont la clôture aura lieu le 26 juin, donne droit d'entrée sur le circuit.

#### NOS INITIATIVES

Le Rallye du Ballon d'Alsace, organisé par les Etablissements TERROT, de Dijon, a démontré pleinement, qu'en dehors de tout pavillon de club, l'esprit de marque était solidement ancré au cœur des motocyclistes français.

Il y a une idée à encourager pour développer davantage les liens qui unissent les membres de la grande famille motocycliste.

Il faut que l'année prochaine, au Rallye de la Chambre Nationale Syndicale du Cycle et du Motocycle, nous puissions compter plusieurs milliers de ralliemen.

C'est dans ce but que MOTO-REVUE fait appel à l'initiative, à l'esprit de maison des agents motocyclistes et de leurs fidèles clients.

A l'exemple des organisateurs italiens des plus importants rallies mis sur pied au monde, « Raduno dei Centauri » ou « Rosa d'Inverno » qui ont groupé jusqu'à 10.000 participants dans un pays qui compte 400.000 motocyclistes de moins qu'en France, MOTO-REVUE met en compétition entre les divers constructeurs français une coupe-challenge attribuée pour un an à la marque qui réunira le plus de participants au prochain Rallye de la Chambre Nationale Syndicale du Cycle et du Motocycle. Cette coupe-challenge appartiendra en toute propriété à la marque qui l'aura obtenue trois fois consécutives.

Puisque les Pouvoirs Publics continuent à ignorer la force que nous représentons, il faut la leur démontrer de façon convaincante. C'est dans ce but que nous prenons cette initiative, sûrs d'être approuvés par tous ceux qui désirent voir se développer encore l'essor du motocyclisme français.

# SPORT

## GOMETZ-LE-CHATEL N'AURA PAS LIEU

VOICI le communiqué officiel qui annonce la disparition de la course de côte de Gometz-le-Châtel et son remplacement par un kilomètre départ arrêté sur l'Autodrome de Monthéry, le 14 octobre :

En raison du mauvais état de la côte de Gometz-le-Châtel et sa réfection ne pouvant être faite en temps voulu, l'AMCF et l'ACIF, d'accord avec les pouvoirs publics, ont décidé, pour 1934, de ne pas faire disputer la classique épreuve qui devait avoir lieu le 22 octobre.

Mais la date du 14 octobre a été retenue en remplacement pour organiser à l'autodrome de Monthéry, sur la base kilométrique officielle, une course du kilomètre, départ arrêté, arrivée lancée ; cette épreuve, prévue avec le chronométrage électrique de l'ACF, permettra éventuellement l'établissement de records internationaux et mondiaux.

Toutes les catégories et classes de véhicules seront admises, depuis la plus petite motocyclette jusqu'à la plus grosse voiture, en passant par les sidecars et cyclecars.

Chaque concurrent aura droit à plusieurs tentatives et les règlements paraîtront prochainement.

Il se trouve que, tout dernièrement, me rendant à Brils-Sous-Forges, charmante localité d'une île-de-France trop ignorée, j'ai eu à escalader la classique côte de Gometz-le-Châtel. Son état n'était pas plus mauvais que l'an dernier et il tolérât encore un kilomètre départ arrêté pour octobre prochain.

Aussi faut-il chercher la cause de la suppression de Gometz dans la peur de voir se renouveler le tragique accident de Fontainebleau, peur qui hante le malheureux Préfet de Seine-et-Oise, qu'une guigne noire a fait présider à tous les événements catastrophiques de l'année. Cette peur s'est déjà manifestée au Bol d'Or où le service d'ordre fut, pour le moins, ridicule. Cette peur se manifesterait encore pour d'autres épreuves en côte dans la région parisienne et nous ne pensons plus guère voir se disputer Argenteuil ou Chanteloup.

D'autant qu'un autre facteur a du certainement intervenir : ce sont les compagnies d'assurances qui ne tiennent pas à voir se renouveler pareil désastre pour leur budget et dont les primes vont se révéler particulièrement chères, sinon impossibles, pour les organisateurs.

Certains — et nous en connaissons — auraient dit : Tant pis ! Gometz-le-Châtel n'aura pas lieu. Ce ne sera pas la seule épreuve qui disparaît du calendrier, soit par décision de l'irascible Pérouse, soit manque d'argent ou plutôt par esprit d'économie... C'est pour cela qu'il faut féliciter particulièrement l'A.M.C.F. et Mauve, l'A.C.I.F. et M. Michel, d'avoir pensé à organiser, en remplacement, un kilomètre départ arrêté à Monthéry. Nous, qui avons toujours soutenu qu'il n'y aura jamais assez d'épreuves disputées sur le plus bel autodrome du monde, ne pouvons qu'applaudir à cette initiative. Monthéry, propriété privée étudiée en vue des performances automobiles et motocyclistes, est à l'abri de toute critique concernant la sécurité.

De plus, les coureurs et les constructeurs ne verront pas disparaître une épreuve sans compensation pour eux, d'autant que les machines d'un kilomètre départ arrêté sur la piste de Monthéry ou sur la route de Gometz sont les mêmes. N'oublions pas, par surcroît, que des records du monde peuvent tomber (n'est-ce pas Andreino, Coulon, Monneret, Boura, Sandford et vous les spécialistes des petites cylindrées ?) et que certains candidats à ces records reculent devant les frais d'une tentative individuelle. Peut-être aussi les as étrangers comme Ernst Henne, René Milhoux, Joë Wright, Walfried Winkler, Luigi Bonazzi, profiteront de l'aubaine du chronométrage électrique officiel. A cette date aucun T.T. ne peut servir de prétexte à certaines absences...

Enfin formulons le vœu, avant de connaître les règlements de cette intéressante épreuve, que les amateurs pourrout y participer. Ou ne fera jamais trop pour eux et la création d'un challenge inter-club est à souhaiter.

Le public viendrait encore plus nombreux et ce n'est ni la place, ni l'intérêt qui lui manquera. Bien au contraire...

ANDREZEL.



#### CIRCUIT DES VOSGES

(de notre correspondant particulier)

CETTE épreuve qui s'est déroulée dans les meilleures conditions, a obtenu un légitime succès. Ainsi qu'il fallait s'y attendre, le parcours, très accidenté et très dur élimina un grand nombre de coureurs, surtout chez les amateurs. A Mulhouse, où une heure d'arrêt eut lieu, organisation impeccable grâce à l'Union Motocycliste. Après l'arrivée à Strasbourg, un vin d'honneur fut servi dans les salons de l'Automobile Club d'Alsace.

Suivit ensuite la distribution des prix. Chez les professionnels en 250 cmc, belle victoire de Terrot alors que dans les catégories 350 et 500 cmc., c'est Peugeot qui l'emporte de loin, grâce aux frères Pahin, Narcy et Vonin. Gnome et Rhône avec une belle équipe est premier ex aequo en 500 cmc. Bonnes performances de l'équipe Monet-Goyon. Voici les résultats :

175 cmc. — 1. Haug (Monet-Goyon), 0 pt, pén., médaille d'or ; 2. Cogneras (Terrot), 14 pts ; 3. Schwemmel (Koehler-Escoffier), 15 pts.

250 cmc. professionnels. — 1. ex aequo : Fraichard (Terrot) ; Durand (Terrot) ; Hordelay (Terrot) ; Muller (Terrot), 0 pt, médaille d'or.

350 cmc. professionnels. — 1. ex aequo : Tastet (Terrot) ; Vonin (Peugeot) ; Pahin Marcel (Peugeot) ; Perrin (Monet-Goyon) ; Haas (Monet-Goyon) ; Schmidt Léon (Jonhli), 0 pt, médaille d'or.

350 cmc. amateurs. — 1. Hoffmann (G.M.A.C.L.), 0 pt, prix de la ville de Strasbourg ; 2. Monti (G.M.A.C.L.), 3 pts, pén. ; 3. Thierry (U.M. Mulhouse), 26 pts.

500 cmc. professionnels. — 1. ex aequo : Narcy (Peugeot) ; Pahin Robert (Peugeot) ; Naas (Gnome et Rhône) ; Bernard (Gnome et Rhône) ; Matter (Gnome et Rhône), 0 pt, médaille d'or ; 2. Magnier (B.M.W.), 8 pt.

500 cmc. amateurs. — 1. Hunts (G.M.A.C.L.), 0 pt, challenge Antar ; 2. Funrock (G.M.A.C.L.), 5 pts, prix du président de la République ; 3. Ségaux (G.M.A.C.L.), 7 pts, coupe du Journal ; tous trois de la section d'Haguenau.

750 cmc. — 1. Wolff (Scott), 0 pt, médaille d'or.

Side 600 cmc. — 1. ex aequo : Bernscheid (Peugeot), 0 pt, médaille d'or ; Robert (Gillet-Herstal), 0 pt, médaille d'or ; 2. Schwartzberger (Gillet-Herstal).

GREINER.

#### GRAND PRIX D'AVIGNON

(De notre correspondant)

LE 10 juin le Moto-Club d'Avignon organisait une matinée motocycliste où se courrait le Grand Prix d'Avignon des petites motos 100 cmc.

Voici les résultats : 1<sup>re</sup> manche : I. Franier ; II. Czozola. 2<sup>e</sup> manche : I. Curnier ; II. Suppo. Finale : I. Curnier ; II. Franier.

Entre les deux premières manches, l'équipe de Moto-Ball d'Avignon 1<sup>re</sup> bat l'équipe d'Aix, 1<sup>re</sup> par 3 à 0 après une splendide partie comptant pour le championnat de Provence.

En intermède le fameux acrobate Ballarini fit une belle exhibition et le sidecariste Amort fit passer le frisson par sa tentative de record du tour de piste en sidecar.

VICTOR CHABROULIN.

## ÉPREUVES A VENIR

#### COTE DE LIMONEST

C'EST dimanche 24 juin, à 15 heures, que le Moto-Club de Villeurbanne fera disputer cette épreuve en collaboration avec le *Lyon-Sport* : la course de Côte de Limonest inscrite au Calendrier National. Epreuve de vitesse réservée aux motocyclistes professionnels et amateurs français et étrangers, possesseurs des licences de l'U.M.F. ouverte aux motos 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc. et 750 cmc. et aux motocyclettes avec sidecars 350 cmc., 600 cmc. et 100 cmc.

L'organisation bat actuellement son plein et plus de 40 engagements sont parvenus aux organisateurs. Les Boetsch, Liautaud, Perrin, Martin, Cora, Chateau, Amort, Moschetto, Bellagamba, etc...

De nombreux prix en espèces sont réservés à cette épreuve et une prime intéressante sera attribuée à celui qui battra le record établi par notre regretté Eddoura.

Au cours de cette épreuve sera remis en compétition le prix de la ville de Limonest réservé aux amateurs.

#### GRAND PRIX DES PETITES MOTOS

DIMANCHE, dès 8 heures au Parc des Princes, auront lieu les diverses épreuves du Grand Prix des Petites Motos, organisé par l'A.M.C.F. et notre confrère l'Auto. Voici la liste des 15 compétiteurs, tous spécialistes des 125 cmc., qui se livreront un beau match sur les 100 kilomètres de la finale, après les classiques éliminatoires.

1. Wech (Prester) 2. Maucourant (Prester), 3. Kohler (M.R.), 4. Knobloch (M.R.), 5. Charollais (professionnel) 6. Kiené (New-Map), 7. Venin (professionnel), 8. Yvo (professionnel), 9. Duc André (A. M. C. F.), 10. Gauthier d'Arnex (A. M. C. F.), 11. Laurin (M. C. Paris), 12. Casal (professionnel), 13. Chevalier (amateur), 14. Pruno (professionnel), 15. G. Cantalice (Brooklyn).

Oui gagnera ? Les pronostics sont difficiles, mais les grands favoris sont les quatre premiers engagés. A Kiené, Venin et à l'amateur Duc de nous déromper...

#### GRAND PRIX D'HYÈRES

##### Une première liste d'engagés

POUR la troisième fois, le Moto Club d'Hyères nous convie à son Grand Prix motocycliste qui se courra cette année le 1<sup>er</sup> juillet. Les organisateurs travaillent depuis déjà des mois à l'organisation de cette épreuve et nul doute que sous l'habile impulsion de ces pionniers du sport motocycliste qui ont noms Givaudan, Almech, Giroux, Caviglia et autres, l'épreuve de la Cité des Palmiers n'obtienne l'éclatant succès auquel elle est désormais vouée.

Voici quelques engagés de marque qui ont tenu à se faire inscrire, dès avant l'ouverture officielle des engagements : Boetsch (Terrot 250, 350 et 500 cmc.), Onda (Magnat-Debon 250, 350 et 500 cmc.), Brunello (Durand 500 cmc.), Liautaud (Monet-Goyon 250 et 500 cmc.), J. Braccini (Terrot 175, 250, 350 cmc.), Innicarb (Monet-Goyon 175, 350 et 500 cmc.), Bergallo (Terrot 175 cmc.), Bellagamba (250 cmc.), Amori (sidecar), Berthe (sidecar).

D'autres encore dont nous donnerons les noms incessamment ont adressé leurs engagements. Nous y reviendrons.

#### CIRCUIT AIGLON

##### Les engagements sont ouverts

LA classique épreuve de régularité de l'A.M.C. Aiglon se disputera le dimanche 8 juillet sur le parcours : Laigle, Vimoutiers, Argentan, Falaise (CH), Tinchebray, Flers (CH), La Ferté-Macé (CH), Sées, Laigle (CH), Nogent-le-Rotrou (CH), Alençon (CH), Mortagne, Laigle, soit approximativement 485 kilomètres.

Ouvert aux motos, sidecars, cyclecars et voitures, aux amateurs et professionnels licenciés de l'U.M.F. ou de l'A.C.F., le Circuit Aiglon se dispute à des moyennes imposées variant de 45 à 55 km-h.

Pour l'attribution des prix, coupes et challenges, une épreuve de démarrage-freinage sur 100 mètres départ et arrivée arrêtés sera disputée à l'arrivée à Laigle.

Engagements et renseignements à l'A.M.C. Aiglon, 13, rue Saint-Jean, à Laigle (tél. 83) et à l'A.C.O., 34, place de la République, Le Mans (tél. 3-01).

#### Les premiers engagements

1. Pahin (Peugeot) ; 2. Narcy (Peugeot) ; 3. Lesneur (Peugeot) ; 4. Vendel (Peugeot) ; 5. X... ; 6. X... ; 7. X... ; 8. Feuilaine (Peugeot) ; 9. Lechevallier (Peugeot) ; 10. Bouillez (A.M. C.A.) ; 11. Reguh (A.M.C.A.) ; 12. Sporry (Terrot) ; 13. Becque (Terrot) ; 14. Krebs (Terrot).

#### GRAND PRIX SUISSE

##### Pour aller au Grand Prix

VOICI quelques renseignements au sujet du Grand Prix Suisse des 7 et 8 juillet prochain.

Berne étant à moins de 100 km. de la frontière, il est très facile de s'y rendre : la route venant de Suisse romande conduit directement au circuit, donc impossible de se tromper. On peut se faire comprendre en français partout et on trouve à boire et à manger sur tout le tour du circuit, pour ceux qui ne veulent pas emporter leur repas. Pour le change, toutes les gares proches de la frontière le font aux guichets des billets (Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel, etc.) et l'essence ne se vend que 9 francs le bidon.

Pour la Suisse, pas besoin de passeport ni de permis internationaux, mais un plomb français (moto) ou un passavant (side) délivré par tous les bureaux de douane, même de l'intérieur, prix 8 fr. 60 (le dimanche, prix double) ; et une carte provisoire délivrée à la douane suisse, prix 10 fr. (2 francs suisse) majoré de 1 fr. suisse entre les heures d'ouverture des bureaux (de 7 à 12 h et de 13 1/2 à 19 h. C. S.

#### GRAND PRIX DE BORDEAUX

LE Grand Prix de vitesse organisé par le Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest, sur la magnifique route du Parc Bordelais le 8 juillet prochain, comporte un circuit de 1.500 mètres, les distances à parcourir seront les suivantes :

**THE MOTORIST** 41, AVENUE des TERNES  
28, rue des Acacias  
PARIS - 17<sup>e</sup>

**TOUT pour CAMPING**  
Réchauds JEWEL  
SAC A DOS 15 fr.  
LITS DE CAMPS 75 fr.  
CANOËS PLIANTS

**PIRAT**

**LE CASQUE "MOTORIST"**  
2 pour 110 fr.  
CASQUES PROTECTEURS MOTO 3 calottes liège 59 fr.  
Article cuir, grainé 39 fr.  
Article à fermeture éclair 59 fr.

**BOTTES DE CUIR**  
article solide 99 fr.  
1<sup>er</sup> choix renforcé 125 fr.

**BLOUSON DE CUIR** 105 fr.  
**BLOUSON TOILE** 50 fr.  
**SACOCHES de CUIR** 35 fr.

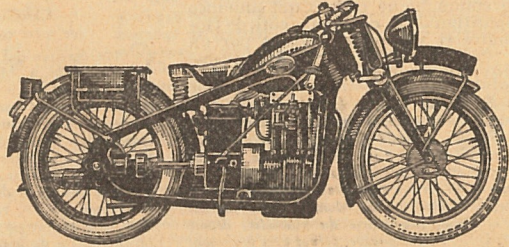
**SEATLESS : 59 fr.**  
Pantalon de moto, sans fond en twill solide  
Se fait en granicuir. 79 fr.

**CADEAU.** Il est offert aux lecteurs UNE PLAQUE d'identité St-Christophe expédié fco avec les catal. complets. 300 gr. 50 p. contre 5 Fr. en timbres-poste remboursable par UN BON DE REMISE

## HENRY DRESCH

expose ses belles motos 1934 au

46, Rue de Vouillé, à PARIS  
Métro : Convention Tél. : Vaugirard 32-38



Seule firme officielle des  
Pièces détachées Dresch d'Origine  
LA MEILLEURE QUALITÉ AU MEILLEUR PRIX  
STOCK COMPLET

La 500 supersport culbuteurs 1934  
toute équipée, 130 km. à l'heure 3.900 fr.  
DES PRIX SENSATIONNELS :  
350 cm<sup>3</sup>, cardan, toute équipée 2.200 fr.  
500 cm<sup>3</sup>, cardan latérale, toute équipée 2.600 fr.

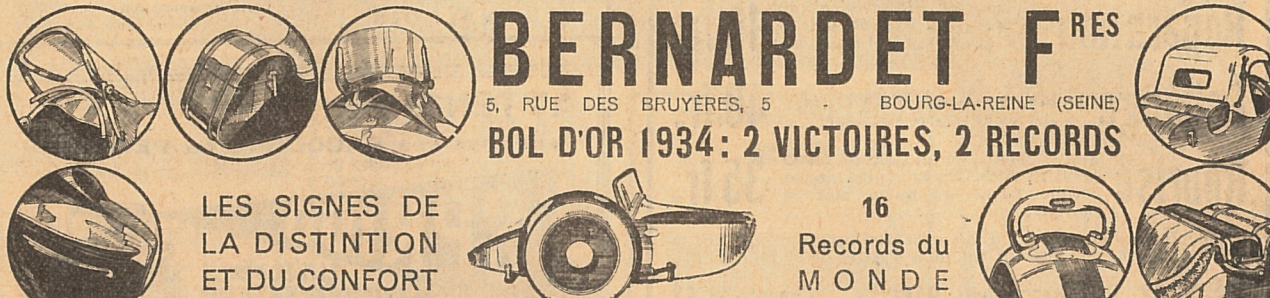
## nos petites annonces

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<sup>o</sup> Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2<sup>o</sup> Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3<sup>o</sup> 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.



## BERNARDET FRES

5, RUE DES BRUYÈRES, 5 BOURG-LA-REINE (SEINE)

### BOL D'OR 1934 : 2 VICTOIRES, 2 RECORDS

16 Records du MONDE

LES SIGNES DE LA DISTINCTION ET DU CONFORT

### MOTOS A VENDRE

Palais de la Moto  
une moto neuve  
Vendue à crédit sans aucune majoration  
une moto d'occasion  
Révisée à nos ateliers. Garantie sur facture  
vendue à crédit  
Une voiture neuve ou d'occasion  
avec crédit unique  
Faire un échange sans aucun comptant  
Voir stock et conditions  
82, av. des Ternes, angle Bd. Pereire, Paris  
A. J. S. 350, arbre à came, tr. b. et. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.  
B. S. A. 350 Etoile Bleue, nve, 4.000 km. 120 h. c. de emp. 5.000 fr. Lung, Canisy (M)  
Chez Monneret, 106, route d'Orléans, Montrouge (Seine), vente, échange, réparations, crédit aux meilleurs conditions.  
Dollar, 500, bloc-mot., die échapt, écl. élect., outill., ét. de nf., essai vol., 2.500 fr. Gaudard, 73, r. Petit-Vaux, Epinay-s-Orge.  
Gnome et Rhône, 500 lat. D3, écl. el. Couturier, 25, r. de la Collégiale, Paris.  
Internationale Norton 1933, absolut. ét. d. nf., machine tte beauté. N.S.U. 500, arbre à came, course, réel occas. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris.  
F. N. 500, superbe culb. tte equip. 3.500 à déb. Roudier, 24, r. Chance-Milly, Clichy  
De nombreuses occasions vous sont offertes par le spécialiste Dupont. Pour vos réparations, confiez-vous à lui, son travail est soigné. Dupont, 56, r. Sedaine. Tél. : Rog. 39-51.  
Gillet-Herstal, 500 C.de F., très bel equip. toute beauté, essai tte distance, cse santé. 3.800. H. Weiss, 92, r. Compain (19<sup>e</sup>).  
Gnome-Rhône 500D.4. t.ég. 1.900 fr. Brie. Duc. 7, av. Lutèce, L. Garenne-Colomb.  
Modern-Motos  
quelque soit la marque  
Pour une moto, pr. échange au meilleur px. pr. crédit, p. répar. par spécialiste, dans atelier moderne, consult. Modern-Motos, 37, av. Emile-Zola, Billancourt. Molit. 12-16  
Chez Monneret, 106, rte d'Orléans, Montrouge (S.), vente, échange, réparat. crédit, aux meilleures conditions.

## LATSCHA

Concessionnaire exclusif  
le vrai spécialiste de la moto, ne vendant rien d'autre que de la moto

— F. N. —  
GILLET-HERSTAL

ZUNDAPP - B.M.W.  
JONGHI - Motobécane  
Pièces détachées  
d'origine en Stock

ATELIER SPÉCIALISÉ  
16, Rue Auguste-Bailly - ASNIÈRES  
Téléphone : Grésillons 17-93

### MOTOS

## SAROLÉA

d'HERSTAL

Champion de Belgique  
de vitesse 1931-1932-1933

CRÉDIT  
même prix qu'au comptant  
COMPTANT  
conditions spéciales

Reprise de toutes Motos

ATELIER Spécial  
de réparations

MAGASIN de VENTE  
et pièces détachées :  
62, Rue Rochechouart, 62  
PARIS-IX<sup>e</sup> TRUDAINE 15-95

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

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



Groupes neufs adaptables pour toutes  
voitures courantes. Tous pignons pour  
boîtes de vitesses et Ponts arrière de  
voitures et camions courants.

Soupapes, roulements, Arbres  
de boîtes et ponts. Tous pistons de  
voitures, camions, motos, Moteurs Indus-  
triels et Diesel, Réalages de cylindres,  
Chemisages, Régulateur

ÉTABLIS CHAPIS  
112, rue Marius-Aufan - Levallois

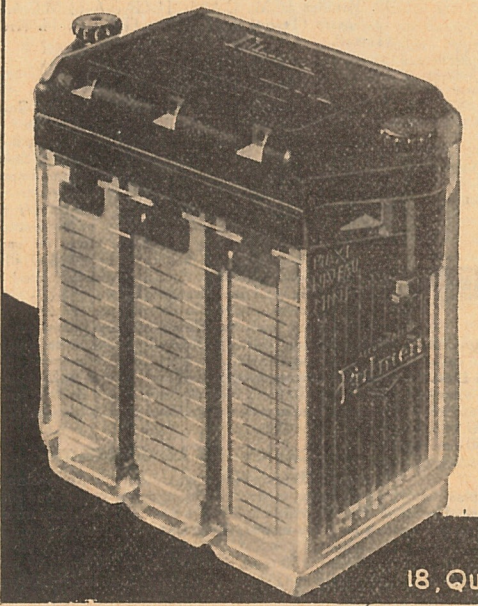
## TERROT

Concessionnaire Exclusif  
**J. LÉGER**  
TOUS MODÈLES EN MAGASIN  
Toutes Pièces détachées  
— Atelier Spécialisé —  
Ouvert les dimanches matin  
4, Gde-rue St-Maurice, Pont-Charenton  
Téléphone : Ent. 20-59

### ROYAL - ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine  
Comptant - Crédit - Échange  
Agence Générale France : Établi Pierre PSALTY  
271 Boul. Péreire - PARIS  
Tél. Étoile 66-62 Métro : Maillot

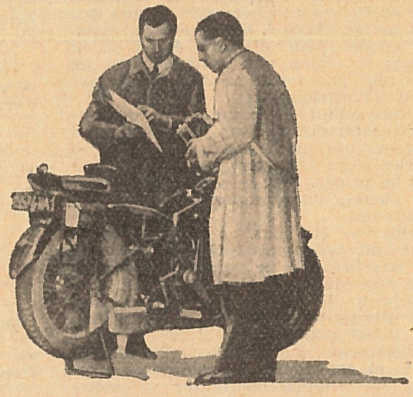
LA PLUS ÉCONOMIQUE  
parce que  
" LA PLUS DURABLE "



# Fulmen-moto

la plus durable

18, QUAI DE CLICHY CLICHY (SEINE)



Formule vaine ? Non !  
un fait reconnu exact par  
tous les motocyclistes  
qui ont adopté :

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# AMO innove

**Vente** Le Super Casque AMO blindé est à la fois le plus protecteur, le plus léger, le plus élégant et le meilleur marché... **95 fr.**

**Réparation** Remise en état de casque AMO sali ou défraîchi depuis **10 fr.**  
*Devis gratuit sur demande*

**Échange** Standard d'un casque AMO usagé ou défraîchi contre un neuf... **40 fr.**

**Reprise** Tout acheteur d'un Casque AMO de 95 fr. obtiendra la reprise de son casque usagé quelqu'en soit la marque, pour **35 fr.**

Ces conditions étant tout à fait exceptionnelles, n'engagent la Maison que pendant un mois à dater de ce jour.

**AMO 23, Rue Descombès, PARIS — Carnot 71-53**

## MAGNAT-DEBON

LA PLUS BELLE MOTO FRANÇAISE

chez **Les spécialistes**  
**DAVIS ET MILLIEN**  
1, Rue Marius-Aufan, 1  
LEVALLOIS



Voyez la gamme complète dans leurs magasins.

### ATTENTION !!!

Pour tous vos RACCORDS de PEINTURE

## SPRIDO

Utilisez LE BIEN PULVÉRISATEUR SPRIDO

empli de laque émail DUCO ÉCONOMIE CONSIDÉRABLE

19.50 à 29.50 suivant modèle

En VENTE PARTOUT, accessoiristes, droguistes, etc.

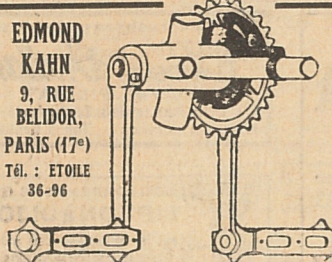


Démonstration : SPRIDO, 64, Av. de la Grande-Armée, PARIS - Étoile 47-70

**EDMOND KAHN**  
9, RUE BELIDOR, PARIS (17<sup>e</sup>)  
Tél. : ETOILE 36-96

### LE DECLANCHÉ PÉDALE

PERMET PAR RÉTROPÉDALAGE EN VÉLOMOTEURS TOUTES MARQUES D'AVOIR LES DEUX PIEDS A LA MÊME HAUTEUR



### LE NITOL

Le plus ancien des décalaminants et superlubrifiants, supérieur à tout produit similaire. Ne contient aucune substance susceptible de détériorer le métal ou de nuire au graissage.

Mélangé à l'essence, c'est pour votre moteur un élixir de longue vie. Économie d'essence de 10 à 15 %.

Son emploi s'impose. Réclamez-le à votre fournisseur ou à la SOCIÉTÉ du C. A. C. M.

13, Rue Desaix - PARIS - Tél. : Ségur 36-73 qui vous fera parvenir contre remboursement de 18 fr. un flacon pour un usage de 220 litres d'essence.

Adopté par les Conducteurs de Panhard, Voisin, Peugeot (sans soupapes) et de Bugatti, Talbot, Hotchkiss, etc. - Nombreuses références.

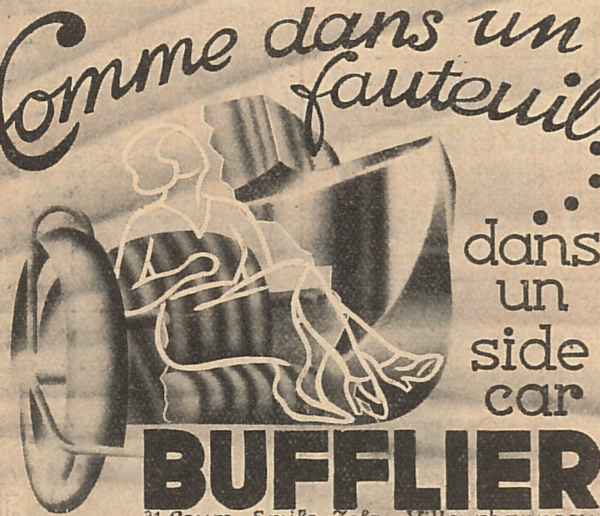


Comme dans un fauteuil... dans un side car

# BUFFLIER

31 Cours Emile Zola Villeurbanne Rhône

Agent à Paris : M. PONCE, 137, avenue Jean-Jaurès



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**  
des prix spéciaux seront consentis à MM. les Agents patentés

**É<sup>e</sup> BEAUSOLEIL, 9, rue St-Sabin, PARIS (Bastille)**  
Maison fondée en 1909 Ouvert Samedi Dimanche  
Achat comptant de toutes motos modernes

## LE VÉLOMOTEUR A CHAÎNE UNIQUE

Bté S. G. D. G.

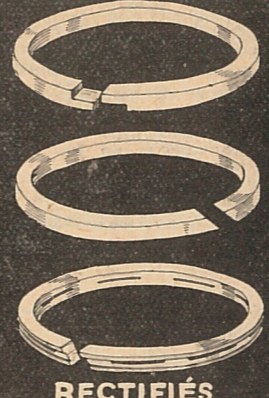
LE PLUS MODERNE

**CADRE SURBAISSÉ - FOURCHE HAUBANNÉE**  
**Réservoir en selle chromé - Freins à tambour**  
**DÉBRAYAGE MOYEU, DÉPART ARRÊTÉ**

avec Moteur "AUBIER-DUNNE".....PRIX **1540 fr.**  
« "TRAIN"..... » **1399 fr.**  
Bloc-Moteur "SACHS" 2 vit. point mort et débrayage **1695 fr.**

Demandez renseignements à votre Agent ou à **MANDILLE & ROUX - 7 et 9, Rue Duris - PARIS**





## RECTIFIÉS

### GILLET-HERSTAL

se vend au comptant et à crédit en 9-13-19 versements chez **BARRÉ**  
123, Av. Foch - SAINT-MAUR

## SEGMENTS H. GRENIER

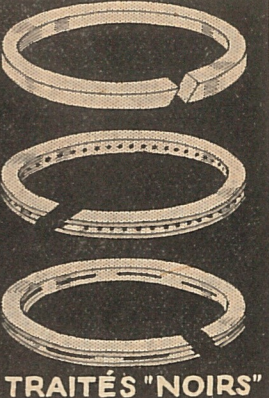
Stock en toutes dimensions le plus important d'Europe

**6.000** dimensions en segments rectifiés  
**5.000** d'in. en segments traités "Noirs"

**4.000.000** de segments d'étanchéité et raclo-graisseurs

### R. E. X. et R. T. N.

**Vincent PRIOTTI, 17 Rue Carnot**  
Tél. Péreire 13-14 et 20-13 — LEVALLOIS (Seine)



## TRAITÉS "NOIRS"

### SIDE-CARS BELGIAN

10 MODÈLES DEPUIS..... **1.350 FR**  
payable 100 fr. par mois



### SUPER SOUPLE RÉGLABLE

## R. MÉRAT

(Brevet S. G. D. G.)



Modèle sport pour G. Boue, se fait pour P. Bag. PRIX 290 fr.

**Le Junior R. MÉRAT réglable**  
Spécial pour 250 Junior  
Gnome & Rhône PRIX 180 fr.

### LEVALLOIS-MOTOS

Motoconfort - B.S.A. - Gillet-Herstal  
**A. DUBOIS**  
56, r. Arist.Briand, LEVALLOIS - Wagr. 51-59  
Vente à crédit - Occasions révisées gar.

Gnome-Rhône. 500 D.4. culb. b. ét. m. 2.200 fr. S'ad. 47, r. Montmartre, St-Ouen.  
Grimpeur. 250, 2 tps., b. ét., 525 fr. Petit, 8, r. Château-Landon (10<sup>e</sup>).  
Moto. 600 cmc., rapide, p. roul., nve., compt., montre, nb. access., et pièce. Jean. Bd. du Havre, Montigny-l.-Cormelles.  
Reprise, achat, aux meilleurs px, de tps. motocyclettes en éch. d'une Peugeot nve. Mag. Peugeot, 71, av. de la Grande-Armée (16<sup>e</sup>). Ag. Peugeot, 3, bd. St-Marcel (13<sup>e</sup>).  
Moto 3 CV, 3 vit., 2 échappts., équip. t-sad, parf. ét., 800 fr. Villain, 8 bis, r. des Rosiers, Puteaux.  
Marc. 500 cc. Bloc Chaise à culb. écl. tansad, sac. ess. à vol. 1.600 fr. Liauty 19, rue des Meuniers, Suresnes. Soir ap. 7 h.  
Monet-Goyon 350, bloc gd tour, mall. 2.200 fr. Langrand, 26 b., r. Joigneaux, Bois-Colombes.  
Occ. Terrot, Vélocette. Monet, dep. 500. Echange, crédl., 47, av. la République, Paris.  
Monet 350 l. type MG 35, et. nf. comp. eq. 2.000. Ass. Pay. Parein, 197, r. Crimée-19<sup>e</sup>.  
Chez Monneret, 106, rte d'Orléans, Montrouge (Seine), vente, éch., réparations, crédit aux meilleures conditions.  
A vendre Motobécane 250, 4 tps, parf. ét., 1.800 fr., tansad, à partir 18 h. H. Millet 15, rue Delaporte, Maisons-Alfort.  
Motoconfort bloc, 350 lat. écl. accu, b. équip. 2.000 fr. Gontier, 18, r. Crevel-Duval, Rueil (S.-et-O.).  
New Map 500 cmc., culb., Mag. 350 et 500 Jap. lat., boîte Burman, présentation et état méc. parf. Froty, 12, rue Jean-Nicot, Paris. Tél. : Ségur 20-09.  
Norton 500 culb., parf. ét., 2.500 fr. Voir le soir ou dim. à midi. Laporte, 37, rue Emile-Zola, Suresnes.  
Motosacoche 500 1933, Jubilé, écl., com. nve. Vélocette 250 cc. 1934, sélecteur, écl. Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.  
Peugeot P. III, ét. neuf, bas prix, cse santé. Voir Gaston, Coiffeur, 60, rue de Gentilly, Arcueil. Tél. : Alésia 26-86.  
Peugeot P.105, 350 culb., gluxe, tte ép. t-s., sup. occas. 2.000 fr. Photo s. dem. Polet, 14, av. Drouot, Villemonble (S.).  
Dép. régiment, vend Peugeot, 350 lat., b. ét., accs., 1.000 fr. Très pressé, S'adresser à part. 19 h. 58, r. Cardinet, Paris (17<sup>e</sup>).  
Saroléa, 350 culb., écl. él., comp. 1.500 fr. M. Baron, 109, r. de Javel, Paris.  
Terroristes ! Pour acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, bd. de Charonne, Paris.

**62, rue Rochechouart, PARIS-IX<sup>e</sup>**

### R. MÉRAT

30, rue de la Procession.  
SURESNES  
LONG. 18.86

**PÉAN P.** Ex-champ. moto. Agence officielle "PEUGEOT" 16, r. Eichemberger, PUTEAUX-Longch. 08.80 Réparation toutes marques. Spécialiste de Peugeot Occasions superbes. Reprises. Pièces détachées Peugeot. - Vente toutes Marques sur demande.

### PIÈCES HARLEY

pour Catalogue gratis - Prix sans concurrence Bague spéciale "SPLITDORF" Prix: 26 fr. Établissements Pierre PSALTY 271, Boulevard Péreire - PARIS Tél. Ftoile 55-52 Mét. Maillot.

### SIDECARS CARPIO

les mieux établis Modèles les plus variés Sidecar complet depuis **1350 fr** 52, r. de la Fraternité ROMAINVILLE Ancien 16:



### HALL DE LA MOTO

20, rue Rébéval - Botz. 17-77


VISITEZ SON STAND

Agent des marques : **TERROT - PEUGEOT MOTOCONFORT BERNARDET - V. W.**  
Réparation - Dépannage **CRÉDIT - ÉCHANGE**  
Ouvret le Dimanche matin Métro : BELLEVILLE

### PIÈCES DÉTACHÉES

pour boîtes Burman Bridier - Campbell Terrot-Dresch-Albion Vélocette, etc. Arbres-pignons de chaîne et boîte - roulements Sturmey-Archer.

**ÉTABL<sup>ts</sup> CHAPIS**  
412, r. Marius-Aufan LEVALLOIS-PERRET Seine



**1275 fr.**  
Side Grand Sport  
Pneu et montage compris  
— 10 Modèles —  
Sport et Touriste

**E. RICHARD**  
184, Avenue de Choisy, 184, PARIS  
Gob. 54-23 - Métro : Place d'Italie

### OCCASIONS

Visibles au Service des Occasions de

## GNOME ET RHONE

TOUTES 49, Avenue Grande-Armée - PARIS  
MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

### 5.000 PNEUS AUTO et MOTO

BAISSE ENORME DES PRIX !..

14x45 au lieu de 125 fr. = 80 fr.	Montage	26x2 1/2 = 50 fr.
13x45 au lieu de 115 fr. = 75 fr.		26x3 = 55 fr.
12x45 au lieu de 95 fr. = 70 fr.	compris	26x3 1/2 = 60 fr.
730 x 130 = 100 francs		26x2 = 39 fr.
27x4 - 11x45 - 715 = 65 francs		

Pneus regommés garantis indécollables - Aspect rigoureux du neuf  
Nous consulter pour autres dimensions - Montage sur place par spécialiste  
Superbes pneus occasion depuis 20 francs pièce  
J'achète tous lots de pneus usés pour regommages  
Expédition toute la France contre remboursement  
**CHARMOT, 16, Avenue de la Porte de Clignancourt**  
(100 m. métro Porte Clignancourt - Ouvret le Dimanche)

### "LES AILES DORÉES"

(Marque garantie)

## GALERIES DE L'EST

58, Boulevard de Strasbourg, PARIS  
Botz. 34-31. Métro Gare de l'Est, Château-d'Eau

Fabrication spéciale de tout l'équipement motocycliste.

Rayon Camping  
Tentes tous modèles à partir de 99 f.



Matelas pneumatique 105x70, 105 f.  
Tapis de sol, Lits pliants, etc.  
Catalogue sur demande

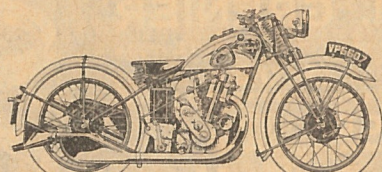
### GILLET-HERSTAL

se vend au comptant et à crédit en 9-13-19 versements chez **LATSCHA**  
16, Rue Auguste-Bailly - ANNIERES (Seine)



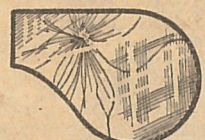
### Calthorpe

LA MOTO ANGLAISE  
VENDUE  
A UN PRIX FRANÇAIS



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

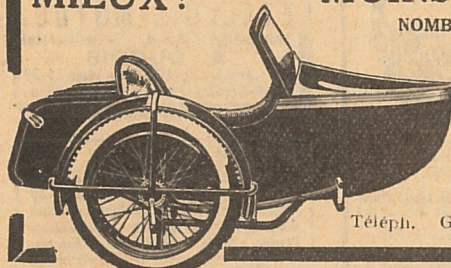
### MOTOCYCLISTES !!



Quoi de plus précieux que vos yeux ?  
Assurez, dès maintenant, leur sécurité en portant  
les confortables lunettes "CÉBÉ" munies des  
nouveaux verres de sûreté "ANECLAT" :  
parce qu'ils ne font pas d'éclats même  
sous le choc le plus violent, parce qu'ils  
durent en ne jaunissant pas parce qu'ils  
sont vendus à des prix raisonnables.  
En vente dans toutes les bonnes Maisons d'accessoires  
Production "CÉBÉ" Usine du Fenandre  
Morez-du-Jura (France) Dépôt : L. PELLETIER - 44, Rue de Lancry - PARIS

### SIDE-CARS FERNAND RICHARD

139, AVENUE D'ITALIE - PARIS (12)  
POUR LE SPORT ET LE TOURISME  
MIEUX! MOINS CHER!



NOMBREUX MODÈLES  
A TOUS PRIX

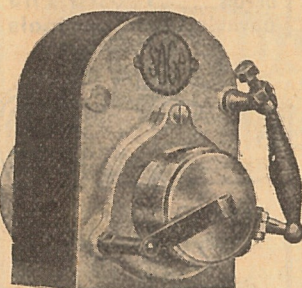
UNE VISITE  
NE COÛTE  
RIEN!

Catalogue contre 0,50  
en timbre poste

Téléph. GOBELINS 5-00

### SAGA

Quelle qu'en  
soit la  
Marque



### ÉCHANGE

votre  
MAGNETO ou DYNAMO  
contre une neuve  
et garantie

Tarif franco sur demande

P. SOURIAU, Const<sup>r</sup>  
13, r. Général-Galliéni, BILLANCOURT

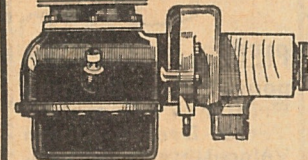
### ECOLE DE MOTOS

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

### G. AUGOYAT

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

### ACHETEZ VOTRE MOTO CHEZ UN SPÉCIALISTE



MOTOS NEUVES  
bloc-moteur cardan - toutes à quipées  
Vendues avec garanties  
250 et 350, Prix 2.000 (Valeur 5.600)  
500 Prix 2.600 (Valeur 6.500)

Type Spécial SUPERSPORT  
à culbut, sur roulements à aiguilles, boîte  
de vitesses sur roulements et aiguilles.

Double Flector sur amortisseurs. Deux tubes d'échappement et  
silencieux, très rapide. ... .. Prix : 3.900 frs  
Supplément avec side car sport ... .. 1.500 frs

Transformation 500 Latérales en Culbuteurs  
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DRESCH

BOGEY - 57, boul. de Grenelle (Métro Duplex) PARIS (XV<sup>e</sup>)

### MOTOCYCLISTES ATTENTION!!!

Le seul graisseur de câbles  
pratique se posant en 2 minutes  
sans COUPER la gaine et sans  
MODIFIER les câbles, est le

### LUBRO-CABLES

Aucun autre graisseur ne vous offre ces avantages.  
Pas de complication et une efficacité absolue.  
Le seul graisseur qui vous donnera satisfaction est le Lubro-Câbles Breveté S. G. D. G.

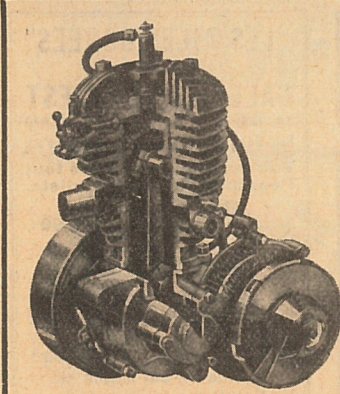
Plus de câbles qui cassent

Les commandes plus douces

Prix du graisseur : 5,50 - Le jeu de 5 : 25 frs

Conditions spéciales à MM. les Agents

I.M.M.A. 14, Avenue de la Grande-Armée - PARIS  
Téléph. : Étoile 21-34



Le Moteur d'une B. M. A. est soumis à un régime sévère et nécessite un refroidissement étudié tout spécialement.  
Questions primordiales que vous ne devez pas perdre de vue à l'achat d'un vélomoteur.

### "Moteur., Aubier & Dunne

à cylindre Aluminium chemisé acier trempé

Ses Qualités Exceptionnelles d'endurance et de robustesse, vous permettront  
d'accomplir sans encombre la longue randonnée que vous lui imposerez

Envoi franco du Manuel détaillé et Liste des Constructeurs qui les montent sur leurs machines, sur demande adressée à

### Moteurs Aubier & Dunne St-Amand-les-Eaux (Nord)

### DEPREZ VISITEZ SON HALL de la MOTO

Toutes les Grandes MARQUES en Stock

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

MOTOCONFORT - MOTOBÉCANÉ, etc...

VENTE - ACHAT - ECHANGE

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE

ATELIER DE RÉPARATION - STOCK DE PIÈCES - TOUS ACCESSOIRES

Plus de 100 MOTOS d'OCCASIONS RÉVISÉES, visibles à notre Hall de Courbevoie, vendues après essais et garanties 6 mois

A Courbevoie-Asnières (Gare d'Asnières) 187, rue Armand-Sylvestre (Téléph. : Défense 07-02) - Succursale à Paris : 7, rue Meslay (Métro République) Tél. : Archives 04-28

### ROUBAIX PARIS ROUBAIX 1934

3 victoires de Terrot dans les 3 catégories 175, 250 et 500 cmc. et comme toujours... avec leurs segments Amédée BOLLEE

### les segments Amédée Bollée

SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION  
Le Mans (France)

PUYBELLE N° 252

### GILLET-HERSTAL

se vend au comptant et à crédit en 9-13-19 versements chez ROY  
164, Rue d'Alésia, PARIS

### MOTO-HALL

78, Av. des Ternes - PARIS - Étoile 13-70

### TERROT

Soyer, 350, lat., com. nve. Labre, 4, r. Gabriel-d'Estrée, Vanves, mét. Pte Versailles, t.l.s. 19 h. Dimanche t.l. journée.  
Rover, 350, culb., bloc essai, dém. à vol. ecl., compt., b. et 1.250 fr. Brisson, 22, r. de l'Abbaye, Brunoy (S.-O.).  
Terrot, 3 CV. 2 tps. ecl. él. t-sd. mot. révisé, ét. nf. 1.500 fr. Courdresses, 59, r. Voltaire, Montreuil (Seine).  
Terrot 175, rés. selle, ecl. Novi, impecc. 1.200 fr. rte Calias, 64, Barrage Pierrefitte.  
Terrot, 350 lat., ecl. accu, b. et 1.000 fr. Roux Robert, Milly (Seine-et-Oise).  
Terrot, 350 sport, bonne occas. à enlever Michaut, 45, r. Folie Méricourt (11<sup>e</sup>).  
Le Garage Renouvier  
solde un lot considérable de motos neuves et d'occasion constituant son stock à ce jour:  
Quelques prix :  
Quelques motos 500 cmc. et 350 neuves, toutes équipées ..... 1.950  
Soyer 500 cmc. 1934 mot. Sturmev Archer, 2 tub, selecteur, mac. c. n. v. en selle, 2 phares, montre, comp. teur, état neuf..... 3.500  
1 tri à moteur, sur pneus ballon, magnifique ..... 3.000  
Villard 1934, bloc moteur 500 cmc. comme neuf, splendide cyclecar, capt. pare-brise etc. à enlever... 3.500  
Sidecars neufs et occasions, prix ridicules. P. Brissonnet et Co, 4, r. Charles-Renouvier Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67.  
Monet-Goyon, 350, 1933, ét. nf., 2.200 Gaston Dupuis, 85, av. Bosquet, Paris (7<sup>e</sup>).  
Motosacoche 1934 500, culb., 2 cyl. tte eq. 3.500 fr. Abonnel, 5<sup>e</sup>. A. M. C. La Part-Dieu (Lyon).  
Splendides affaires : 3 Gillet-Herstal à solder en 350 nve, supersport en vitrine, 500 et 600 av. sidecar Jongni, 350, René Gillet 750, garanti, 2.950 fr. Norton 500, Gnome 350, culb. nve, équip. 2.950 fr. Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>).  
F.N. 350, luxe, compt. klax., ecl., acc., t-s, 2.300. Teintur, 28, r. Julien-Lacroix (20<sup>e</sup>)  
Part. vend Monet-Goyon, 175, supersp. ét. nf., ecl., compt. S'ad. 42, r. Lauriston (16<sup>e</sup>)  
Motoconfort, 250, 2 tps, 3 vit., b. et 650 fr. 1 ap. 8 h. 61, r. de l'Égalité, Issy.  
Terrot, 350 lat., ét. march. part t. propre 2.000 fr. Hôtel Moderne, Mét. Danube.  
Gnome-Rhône, 350 C.M.I., 2 tb, tte eq. ét. nf. 2.500 fr. Gros, 33, r. Gergovie (14<sup>e</sup>).  
Alcyon, 250 cmc. 2 tps, Mai 33, impecc. t-s., ecl. Soubitez, accu klax., pl. lum. 2.200 cpt. Vis. 18 h. 30 Leduc, 28, r. d'Auteuil Paris

### MOTO-CHAPELLE

65, r. de la Chapelle, PARIS, Nord 86-53

AGENCE des GRANDES MARQUES  
Réparations - Mise au point  
SERVICE DE DÉPANNAGE  
Nombreuses occasions, tous access., pièces détach.

### PIÈCES ARMÉE POUR B. S. A. TRIUMPH

Catalogue illustré franco  
Expéditions Province

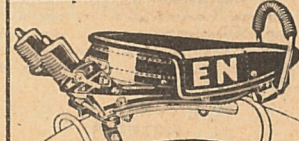
### F. DELAUNAY

62, r. Rochechouart, PARIS-9<sup>e</sup>

### MOTO AGENCY

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

### MODÈLES SURBAISSÉS SPÉCIAUX POUR CHAQUE MARQUE



### TERROT GNOME ET RHONE MOTOCONFORT PEUGEOT MONET-GOYON etc.

Catalogue Franco POUR LEGROS  
31, rue de la Chapelle PARIS (18<sup>e</sup>)

GALBÉE 225 F  
EXTRASOUPLE 325 F

### SI VOUS ÊTES SOUCIEUX DE VOTRE SÉCURITÉ NE PORTEZ QU'UN CASQUE de MARQUE

### BAYARD

EST LA PREMIÈRE MARQUE FRANÇAISE

Casque Bayard muni du protège-oreilles "ACUSTON"

Modèle Sport ou Compétition : 129 frs franco domicile

Brochure explicative N° 7 franco sur demande aux  
Éts DUPUY-CHAUTARD - 28, r. de Château-Landon, PARIS-10<sup>e</sup>

### FRANCE-CUIR

FABRICANTS SPÉCIALISTES  
61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI<sup>e</sup>

OUVERT SAMEDI APRÈS-MIDI

Nous sommes FABRICANTS  
visitez nos ATELIERS.  
Liasse échantillon, GRATUITS sur demande

TOILE 69 F  
SUÉDINE 98 F

170 Frs CUIR  
115 Frs CUIR

### GILLET-HERSTAL

se vend au comptant et à crédit en 9-13-19 versements chez BRIQUET  
28, Rue Henri-Poincaré, PARIS

### CLINIQUE DES CADRES

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

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

Châssis et carrosserie av. fait exposition à solder au prix de 900 fr. Montage gratuit. V.V., 5, r. Franklin, Pré-St-Gervais. Gillet-Herstal, 500 culb., écl. sid. sport, c.nve.2.950 fr. Rep.350. Léon, 3, r. Sedaine Harley 1929, 750 ac. châssis et side Bernardvt 1pl 1/2 t.b.ét. 5.500 fr. Léger, 66, r. Ed.-Vaillant, Montreuil (Seine).

Motosacoche. 500 cmc., vél. Belgian, voir Millaud, «La Motosacoche», 61, r. de Villiers, Neuilly-s-Seine. René-Gillet 750 cmc., écl. él., te équip., side 2 pl., pare-brise, parf. ét. 2.800 fr. Lecamus, 101 bis, Bd. J.-Jaurès, Pavillon 2, Boulogne (Seine).

René-Gillet, 750 tte eq., écl. Marchal, side L.V., 2 pl. cap. 3.000 fr. ou éch. voit Magdelain, 144, av. Batignolles, St-Ouen(Pte) Stykson 500 lat.Black.s.Richard, ét. nf, méc. pf. eq. comp. Cuné, 180, av. d'Italie 13 Terrot 350, culb. 4 CV, av. side Bernardet. 2.700. Damas, 3 bis, r. du Parc, Clichy Palais de la Moto, sides nfs, occasions, 82, av. des Ternes, ang. Bd.Pereire, Paris. New-Map, 500 culb. Jap. ét. nf. chromée 5.500 fr. val. 11.000 fr. Van Allemmerche, 10, r. Paul-de-Cock-19°. Ap. 18 heures.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Darmont Et. de Fr.33. fr. AV, écl., cap., p.-brise, assur., com. nf. 5.000 fr. Vis. dim. mat. Pérù, 64, r. de l'Orangerie, Versailles. Mathis 6 CV, gd. sport, surb. 2.500 fr. Rosengart cabr. 3 pl., tolé, impeccable, 3.400 fr. Repr. moto. Vacou, 3, Cité Joly-11°.

Renault, 6 CV., cabr., av. spider, parf.ét. méc., essai à volonté, 2.500 fr. ou éch. av. side, tr. b. et. Laborie, 168, r. Cardinet-17°. Palais de la Moto, cyclecars et voitures, 82, av. des Ternes, angle Bd. Pereire, Paris. Amilcar CGS. surb. parf. ts. rap. rens. 6000 fr.

Ecr. Denoyel, r. J.-Guesde, Caudry (Nord). Chenard, 7CV.C.I. rd. 29. 4 pl. 4 ptes. 2.500 Haudebourg, 5, G. rue, Fresnes (Sein.) Sandford 1.100, surbaissé 1930, pf.ét. 4.500, 76, av. d. la Bourdonnais, Paris-7°. Part. v. Villard, 2 pl. sp. nf. 1.800 fr. rep. moto soult. Ecr. ou voir, sam., dim. et ts. l. soirs ap. 19 h. Maître, 4, Imp. Maubert-5°.

Villard spéc. Staud 500 lat. pas rodé sous gar. magnif. cab. décap.g.lxe.aérod., p.-br.orit.Sécurité 3 gr.pl.vol.soup. Em. Duco es.v.l.b.px.30.r.Alp.-Penaud. Ménéil. 47-48. Service d'étude, import. firme liquide séparém. 2 coupés lxe, 3 roadsters 5 CV, ann. 1934 aérodynamique nfs, consomm. 4 l/2, tr. élégt., capote américaine, px. infér. catalogue, crédit à gré, reprise motos, etc 24, boulv. de Reims, Paris-17°.

VOITURES

Pour vos vacances : Renaud 6 ch. nn. c. i. 4 p., bon. ét. pneus neufs, 1/2 tolée 3.400 fr. à déb., s'ad. chez Tixier, 37, r. Champeñois, Epinay-s-Seine, vis. ts les soirs à partir de 6 1/2, télé. de préf. pour p. rendez-vous jusqu'à 6 h. à Charl.00.23.

**SAINT-PAUL MOTOS**  
TERROT - MONET-GOYON - MOTOCONFORT, etc.  
Reprise toutes Marques. Tous accessoires - Mise au point par spécialistes  
**A. HALHOUTE,**  
19, rue Charles-V, PARIS  
Métro Saint-Paul  
Tél. : Archives 87-51 Permanence du M. C. de Paris

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

**DAX - TERROT - PEUGEOT**  
motos neuves et d'occasion  
12 et 18 mois de crédit  
GARANTIES 6 MOIS - Achat  
Reprise de toutes motos  
Ouvert même le Dimanche

**VOLTAIRE - MOTOS**  
26, Rue Voltaire, PARIS-XI°  
Téléphone : Roquette 86-37

**SAINT-GERVAIS MOTOS**  
LOUIS BARDET  
AGENT DES  
GRANDES MARQUES  
DOLLAR  
TERROT  
MONNET-GOYON  
DAX  
ÉCHANGES - REPRISES - CRÉDIT  
ATELIER DE RÉPARATIONS  
STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES DOLLAR ET CHAISE  
PARIS-19° - 7, Rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS-19°  
Ouvert Dimanches et Fêtes - Métro : Place des Fêtes - Tél. : Nord 93-46

**LA TABLETTE**  
Carbohyd

fait d'un carburant un SUPER-CARBURANT, et les résultats suivants, garantis par les meilleures références, sont pratiquement obtenus :  
1° Suppression de la Calamine.  
2° Economie d'essence 10 à 20%.  
3° Economie d'huile 20 à 40%.  
4° Départs instantanés même par temps froid.  
5° Reprises extraordinaires.  
6° Moteur plus souple et chauffant moins.  
7° Augmentation de puissance, surtout en côte.  
8° Suppression du cliquetis.  
9° Huilage des hauts de cylindres.  
**MERVEILLEUX POUR LES MOTOS les Tablettes CARBOHYD**  
ne contiennent aucun produit nocif pour le moteur. Se dissolvent complètement dans l'essence.  
(Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984)  
Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule réalisée est supérieure au prix d'achat.  
**BON-PRIME N° 61.** -- Envoyez 6 frs en timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à  
**CARBOHYD, 111, Bd Magenta, PARIS-10°**  
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

Avec la malle  
**G. Frémont**  
plus d'ennuis  
pour les bagages  
légère, stable, résistante, imperméable.  
Demandez notice et renseignements aux  
Établissements  
**Frémont**  
86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10°)

**DOCKS DU PNEU**  
Tous les pneus, auto, moto, vélo  
bottes, sabots, tuyaux, tapis, etc.  
Quelques Prix :  
25x3.00 2<sup>m</sup> Choix . . . 47.00  
26x3.50 « « . . . 59.00  
27x4.00 « « . . . 65.00  
Bottes au genou . . . 84.00  
Sabots . . . . . 20.00  
DEMANDEZ TARIFS EN BAISSE  
VAYSSÉ - 387, rue de Vaugirard  
PARIS-XV° - Tél. Vaugirard 41-42

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

**LA 6 VITESSES**  
et tous les autres modèles  
**ULTIMA**  
sont visibles chez  
**DAVIS & MILLIEN**  
1, Rue Marius-Aufan  
LEVALLOIS (Seine)  
Catalogue sur demande  
Essai à volonté  
En magasin : TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES

**CHROMAGE**  
NICKELAGE  
- E. CALMELS -  
9, rue Marius-Aufan, PARIS-17° (Champerret)  
Téléphone : Péreire 02-85

**GILLET-HERSTAL**  
se vend au comptant et à crédit  
en 9-13-19 versements  
chez RÉMY  
21, Rue Tiemcen, PARIS

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

**ACCUMULATEURS**  
Motos, Autos, etc...  
Échangés immédiatement contre accus neufs  
Prix imbattables - Demandez tarif  
Et à LATRASSE, 23, rue Cousin, CLICHY

Darmont spécial, neuf mai 34, roulé 500 km., 3 vit., marche AR., eq. gd. luxe, gar. usine, unique à Paris, occ. rare, vend ou échange ctr moto ou voiture récente. Rémy, 21, r. Tiemcen, Paris-20°.  
5CV Peugeot, camionnette 250 km. d'origine, 2pl.2.500. Av. ou s. rep. moto. Ecr.: Renouvel, 66, rt. d. Montrouge, Malakoff.

**ON DESIRE ACHETER**  
Palais de la Moto achète le plus cher, 82 av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris. Vélocar, suis acheteur bonne occ. Guillien, 277, r. de Vaugirard, Vaug. 41-73. Jachète au mieux motos modernes. Moto-Agency, 24, b. de Charonne, Paris.

**ECHANGES**  
Palais de la Moto, échge motos et voit. 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris. Renault 6 CV. c.int. 4 pl. ou 5CV Citroën, c.int. c. moto. Max, 33, r. Gergovie. Echangerai c. pet. voit. 500 CV. Monet-Goyon, 500, mot. Mag. en b. et sans soult. si possible. Morain, 254, rd. Rueil, Colombes (S.)

**DIVERS**  
Toutes les chaînes, tous les pneus. Brampton, Yellow, Renold, Hutchins, Dunlop, Dynamos, motos neuves . . . . 120fr. Dalbiac, 1, r. Jardins-St-Paul, Paris-4°. Motards commandez vos meubles chez Boinnard, artisan ébéniste, 71, Fr. Saint-Antoine. Membre du M. C. P. Vieux casques n'importe quelle marque, n'importe quel état, repris par Amo pour 35 fr. à tout acheteur d'un casque Amo. Env. votre vieux casque et 60 fr. pour recev. un Amo nf. de 95 fr. Paris, 3e, r. Descombes. Imperméabilisez tout pour toujours avec B.T. satisfaction garantie ou remboursement, franco 7 fr. la gde boîte pour 2 m. q. Arostéguy, épicer à Biarritz. Pneus, motos nfs, depuis 15 fr. tous les pneus à bas prix. Demandez le tarif Moers, 223, av. Girardot, Paris-20°. Métro : Porte de Montreuil, ouvert le dimanche. Pièces pour B.S.A. et Triumph "Armée". Dalbiac, 1, r. Jardins-St-Paul, Paris-4°. Palais de la Moto, échange différence à crédit, 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire ouvert le dimanche.

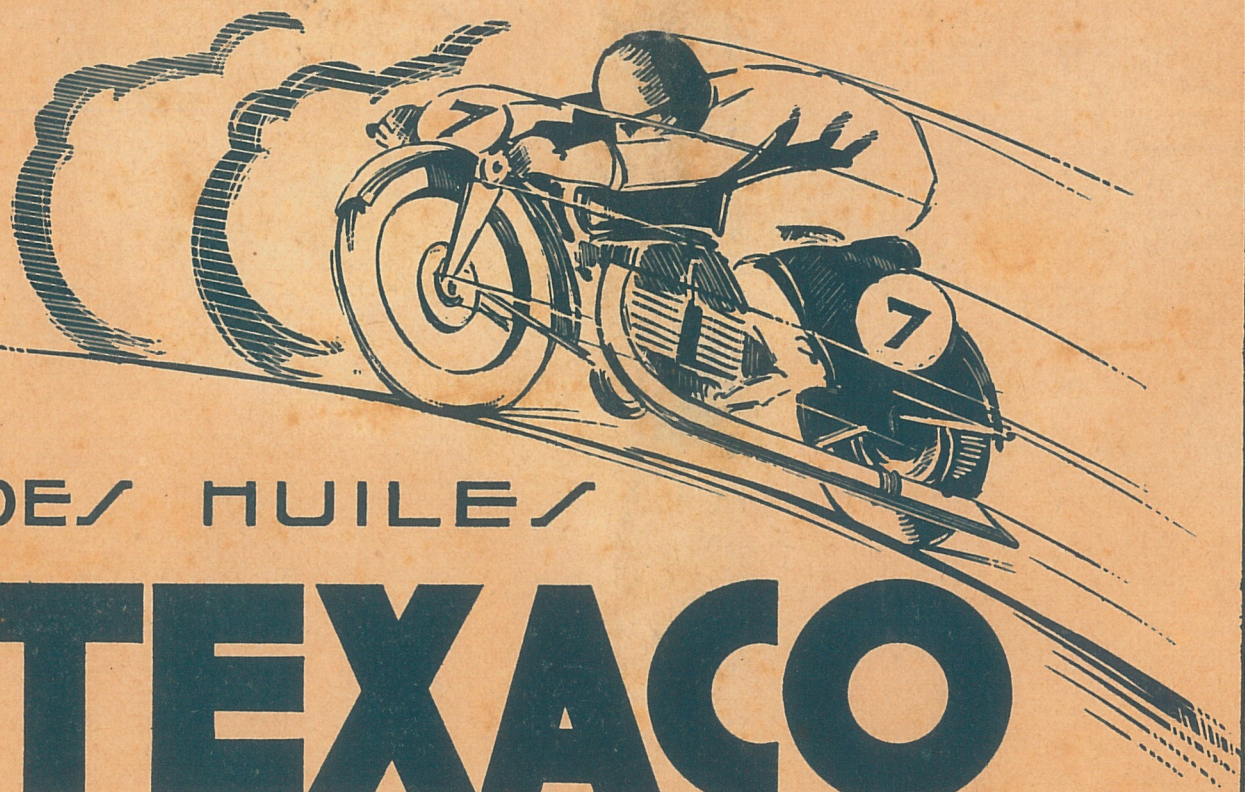
**DERNIERE HEURE**  
Side car grand sport état neuf garanti à enlever, 5, rue des Bruyères, Bourg-la-Reine (Seine). Je vends collections Moto Revue et actualité automobile, bas prix. Maurice Thomas, au Village Pruniers (Loir-et-Cher).

**TARIF des ASSURANCES contre les ACCIDENTS causés aux TIERS**  
Pour tous nos Abonnés résidant habituellement à Paris et dans les départements de la Seine, Seine-et-Oise, ou dans les villes de Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Saint-Étienne, Rouen, et Nantes.

Force du Véhicule d'après la carte grise	Garantie de 100.000					Garantie de 200 000					Garantie de 300.000				
	Garantie des TIERS	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Tiers transportés	Garantie des TIERS	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Tiers transportés	Garantie des TIERS	Tiers et Conduite étrangère	Tiers et Tiers transportés	Tiers Cond. étrang. Tiers transportés	Tiers transportés
<b>TARIF N° 1</b> Motos (sans tan-sad) Promenade	Jusqu'à 1 cv	132,05	149,10	>	>	162,40	180,55	>	>	>	193,95	219,40	>	>	>
	2 cv	146,90	165,40	>	>	183, >	206,25	>	>	>	216,80	244,25	>	>	>
	3 cv	176,50	199,85	>	>	218,15	247,55	>	>	>	261,05	296,05	>	>	>
	4 cv	204,65	232,90	>	>	254,05	289,30	>	>	>	302,45	344,60	>	>	>
	5 cv	230,60	262,35	>	>	286,55	326,50	>	>	>	343,55	370,55	>	>	>
	6 cv	262,90	289,55	>	>	326,75	372,85	>	>	>	390,50	446, >	>	>	>
	7 cv	288,20	317,15	>	>	359,85	409,45	>	>	>	428,15	487,65	>	>	>
	8 cv	319,50	362,85	>	>	399,15	453,40	>	>	>	471,80	536,50	>	>	>
	9 cv	349,05	395,65	>	>	434,75	492,50	>	>	>	519,90	589,40	>	>	>
<b>TARIF N° 2</b> Motos (avec tan-sad) Promenade	Jusqu'à 1 cv	146,25	164,70	340,40	358,80	180,20	203,10	421,15	441,20	215,20	241,90	516,40	533,05		
	2 cv	163,35	183,65	383,20	403,35	203,70	229,20	480,45	505,85	241,60	271,90	571,15	601,45		
	3 cv	196,25	221, >	457,85	483,25	242, >	273,35	568,05	599,65	289,65	327,50	681,60	719,55		
	4 cv	226,05	256,25	526,75	557,05	280,80	318,55	656,70	694,60	334,30	379,70	783,45	828,70		
	5 cv	254,55	288,80	594,60	628,80	316,55	359,50	741,65	784,45	379,70	431,35	891,60	943,15		
	6 cv	289,95	319,15	676,35	716,15	360,35	410, >	842,65	891,50	490,90	490,50	1009,85	1069,40		
	7 cv	318,85	351,15	748,90	791,35	398,50	452, >	938,40	991,85	474,20	538,25	1118,50	1182,40		
	8 cv	354,40	401,25	835,65	882,25	443,05	501,65	1047,15	1105,80	523,50	593,95	1238,75	1308,50		
	9 cv	388,70	438,90	921,30	971,45	483,90	546,55	1149,10	1212,10	578,85	654,20	1377,10	1452,30		
<b>TARIF N° 3</b> Motos (sans tan-sad) Promenade et affaires	Jusqu'à 1 cv	142,30	160,35	>	>	176,10	198,70	>	>	209,95	237,15	>	>	>	
	2 cv	159,45	179,35	>	>	197,95	222,75	>	>	235,25	264,75	>	>	>	
	3 cv	190,50	215,20	>	>	235,55	266,40	>	>	281,75	318,65	>	>	>	
	4 cv	220,80	250,50	>	>	273,65	310,65	>	>	326,55	371, >	>	>	>	
	5 cv	248,85	282,60	>	>	309,40	362, >	>	>	369,85	420,35	>	>	>	
	6 cv	283,60	312,20	>	>	351,85	400,70	>	>	421,15	478,65	>	>	>	
	7 cv	310, >	342,50	>	>	388,55	441, >	>	>	462,60	525,35	>	>	>	
	8 cv	345,90	391,85	>	>	431,30	488,75	>	>	509,65	577,95	>	>	>	
	9 cv	378,05	427,05	>	>	471,25	532,70	>	>	563,45	637,25	>	>	>	
<b>TARIF N° 4</b> Motos (avec tan-sad) Promenade et affaires	Jusqu'à 1 cv	159,10	177,90	369,90	389,70	195,95	220,55	460,70	485,35	233,75	263,10	551,50	580,80		
	2 cv	177,90	199,55	419,35	441,10	222,05	248, >	523,25	550,35	262,65	295,05	623,85	656,20		
	3 cv	211,55	238,50	497,40	524,20	261,75	295,35	615,95	651,05	313,25	353,50	740,85	781,10		
	4 cv	244,45	276,60	572,90	604,95	303,10	343,30	712,65	752,80	361,85	410, >	852,70	900,85		
	5 cv	275,75	312,05	647,30	683,60	343, >	388,50	807,45	853, >	410,10	464,60	967,45	1021,95		
	6 cv	313,60	345,35	735,60	777,75	389,35	441,90	915,45	967,95	465, >	528, >	1095,40	1158,35		
	7 cv	345,25	380,20	814,70	859,95	431,55	488,30	1021, >	1077,70	513,75	581,60	1217,30	1285,70		
	8 cv	384,80	434,65	909,45	961,25	479,95	542,20	1139,40	1201,65	567, >	641,15	1347,10	1421,25		
	9 cv	421,55	475,15	1003,95	1007,20	525,85	592,75	1254,65	1321,50	628,85	709,30	1502,20	1582,55		
<b>TARIF N° 5</b> Motos avec side-car ou tricar (sans tan-sad : promenade)	Jusqu'à 2 cv	188,15	209,75	202,85	224,90	234,65	262,95	253,35	281,60	278,80	312,65	301,30	335,30		
	3 cv	232,90	261,80	254,25	283,30	290,50	326,95	317,15	353,60	344,70	388,05	376,85	420,05		
	4 cv	279,20	314,70	307, >	343,70	346,85	391,35	381,80	426,10	414,65	468,05	456,55	509,90		
	5 cv	324,55	365,65	356,20	397,40	403,35	454,90	443, >	494,55	483,35	545,20	530,75	592,75		
	6 cv	381, >	419,30	419,05	467,90	474,35	535,55	522,05	583,05	567,95	641,45	625,15	698,55		
<b>TARIF N° 6</b> Motos avec side-car ou tricar (avec tan-sad : promenade)	Jusqu'à 2 cv	210,80	235,80	327,85	352,80	263,10	294,40	410, >	441,35	312,65	350,10	488,25	525,50		
	3 cv	260,60	292,40	408,45	440,30	325,05	364,85	510,85	550,70	385,80	428,10	602,			



PLUS VOUS  
DOUSSEZ  
VOTRE MOTEUR  
PLUS VOUS SEREZ  
STUPÉFAIT DE LA QUALITÉ  
DE GRAISSAGE ET DE RÉISTANCE



DES HUILES

**TEXACO**

SPORT GG et HH

NE LAISSENT PAS DE CALAMINE