

23^e ANNÉE N° 632
20 AVRIL 1935

Critérium de Vitesse et Régularité.
— Résultats —

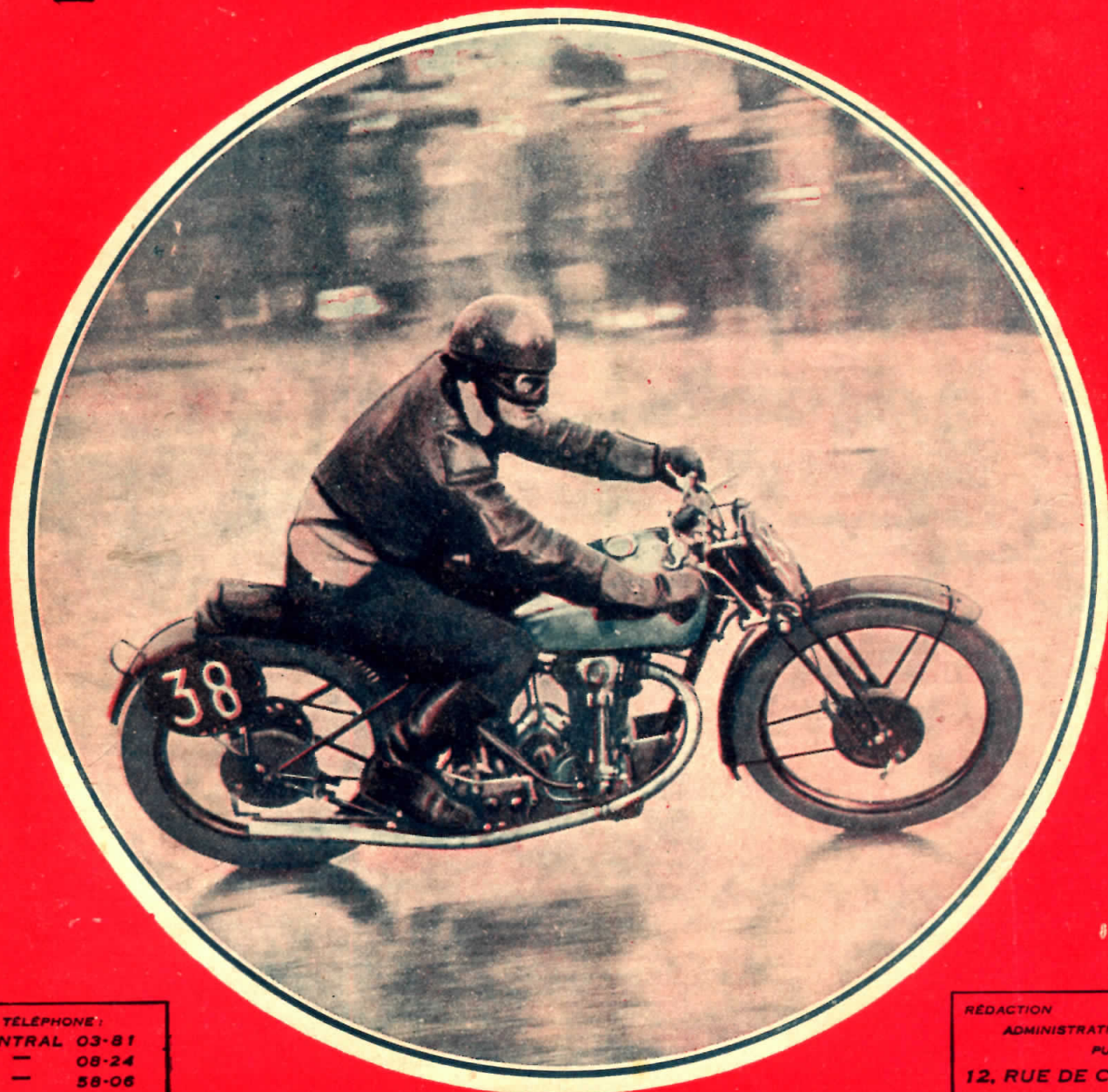
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE:
CENTRAL 03-81
— 08-24
— 58-06
GUTENB. 56-57
C.C. POSTAL : 28.737

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Le Grand Vainqueur de notre Critérium, Georges Monneret (Koehler-Escoffier, 500 cmc.)
qui vient d'établir le record du Circuit Routier, vire aux "Deux Ponts".

Monet Goyon

**Affirme sa supériorité par de nouvelles victoires
en Vitesse comme en Tourisme**

PARIS - NICE

1^{ers} CHEVALIER Sur la Nouvelle
JARROT L. S. 5
COUPE DU COMITÉ DES FÊTES

Boulevard Michelet

CORA

BAT LE

RÉCORD GÉNÉRAL

De plus, le même CORA, qui réussit cet exploit avec la nouvelle
1.000 cmc. **MONET & GOYON**, a battu également :

LE RECORD DES 750 cmc.

Enfin, le même jour à la côte de CHAVIGNY-NANCY
MONET & GOYON, gagne en 175 et 250 cmc.

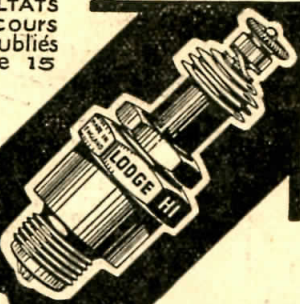
Cet ensemble de performances se passe de tous commentaires

Notice franco sur demande
57, rue du Pavillon, 57
MACON

Succursale à PARIS
112, Bd de Courcelles

LA BOUGIE

Les RÉSULTATS
du Concours
seront publiés
après le 15
JUN.



LODGE ORGANISE

UN

CONCOURS DE SLOGAN (DEVICES)

DES PRIX IMPORTANTS (voir ci-dessous) récompenseront les réponses classées

TOUS LES PARTICIPANTS NON CLASSÉS RECEVRONT UN PRIX

Au 1^{er} 500 frs. } en marchandises au choix des gagnants :
Au 2^e 250 frs. } manteau cuir, casque, accessoires motos de
Au 3^e 100 frs. } toutes sortes
du 4^e au 25^e : une Bougie LODGE modèle K 3 ou H 1 (à indiquer) ;
du 26^e au 50^e : une clé à Bougie. Les participants classés à la
suite recevront un double calibre monté sur anneau pour le
réglage des pointes.

Ce qu'il faut faire :

BON A REMPLIR

ET A ADRESSER LE PLUS
TOT POSSIBLE AUX CONCES-
SIONNAIRES EXCLUSIFS
POUR LA FRANCE DE

LODGE PLUGS L.^{TD}
ET^S DEKTEREFF & C^{ie}
88 Avenue des Ternes . PARIS

SERVICE CONCOURS

Il suffit de remplir et nous adresser le "Bon" ci-dessous en faisant suivre le mot "LODGE" d'une devise de votre choix, mais qui soulignera la valeur de la bougie LODGE. Exemple : "LODGE, la bougie qui tient" ou "LODGE, égale perfection", etc... (ne pas proposer ces 2 devises).

BON A DÉCOUPER.....

MONSIEUR _____

demeurant à _____

rue _____

Lecteur de la Revue _____

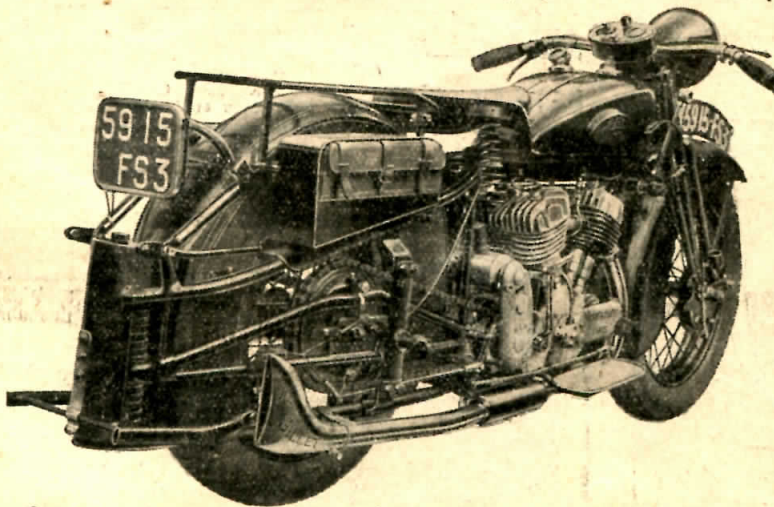
LODGE _____

faire suivre le mot "LODGE" de la devise (SLOGAN) choisie.

**MOTO-REVUE
PARIS**

RENÉ GILLET

dont l'expérience de 39 années est une garantie, vous offre :
ses modèles avec suspension élastique, boîte 4 vitesses qui assurent le maximum confort



350 cmc. 1 cylindre
pour le solo

500 cmc. 1 cylindre
pour le solo
ou le sidecar

750 cmc. 2 cylindres
pour le solo
ou le sidecar

1000 cmc. 2 cylindres
pour le sidecar

Le châssis de sidecar RENÉ GILLET à
roue suspendue est le complément logi-
que de la suspension de la motocyclette.

Ils sont rapides, économiques,
robustes, souples et confortables

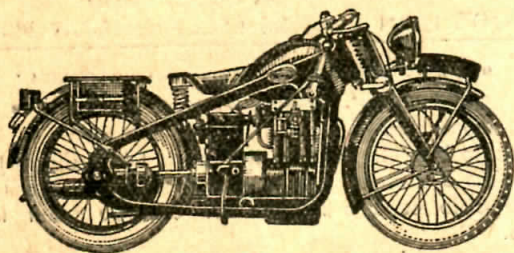
Établ^{ts} **RENÉ GILLET & C^o** 126 bis, Avenue Aristide-Briand
(Porte d'Orléans)
MONTROUGE (Seine)

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

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les Usines de la Cour Dieu présentent

LES MOTOS DRESCH



116, Boulevard de Grenelle (La Motte-Piquet)
Téléphone : SUFFREN 47-91

Seule firme officielle des
Pièces détachées DRESCH d'origine

La 500 supersport culbuteurs
toute équipée, 130 km. à l'heure **4.200 fr.**

DES PRIX SENSATIONNELS

250 et 350 cm³, cardan : 2.700 et 2.900 frs
500 cm³, cardan : 3.300 frs

TERIGI

AGENCE SUNBEAM

MONET-GOYON KOEHLER-ESCOFFIER

136, Rue de Tocqueville - PARIS (17^e)

41, Ave des Ternes **THE MOTORIST** 28, Rue des Accacias

TENTES CAMPING DEPUIS: 99 ^{fr}	MANTEAU CUIR DEPUIS: 99 ^{fr}	BLOUSON TOILE DEPUIS: 59 ^{fr}	CUISSARDS MOTO TISSU 20 ^{fr} IMPER: 36 ^{fr}
BOTTES AVIATEUR RUSSIA DEPUIS 99 ^{fr} PREMIER CHOIX: 125 ^{fr}	CASQUE AMO: 95 ^{fr} GENO: 120 ^{fr}	SACQUES DOUBLES CUIR: 35 ^{fr}	GANTS GRAND CHOIX FOURRÉS DEPUIS: 15 ^{fr}

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier 5 Fr. en timbres-poste, combi-
expédier franco avec le catal. complet 300 gr. 50 p. contre sables par UN BONDÉ. REMISE

"THE MOTORIST" ACCEPTE LE PAIEMENT EN BONS DE LA SEMEUSE DE PARIS

BAROCLEM MOTO

LA BATTERIE DE QUALITE

PRIX :
125 frs

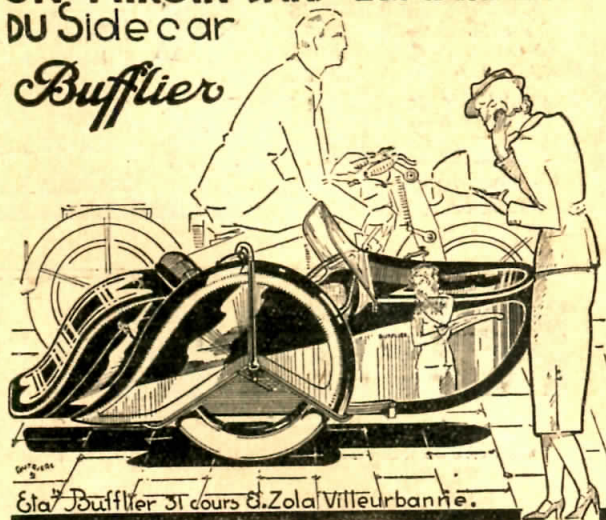
NOTICE
SUR DEMANDE

BAROCLEM - Courbevoie
800 AGENTS
FRANCE & COLONIES



UN MIROIR DANS L'EMAILLAGE
DU Side car

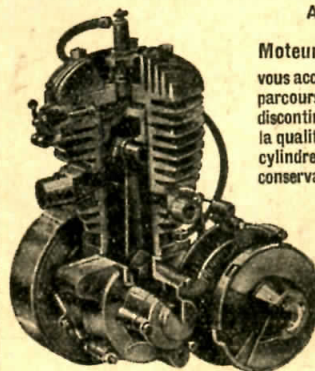
Bufflier



Éta Bufflier 31 cours St. Zola Villeurbanne.

AGENT A PARIS :

DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)
près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay, PARIS



Avec un VéloMOTEUR équipé du

Moteur **AUBIER & DUNNE 100 cm³**

vous accomplirez en toute aisance les plus longs
parcours sur terrains de tous profils, et sans
discontinuité de marche, preuve indéniable de
la qualité exceptionnelle de refroidissement du
cylindre en Aluminium qui concourt à la bonne
conservation et longue durée du moteur même.

Pour votre satisfaction, exiger un
VéloMOTEUR équipé du moteur

Aubier et Dunne

100 cm³

Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos
moteurs sont adressés franco sur demande aux

Moteurs Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX
(Nord) Téléphone 123

Motocyclistes !!
Automobilistes !!

VISITEZ

LES STANDS
DU

**PALAIS
DE LA
NOUVEAUTÉ**

24, Rue de Clignancourt - PARIS

OU SONT EXPOSÉS LES
DERNIERS MODÈLES
DE

MOTOS

ET

AUTOS

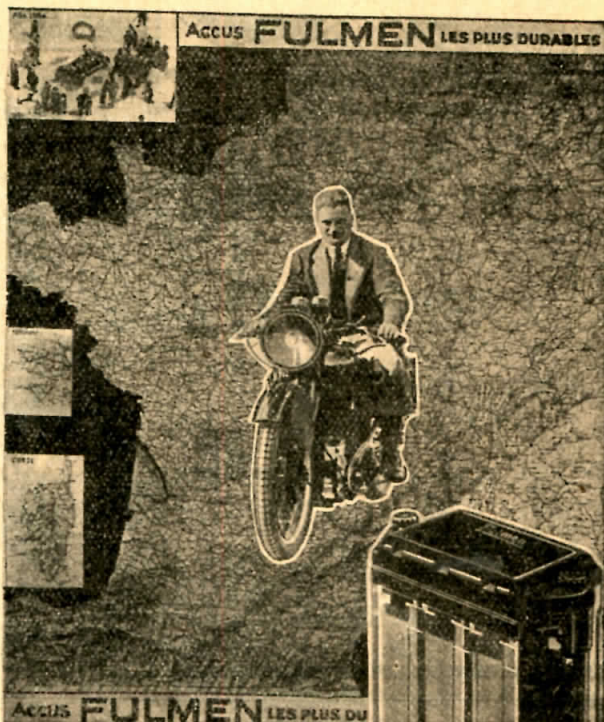
DES GRANDES MARQUES

•
FACILITÉS DE PAIEMENT
sans majoration ni intérêts

•
GRAND CHOIX D'AUTOS
MOTOS ET SIDE-CARS
D'OCCASION

Accessoires et Pneumatiques
payables avec les Bons de Crédit Dufayel

REPRISE EN COMPTE
DE MACHINES USAGÉES



Quelle que soit la route!

Trépidations, cahots, heurts, seront sans effets sur votre batterie FULMEN-MOTO, en bac verre.

A cette **sécurité de résistance**, vous ajouterez l'agrément d'un **contrôle facile** du niveau de l'électrolyte et la certitude d'une **étanchéité absolue** grâce au système spécial d'obturation breveté S.G.D.G.

Partout en France, dans tous les bons garages vous trouverez la batterie en bac verre FULMEN-MOTO.

Fulmen-moto
la plus durable
CLICHY (Seine)

DOLLAR

O. M. I., 34, rue Auguste-Lançon, PARIS-13^e
TÉLÉPHONE : GOB. 82-20 (5 Lignes)

ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX

1^{er} ex æquo **BRUYEZ**

sur 250 cmc.

DOLLAR

BON POUR LE CATALOGUE
gratuit
Nom _____
Ville _____
Rue _____
Dépt _____

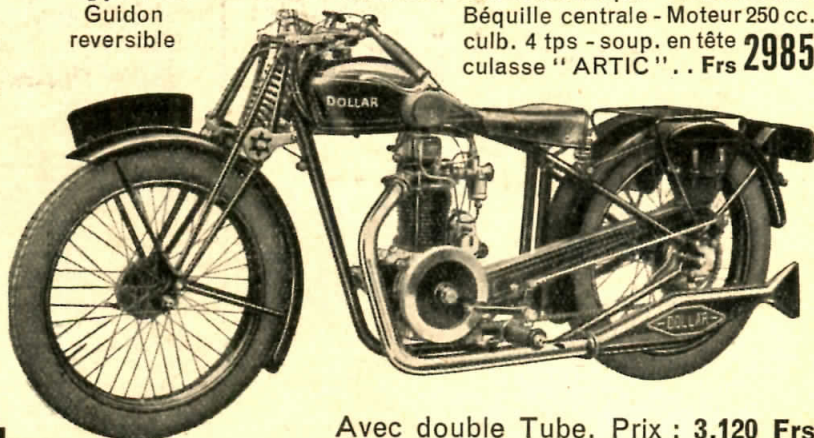
LA NOUVELLE **P 35 UTILITAIRE 3 CV**

ÉQUIPÉE AVEC LE CÉLÈBRE

BLOC - 250 cmc culbuteurs CHAISE

Type P.35 - cadre tube surbaissé - Fourche élastique - Amortisseurs
Guidon
reversible

Béquille centrale - Moteur 250 cc.
culb. 4 tps - soup. en tête
culasse "ARTIC" .. Frs **2985**

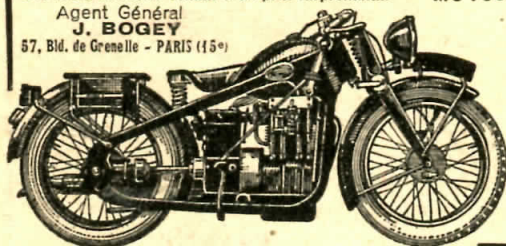


Avec double Tube. Prix : 3.120 Frs

Une moto de classe vendue à un prix surprenant...

Agent Général
J. BOGEY

57, Bd. de Grenelle - PARIS (15^e)



MOTOS **D.F.R.**

STOCK
Pièces
détachées
DRESCH

*... qui peut le plus
peut le moins ...*

LA CHAÎNE

YELLOW
LA CHAÎNE FRANÇAISE DE QUALITÉ.

DÉTIENT LE RECORD DU
MONDE DES 24 HEURES,
SANS AUCUN RÉGLAGE,
À 120 KMS DE MOYENNE

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS DE MOTOS & VELOS

DOUBLEZ LES JOIES
DE LA MOTO EN MONTANT
UN SIDE CAR

ROY

Léger

Streamline

Confortable

Surbaissé



AGENT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES
80 MACHINES EN STOCK - REPRISES - REPARATIONS
OUVERT DIMANCHE MATIN - CREDIT SANS INTERET
M.ROY 164R D'ALEZIA PARIS TELE : VAUG 36 22

SPECIALITES POUR MOTOCYCLETES
V&W

L'ÉQUIPEMENT IDÉAL
POUR LES VACANCES



Le siège arrière N° 19, les repose-pieds N° 120, le porte-bagages arrière pliant N° 14 et la mallette N° 25. Le tout marqué V et W. En vente chez tous les agents Catalogue franco

Établ. V et W, 5, rue Franklin
LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)



NEW-MAP

SES MODÈLES "BABY"

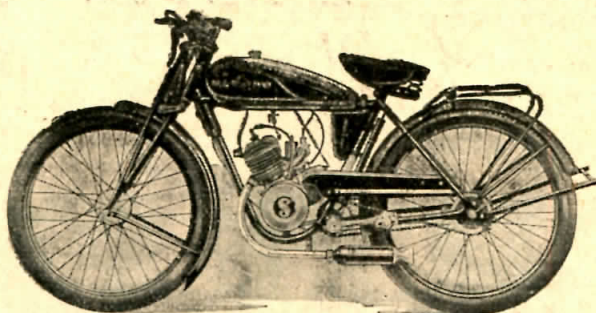
Les plus modernes, les plus jolis

Type B - Moteur New-Map - Monovitesse - Débrayage

1.495 frs

Type A.D. - Aubier-Dunne - Monovitesse - Débrayage

1.595 frs



Type M. 1 - Moteur MAG - Monovitesse - Starter

1.595 frs

Type Z. 2 - Zurcher - 2 Vitesses - Débrayage

1.595 frs

TYPE S.2 - Moteur SACHS - 2 Vitesses - Point-mort

Prix : 1.695 fr.

Tous nos modèles BABY sont montés avec cadre renforcé, raccord av. monobloc - Fourche à amortisseurs - Réservoir chromé - Garde-boue enveloppants - Pneus Ballon 600x55 - Émail 3 couches et décors, nickel chromé.

CATALOGUES et RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

USINES et BUREAUX : **LYON**

122-124, AVENUE LACASSAGNE

STOCK - PARIS et NORD

E. FROTEY, 12, r. J.-Nicot, PARIS

SÉGUR 20-09

Métro : INVALIDES

SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

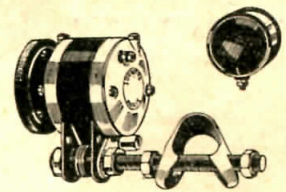
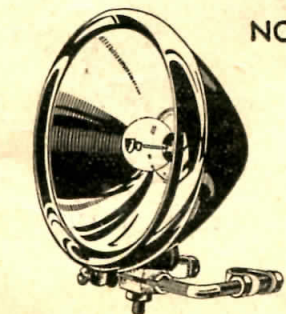
**TRÈS
PUISSANT**
par
alternateur

**MODÈLE
75**

Pour motos
toutes cylindrées

L'ÉQUIPEMENT
COMPLÈT :

280 FRs



Catalogue franco sur demande
E^s SOUBITEZ, 188, R. de la Roquette, PARIS



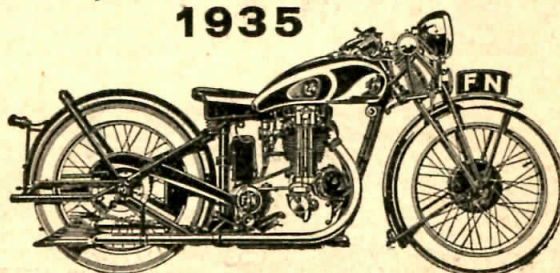
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

DANS PARIS-NICE 1935

2 Machines 500 cmc. Supersport engagées
dans la catégorie SIDECAR 600 cmc. :

2 MACHINES VICTORIEUSES :

GILLIOT, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Bernardet
RICHARD, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Précision

1^{ers} ex æquo - MÉDAILLE D'OR

**COUPE DES SIDE-CARS LOURDS
COUPE DE PRÉSENTATION**

CARBURATEUR AMAC - CHAÎNE RENOLD - BOUGIES LODGE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

V

BERNARDET

5, Rue des Bruyères - BOURG-la-REINE (Seine)

Catalogues franco sur demande

6^{ème} EPREUVE VICTOIRE



CRITÉRIUM DE VITESSE ET DE RÉGULARITÉ DE MOTO-REVUE

1^{er} Catégorie 350 - SIDECARS : BARTHELEMY sur PRESTER-JONGHI
À l'Épreuve de VITESSE PURE, LA PLUS GRANDE VITESSE sidecars a été
réalisée par BOURGUIN, sur GNOME-RHONE 600 cc. à 153 km. 405

COURSE DE COTE DU B^D MICHELET

1^{er} TOUTES CATÉGORIES SIDECARS 1.000 AMORT, sur JAP-BERNARDET



PRESTER

GRAND PRIX DES PETITES MOTOS

1^{er} JEANNIN, catég. 125, à la moyenne de 94 km. 134
avec un Moteur AUBIER-DUNNE 100 cc.
DUNLOP - KERVOLINE - BRAMPTON

CRITERIUM DE MOTO-REVUE

1^{er} TOUTES CATÉGORIES SIDECARS
BARTHÉLEMY avec une 350 cc. PRESTER-
JONGHI-Side BERNARDET
Battant les Sidecars 600 cc.
Vitesse réalisée sur la piste de vitesse 122 km. 971

2
nouvelles
VICTOIRES
à
MONTLHÉRY

R. Derain.

EICHEL Frères - Ing.-Const.
50, Avenue Marceau, COIRBEVOIE - Téléph. : DÉFense 20-20

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

MOTO REVUE

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

REVUE HEBDOMADAIRE PARRAISANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

L'ACCIDENT DE CHATEAU-THIERRY

C'EST une lamentable catastrophe, et qui après celle survenue l'an passé à Fontainebleau est de nature à nuire très sérieusement au sport automobile. L'opinion publique s'est émue et cela se conçoit, et on peut craindre que des mesures draconiennes soient prises par les pouvoirs publics. Remarquons tout d'abord qu'aucun accident n'est survenu pendant les épreuves réservées aux motocyclettes et cela prouve que la motocyclette de course est beaucoup moins dangereuse que la voiture de course. N'accusons pas le conducteur. C'est un excellent pilote, plein d'adresse et de sangfroid, au volant d'une voiture dont la tenue de route est justement célèbre. Mais la formule même de la course est très dangereuse. Certes, du point de vue technique elle est intéressante et peut faire faire des progrès au freinage. Mais obliger les conducteurs à freiner à fond alors qu'au moment du freinage ils dépassent le 150, c'est aller au devant d'accidents; la moindre erreur dans le réglage des freins peut être funeste, ainsi que le blocage des roues. Que les concurrents acceptent ce risque, c'est admissible, mais il faut considérer qu'au delà de la ligne de freinage, il y a une zone extrêmement dangereuse où aucun spectateur ne doit être admis. Il est hélas! extrêmement difficile d'empêcher le public d'empiéter sur les zones interdites et de s'infiltrer au-delà des barrages. Ni cordes, ni barrages, ni gendarmes ne viennent à bout du public. C'est un spectacle impressionnant que de voir des concurrents freiner alors qu'ils marchent à plein tube, et le public qui veut toujours voir les choses de très près, choisit, avec une belle insouciance les endroits dangereux. Le service d'ordre est presque fatalement débordé. Centimètre par centimètre les spectateurs gagnent du terrain. Si à un moment donné la course languit un peu, ils traversent la chaussée. En fait si l'organisation d'une épreuve est au point de vue sportif, relativement facile, le service d'ordre est beaucoup plus délicat à organiser. Dans une catastrophe comme celle de Château-Thierry qui rappelle celle de Fontainebleau, qui est responsable? On a inculpé le conducteur, possesseur de la chose inanimée qui a causé l'accident. Mais il faudrait prouver qu'il y a eu de sa part faute lourde et

en particulier qu'il est parti avec des freins mal réglés. C'est une chose absolument impossible à prouver à l'heure actuelle où la voiture est en trop mauvais état. Les organisateurs sont-ils responsables? La question est plus délicate encore. Théoriquement on ne doit pas laisser partir un véhicule qui puisse constituer un danger. Faudrait-il donc dans le cas actuel faire une épreuve préalable de freinage, nous ne croyons pas qu'il en résulterait un avantage quelconque, car l'accident peut se produire avec un bon freinage, par une erreur de pilotage, hélas trop facile à commettre à 160 à l'heure; sans doute eût-il mieux valu que Cattaneo ait eu des freins serrant mal.

L'arrivée arrêtée est incontestablement dangereuse et nous avouons que pour notre part nous n'en sommes guère partisans, à moins que la lancée soit insuffisante pour permettre de grandes vitesses. Il nous semble que la Commission sportive de l'A.C.F. en autorisant un tel règlement a commis une faute. Si elle admet des règlements dangereux à quoi sert-elle? Elle ne doit accepter que des formules qui donnent des résultats techniques intéressants et qui ne présentent aucun danger exagéré. Une fois de plus la commission sportive de l'A.C.F. a fait preuve d'apathie et d'incompétence. En acceptant un règlement dangereux, elle a couvert les organisateurs. Il semble aussi que les pouvoirs publics ont, ne l'oublions pas, la charge du service d'ordre. Il y a un véritable contrat,

puisque le club organisateur d'une épreuve, paie fort cher les gendarmes chargés du service. Et le service d'ordre n'eût pas dû permettre à des spectateurs de stationner dans une zone dangereuse.

En vérité il y a de la faute de tout le monde dans ce lamentable accident. Une formule dangereuse, l'arrivée arrêtée, absence de tout contrôle des véhicules engagés, stationnement du public dans la zone de freinage. Les épreuves arrivée arrêtée, sur route, doivent être interdites.

Il faut que les services d'ordre fonctionnent et que les gendarmes fassent preuve d'un peu plus d'énergie, mais le club organisateur doit leur donner des instructions précises. Le sport n'est pas un jeu d'enfant.

SOMMAIRE

N° 632
du 20 Avril 1935

Informations	348
Tribune libre	349
Le Salon de Genève (suite), par R. DUBOIS	350
Le graissage, par H.-P. BORESTROKE	352
CRITERIUM DE VITESSE ET RÉGULARITÉ. Compte rendu complet et détaillé...	355
La Rondine, une formidable moto de course, par PIEL	359
Le sport	360
Quelques croquis de Paris-Nice et de Château-Thierry	362
Les clubs	364
La page belge	365
Constructeurs, fabricants : le cyclecar-voiturette VALÉ, le nouveau 4 routes Darmont	367

POUR TÉLÉPHONER

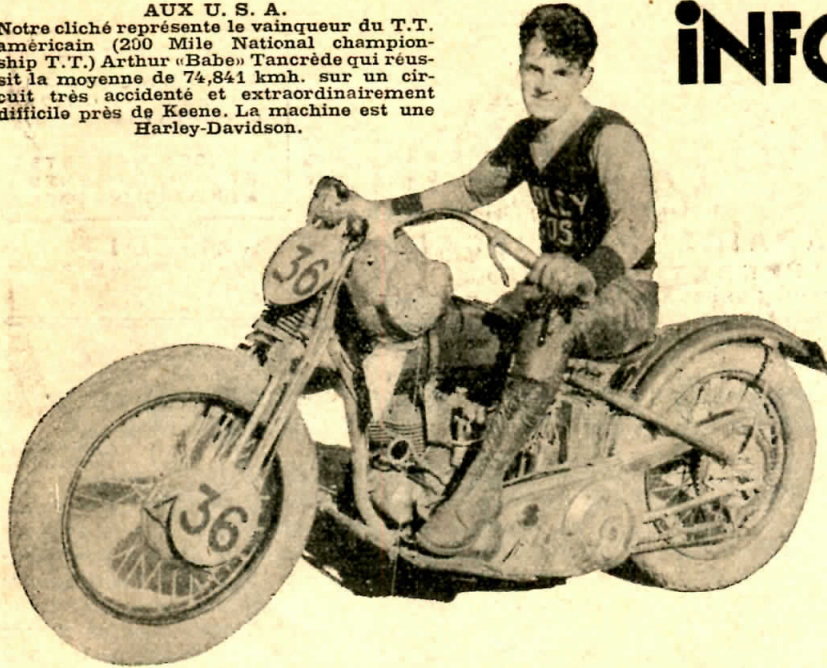
A

MOTO-REVUE

4 lignes groupées sous un seul N°
GUTENBERG 73-32

AUX U. S. A.

Notre cliché représente le vainqueur du T.T. américain (200 Mile National championship T. T.) Arthur «Babe» Tancrède qui réussit la moyenne de 74,841 kmh. sur un circuit très accidenté et extraordinairement difficile près de Keene. La machine est une Harley-Davidson.

QUI VEUT S'INSTALLER
MOTORISTE EN PROVINCE ?

UN de nos lecteurs, agent de Motobécane et d'autres marques, installé dans une ville de Corrèze nous indique qu'il désire céder son fonds dont il peut justifier la prospérité. Nous lui transmettrons les adresses des intéressés.

LAVAINÉ RECTIFIE...

LE sympathique Lavainé est venu nous rendre visite et nous a prié de rectifier l'information erronée parue dans un de nos confrères hebdomadaire, information d'après laquelle il aurait eu l'honneur de gagner 100.000 francs à la Loterie Nationale. Or, ce n'est pas lui, mais son beau-frère qui a gagné 50.000 francs et non 100.000.

UNE MAISON SPORTIVE

C'EST l'usine Yellow, dont les chaînes si appréciées sur les motocyclettes existent aussi pour bicyclettes. Nombreux sont, du reste, les coureurs professionnels, indépendants ou amateurs, qui l'utilisent avec plein succès. C'est pour récompenser leurs efforts que la Maison Yellow met en compétition le challenge Yellow qui sera attribué en fin de saison au routier français qui aura totalisé le plus de point dans les principales épreuves du calendrier.

XIX^e FOIRE DE BORDEAUX
16 juin-1^{er} juillet 1935

EN 1934, le Comité de la Foire de Bordeaux avait substitué à quelques-uns des anciens bâtiments en bois du Salon de l'Automobile, des galeries à charpentes métalliques. Cette innovation fut si appréciée qu'en 1935 le Salon tout entier sera ainsi construit.

L'un des avantages de cette disposition, en dehors d'un aspect plus plaisant et plus uniforme, sera la possibilité de placer les cycles, les accessoires, etc., dans les mêmes conditions de confort et d'accessibilité que les voitures, ceci pour la plus grande commodité des visiteurs et la plus grande satisfaction des exposants.

Ouvert du 17 juin au 1^{er} juillet, c'est-à-dire à l'époque la plus favorable de l'année, placé sur les allées d'Orléans, côté rivière, doté d'une entrée monumentale particulière ouvrant sur le quai, le Salon de l'Automobile et du Cycle de 1935 s'annonce comme devant connaître le même succès que ceux qui l'ont précédé.

INFORMATIONS

QUI VEUT S'INSTALLER PORTE
MAILLOT ?

ON nous signale, en plein centre motocycliste, un magasin convenant admirablement à un marchand de petits accessoires et d'un loyer des plus abordables. Avis aux amateurs... Nous transmettrons les demandes à l'actuel propriétaire de ce magasin.

3.650 km. DANS LE SAHARA

GUSTAVE Von Selve, dont nous avions annoncé le voyage saharien en temps utile, est de retour en Suisse. Avec son sidecar 750 cmc., il mit sept jours pour parvenir à Tamanrasset, soit plus de 1.800 km. Le retour s'effectua normalement et la seule avarie de machine fut un ressort de fourche cassé.



Au Maroc espagnol. — A Ceuta, qui bien que touchant le Maroc géographiquement n'en fait pas partie, puisque port-franc ; voici une adresse à retenir : Enrique Lopez, Ricardo, Garage Continental, 93 Soberania Nacional, qui représente Monet et pratique des prix abordables.

Rabat. — L'essence est en hausse... 6 fr. les cinq litres, mais ne nous plaignons pas si l'on compare avec nos confrères motards de la Métropole.

Changement d'adresse. — M. René Léveillé, le sympathique motoriste r'abati, vient de transférer ses magasins et ateliers vers Delcassé (près de la gare de Rabat-ville) tout à côté du Billard Club, ce qui pourrait permettre aux motocyclistes d'aller faire une partie pendant que s'effectueraient les réparations...
Ch. M.

Dans le prochain numéro de...

Moto Revue

Quelques précisions sur certains carburants à base d'alcool ou de benzol, par R. GILLEN, des Raffineries du Midi.

DU GUIDON AU VOLANT

LE champion italien Aldo Pigorini, qui vient de remporter le Grand Prix de Tripoli en 250 cmc., aurait l'intention de s'engager en course automobile avec une Alfa Roméo.

BIZARRE ?

EN Suisse, le département de Genève de justice et police vient de rappeler que les appareils avertisseurs actionnés par l'échappement du moteur sont formellement interdits.

Par contre, ceux qui fonctionnent sur la dépression du moteur ne sont pas interdits. Quelle différence ?...

BOURGUIN EN COURSES DE COTE

LE sidecar 600 cmc. Gnome et Rhône des records serait confié pour quelques courses de côte à Bourguin, l'excellent metteur au point de la maison.

GETTOMANI
à la Maison de la Moto

L'exposition Motobécane

C'EST la grande marque Motobécane qui, du 20 au 27 avril, aura les honneurs du Stand Central de la Maison de la Moto. Les tout derniers modèles y figureront, depuis le nouveau vélomoteur jusqu'à la dernière 500 cmc. culbuteurs, quatre vitesses. Les motocyclistes auront de quoi satisfaire leur curiosité. Ils auront en tous cas la possibilité de constater l'effort constant de Motobécane vers la perfection mécanique et le fini de la présentation.

ON DIT QUE...

... Une grande marque de moteurs anglais lancerait, dès le Salon prochain, à un prix français, un 100 cmc. sans démultiplicateur et comportant plusieurs particularités personnelles.

... Pahin, le champion de Peugeot, recordman du monde des 24 heures en 500 se tient à la disposition des amateurs pour renseignements et conseils, dans le magasin de la marque, proche de l'Etoile.

... C'est Frotey, agent de New-Map, qui est désormais, pour Paris, Seine, Seine-et-Oise, et Seine-et-Marne, agent général de Motosacoche.

... Il circulerait un tricycle baptisé « Unis-Sport » ou « Union-Sport » dont plusieurs lecteurs voudraient bien connaître le constructeur... ainsi que nous-mêmes.

... Ce magasin du coin de l'avenue des Ternes, bien qu'ayant changé de nom, n'en poursuit pas moins son activité dans le domaine de la moto en général et de l'occasion en particulier.

... Carbohyd lance Olohyd, un produit en tube de prix très bas et qui sera d'un grand secours aux motocyclistes pour se nettoyer les mains, après la panne, sans eau, ni savon.

... Une marque d'huile qui vient de lancer pour la voiture un nouveau bidon « Baby », lancerait également sous peu une nouvelle huile moto.

... Chez Dubois, à Levallois, deux coureurs sont prêts pour le prochain Bol d'Or et à la disposition des sportifs qui voudraient s'y signaler : une 175 Brooklands à l'alcool et une 250 Terrot déjà victorieuse en 1934.

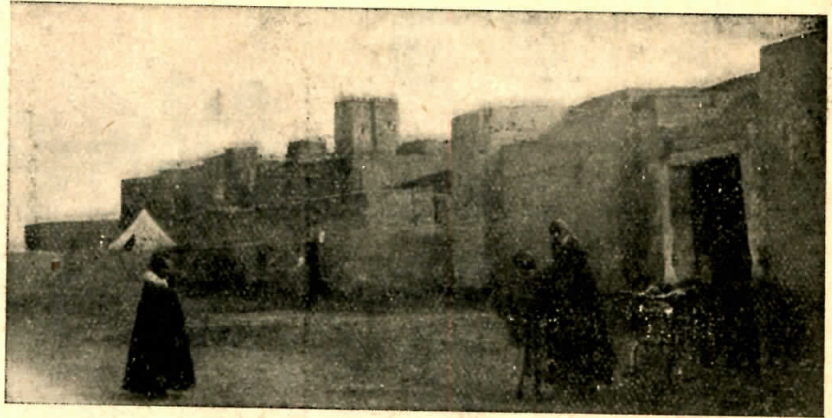
... Vitex aurait trouvé une nouvelle formule de vente de ses sélecteurs, les mettant désormais à la portée de tous grâce à un mode de règlement par paiements échelonnés minimes.

TRIBUNE LIBRE

Moto Revue

Étant une tribune libre, nous insérons dans cette page, sans prendre parti, toutes les lettres présentant un intérêt quelconque, toutes les suggestions, communications ou doléances de nos abonnés ou lecteurs au numéro. Nos lecteurs peuvent communiquer entre-eux par l'intermédiaire de nos colonnes. Moto Revue est non seulement le journal technique et sportif du motocycliste, mais encore le trait d'union entre tous ceux qui pratiquent la moto ou le cyclecar sous quelque forme que ce soit.

Notre but est : **Rendre service.**



La kasbah d'Ouarzazat, située sur la limite de la zone d'insécurité. Au fond, la barrière interdisant le passage aux Européens non munis d'une autorisation spéciale. Photo de M. Ehrhardt, à Casablanca.

IN MEDIO STAT VIRTUS

Je suis tenté moi aussi de prendre part à la discussion au sujet de l'éloge de la vitesse et si vous voulez bien mon humble avis, voici ce que j'en pense.

Je ne suis pas entièrement de l'avis de M. Greiller, pas plus d'ailleurs que je m'associerais aux ennemis du 90. La sécurité dans la vitesse dépend avant tout de la puissance de la machine que l'on monte. J'en ai fait l'expérience moi-même, ayant possédé une 250 cmc. avant d'avoir la 500 cmc. que j'ai actuellement. J'avoue que je me sentais beaucoup moins en sûreté à 80 sur ma 250 qu'à 95 et plus sur ma 500 cmc.

Je ne crois pas pour cela semer la terreur sur mon chemin, d'ailleurs malgré que j'aime bien la vitesse, je ne cache pas que je suis très prudent et ne roule jamais vite dans les agglomérations ou les passages dangereux, ce qui ne m'empêche pas de tenir une moyenne de 65 km. pendant 500 km., avec ma femme (75 kg) et une grande valise. Pour rassurer les poltrons, je puis affirmer n'avoir jamais eu d'accident tout en abattant environ mes 20.000 km. chaque année et cela depuis cinq ans.

Depuis l'été dernier, étant devenu père de famille, j'ai attelé un side dans lequel je transporte ma femme et mon fils et naturellement la vitesse a baissé sensiblement, 55 de moyenne, au lieu de 65 sur le même parcours (475 km. exactement) et un bidon d'essence de plus, mais quel plaisir de conduire un sidecar et vraiment ceux qui ont peur du sidecar ont bien tort, car si pendant une centaine de kilomètres, on est assez désorienté, une fois qu'on y est bien habitué, on trouve cela aussi difficile à conduire qu'une brouette.... Encore un mot à propos du side, j'estime que le frein est très utile et même indispensable, sur un side de tourisme lourdement chargé. Je sais bien que tout le monde n'est pas de cet avis mais personnellement j'en ai fait l'expérience et comme je transporte également des marchandises, souvent 200 kilos et davantage, je considère le frein sur roue du side (à condition qu'il ne serre pas brutalement) indispensable.

GUINOT.

SUR L'ESPRIT MOTOCYCLISTE

Après l'éloge de la vitesse si magistralement traité par M. Greiller, pourquoi ne parlerions-nous pas aujourd'hui de l'esprit motocycliste, et qui en est d'ailleurs le complément indispensable et logique.

C'est une étude assez complexe et délicate que je soumetts à mes camarades fervents amateurs de la route.

Bien souvent, au cours de réunions ou de sorties on nous recommande d'observer à tous les instants cet esprit de solidarité que devrait adopter tout nouvel adepte du deux roues.

Combien avons-nous été salués de regards ironiques et dédaigneux, quand nous étions arrêtés au bord de la route pour ennui mécanique ou autres. Alors, nous nous faisons d'amères réflexions sur cet esprit motocycliste si peu appliqué, et nous regrettons cet état de choses contre lequel nous ne réagissons que faiblement. Ensuite, par représailles, le caractère aigri par ce manque de savoir-vivre, à la première occasion, nous agissons de même envers un confrère malheureux. C'est là et là seulement qu'il faut réagir.

Contre nos rancœurs et nos colères passées que nous devons oublier à tout prix, quoiqu'en dise notre amour-propre, il nous faut appliquer rigoureusement les principes essentiels que tout bon motocycliste, vraiment digne de ce nom, doit observer.

« Ne fais pas à autrui ce que tu ne voudrais pas qu'on te fasse à toi-même. »

Sachons être bons, car la bonté est une qualité précieuse qui ne s'acquiert que par la persévérance. Oublions le pauvre éphémère moment d'inconceivable vanité que savoure le confrère qui vous dépasse froidement sans vous offrir son aide, alors qu'il devine votre embarras.

Pratiquons la charité enfin, malgré nos déceptions présentes et futures : là est la vraie bonne propagande pour faire aimer la grande famille des motocyclistes.

Puisse mon appel être entendu par tous les usagers de nos routes de France, grâce à la voix de notre chère *Moto Revue*.

R. TARDY, à La Ferté-Saint-Aubin.

L'HUILE DE PARAFFINE

Lecteur assidu de *Moto Revue* et de *l'Actualité Automobile*, j'ai lu dans votre dernier numéro du 16 mars, la réponse que vous faisiez au D^r Caudron, au sujet de l'emploi de l'huile de paraffine comme super huile.

Je suis heureux de vous annoncer que j'emploie moi-même l'huile de paraffine dans ce cas et j'obtiens d'excellents résultats. Je l'emploie, du reste, pour ainsi dire, indifféremment de l'huile de vaseline que je tendrais malgré tout à préférer à la première.

Le meilleur résultat obtenu est avec le mélange :

Huile de vaseline	60 % à 70 %
Huile de ricin	30 %

Je n'ai constaté aucun encrassement et mes soupapes tiennent admirablement. Possesseur d'une Rosengart 5 CV, dont j'ai augmenté considérablement le taux de compression, j'obtiens avec le mélange cité, un aussi bon résultat qu'avec des huiles spéciales qui coûtent trois fois plus cher.

Je ne vois pas pourquoi le résultat ne serait pas le même sur une moto.

J'ai été également vivement intéressé par votre carte de collaborateur-correspondant et je serais heureux de donner quelques bons tuyaux, comme le précédent, à mes amis automobilistes et motocyclistes.

J. HÉRIAULT, à Paris.

A PROPOS D'ASSURANCES

Je suis lecteur assidu de *Moto Revue* depuis bientôt six ans ; et c'est cette faible raison qui m'encourage à vous communiquer l'impression eue au sujet de l'article : « On proteste contre l'assurance obligatoire » paru dans le N° 627 du 16 mars 1935.

Je me suis arrêté sur la note suivante : « Certes, nous considérons comme une imprudence criminelle, de rouler sans assurance. »

Oui, tous nous connaissons l'utilité de l'assurance mais bien souvent, elle n'est abordable aux petits budgets : beaucoup de motocyclistes ont pu avoir leur moto, avec l'effort de maints sacrifices et économies, heureux de pouvoir faire quelque jolie promenade, mais la plupart d'entre eux, ne peuvent pas s'imposer une telle dépense, sur leur budget, surtout aujourd'hui avec la crise toujours plus menaçante. C'est imprudent. Oui, avouons-le, mais alors doit-on renoncer à la moto ?

Je pense que si on applique l'assurance obligatoire plus d'un motard, à contre-cœur si vous voulez, mais sacrifiera sa machine.

Je suis possesseur d'une 250 cmc. 3 CV, avec tansad. Supposons que je sois obligé de contracter une assurance de 200.000 francs, en garantie des tiers et tiers transportés, je devrais payer une somme d'environ 500 francs. Je puis vous assurer que malgré les rudes sacrifices que je me suis imposé pour avoir ma moto, je l'abandonnerais, dans l'impossibilité de disposer d'une telle somme.

Pourquoi n'étudierait-on pas la possibilité d'un règlement de la cotisation assurance, par versements mensuels ? J'en ai causé avec plusieurs de mes amis qui ont trouvé mon principe acceptable. En effet, avec les conditions de travail actuelles, on peut trouver à la fin du mois, une somme constituant la cotisation assurance, mais dans la classe des motards ouvriers, il faut en convenir, le versement intégral de la cotisation donne lieu à des difficultés énormes et presque insurmontables, toujours gênantes.

Qu'en pensez-vous ?

Pour le reste, vous avez parfaitement raison, surtout en ce qui concerne l'art.1384. Je n'ai jamais eu d'accidents (pour mon bonheur), mais je me suis trouvé en des circonstances, où je dus mon salut et celui des autres à mes freins, constamment réglés, et cependant la faute réelle, ce n'était pas à moi. Bien souvent, le piéton est assez imprudent, et base sa défense sur des raisons assez banales ; comme plusieurs fois, je me suis vu la route barrée par des équipes de cyclistes, qui malgré l'appel de mes puissants avertisseurs, ne voulurent pas se ranger prétendant que la route était assez large ; comme le piéton qui traverse la route, vous dirait que vous pouvez bien vous arrêter.

L. BARBIERI, Petit-Mont, par Jalleiu.

En Suisse

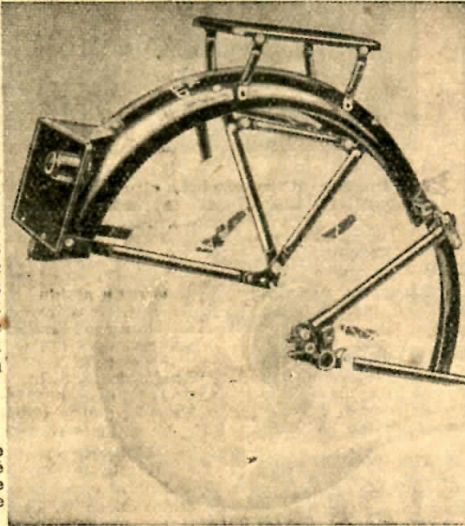
LE SALON DE GÈNÈVE

De notre correspondant particulier
R. Dubois

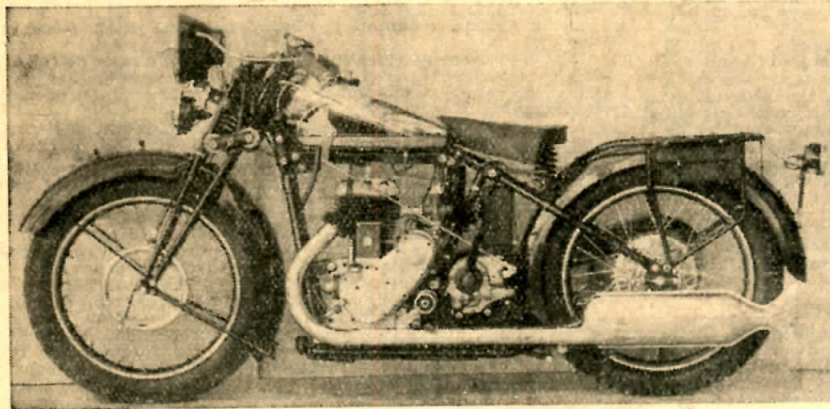
(suite, voir n° 631)

Ce modèle a les mêmes caractéristiques générales du moteur que son aînée mais commande des vitesses à main et fourche emboutie. La 148 a un taux de compression de 7 et atteint 85 kmh., avec une puissance de 7 CV à 5.500 tours ; le modèle Bullet avec un taux de 6 atteint le 130 et développe 24, 5 CV à 5.500 tours.

Et nous passerons pour terminer aux 3 marques suisses : en premier lieu Royal Standard. Cette marque a été l'une des premières à construire des vélomoteurs qui sont cette année équipés, soit avec le moteur Mag de 98 cmc. ou le Sachs de 75 cmc. Mais elle construit également un seul type de moto dont la cylindrée est de 400 cmc ; le bloc moteur est un 2 cylindres en ligne avec arbre à



■
Pour rendre aisé le démontage rapide de la roue arrière, Royal Enfield a doté certains de ses modèles d'un garde-boue détachable par simple desserrage de quatre écrous.



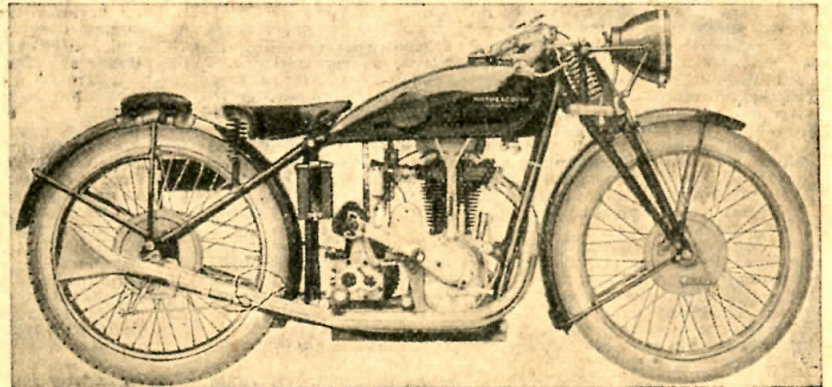
Cette 500 latérales Condor ne rappelle-t-elle pas la ligne de certains modèles Peugeot ? On pourrait s'y tromper.

comes en tête 3 vitesses. Une particularité c'est qu'en déboulonnant, une fois le carter inférieur enlevé, 4 colliers de fixation on sort d'un seul coup toute la ligne d'arbre c'est-à-dire vilebrequin volants embrayage et arbre primaire de la boîte à vitesse. La culasse est détachable, graissage à carter sec avec réservoir séparé, ressort de fourche enfermé dans un cylindre faisant office d'amortisseur.

Chez Condor alors nous trouvons devant une grande et belle variété de modèles du vélomoteur 100 à la puissante 850. Le vélomoteur 2 temps à culasse détachable, débrayage volant magnétique est livré avec éclairage et compteur. En montant la gamme vient ensuite la Condorette 147 cmc 2 temps 3 vitesses ; puis les 350 et 500 4 temps, soupapes opposées, moteur Mag, boîte Condor 3 vitesses, éclairage Bosch 30 w. Ensuite

la 500 Spécial Tourisme, moteur Mag, type jubilé avec soupapes latérales, culasse détachable aluminium, arbre à came longitudinal, entraîné par pignons hélicoïdaux, carter formant réservoir d'huile, chaîne primaire Duplex dans carter bain d'huile, éclairage de 60 w, réservoir de 13 litres avec compteur et montre encastrés. Même modèle en Spécial Sport avec le Mag, jubilé à soupapes en tête, tous deux avec boîte 4 vitesses Condor. Vient ensuite le modèle Spécial Duplex, équipé du Mag 850 à 2 cylindres que je décrirai plus loin chez Motosacoche. Les autres caractéristiques sont pareilles à celles des 2 modèles précédents mais les moyeux sont à broches. C'est une merveilleuse machine de montage et de side-car par sa souplesse, ses reprises et sa vitesse de 140 kmh. en solo. Cette année, Condor présente comme véhicule de livraison une camionnette 3 roues dont 2 à l'arrière, 2 places avant, conduite intérieure, caisse fermée équipée d'un Mag 600 à turbo-ventilateur et d'une boîte 3 vitesses et marche arrière. C'est le seul véhicule de ce genre construit en Suisse.

Et j'ai réservé pour le dernier le stand de Motosacoche, où nous trouvons 2 machines entièrement nouvelles pour 2 catégories d'acheteurs bien différents. C'est d'abord la 250 cmc ; le moteur est un Mag naturellement, mais un nouveau 2 temps dont la puissance au frein est de 8 CV ; le piston en aluminium est symétrique et le graissage se fait par mélange. Le volant dynamo et une batterie Bosch assurent l'allumage et l'éclairage, chaîne primaire dans carter bain d'huile, 3 vitesses, boîte Hurth, prise de compteur dans le frein avant, nouveau silencieux tubulaire, réservoir de 11 litres avec réserve se déversant dans le réservoir par simple inclinaison de la moto sur le côté droit. L'autre nouveauté est la 500 légère Grand Sport, munie du fameux Mag à culbuteurs que nous sommes habitués à voir sur tant d'autres marques ;



La 500 Compétition Motosacoche qui est actuellement livrée, à la demande, avec éclairage électrique.

dynallumeur et batterie assurant l'allumage et l'éclairage, chaîne primaire dans l'huile et boîte Burman 4 vitesses avec sélecteur enfermé, fourche à ressort central, réservoir de 16 litres. Dans les autres modèles, la 500 tourisme luxe latérales a été dotée d'une boîte Hurth 4 vitesses de la fourche Motosacoche en acier matricé à 4 longs ressorts dont 2 compensateurs et des nouveaux silencieux. Moteur Mag jubilé de même que sur la 500 Grand Sport où nous ne trouvons pas les soupapes en tête, mais la boîte Sturmey. Ces 2 modèles ont les roues à broche, support central avec béquille auxiliaire d'appui à gauche.

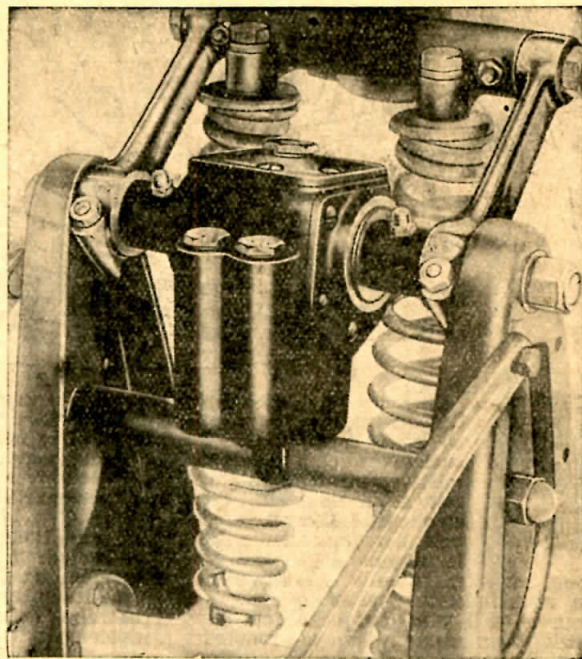
Les modèles Compétition arbre à cames en tête sont livrés maintenant avec éclairage et compteur permettant aux fanatiques de la vitesse de se procurer ces modèles équipés conformément à la loi. Vient ensuite la fameuse 850 cmc 2 cylindres en V à 50° soupapes latérales, culasses aluminium détachables, 2 arbres à cames, à engrenages silencieux, chaîne Duplex, bain d'huile, boîte 4 vitesses Hurth formant bloc avec le moteur. Cadre avec berceau en acier embouti formant châssis rigide sous le moteur, fourche Motosacoche. Les roues interchangeables, ce modèle étant prévu pour accouplement à un side-car dont un joli modèle figurait sur le stand; ce dernier est alors équipé d'une roue de secours. C'est ce modèle qui a été adopté par l'armée, certaines polices et le Touring Club pour son service routier. Encore le vélomoteur Mag 2 temps 100 cmc, dont la diffusion en Suisse serait certes très grande s'il jouissait de plus grandes faci-

**LECTEURS ÉTRANGERS
PAYEZ VOTRE ABONNEMENT
AU TARIF DES FRANÇAIS**

UNE entente avec les services des postes permet de s'abonner sans frais dans tous les bureaux de Poste. Les Pays ci-après : Allemagne, Autriche, Belgique, Dantzig (ville libre de), Danemark, Estonie, Finlande, Hongrie, Italie et Colonies, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suède, Suisse et Tchécoslovaquie acceptent des abonnements spéciaux, dits « Abonnements-Poste Internationaux » à des conditions extrêmement avantageuses. Tarif, renseignements et souscriptions dans tous les bureaux de Poste de ces Pays.

**AMORTISSEUR
A HUILE
CHEZ ZÜNDAPP**

La suspension de fourche des nouvelles Zündapp qui s'effectue par double ressort biconique, travaillant à la compression se complète d'un amortisseur à huile, de conception intéressante.



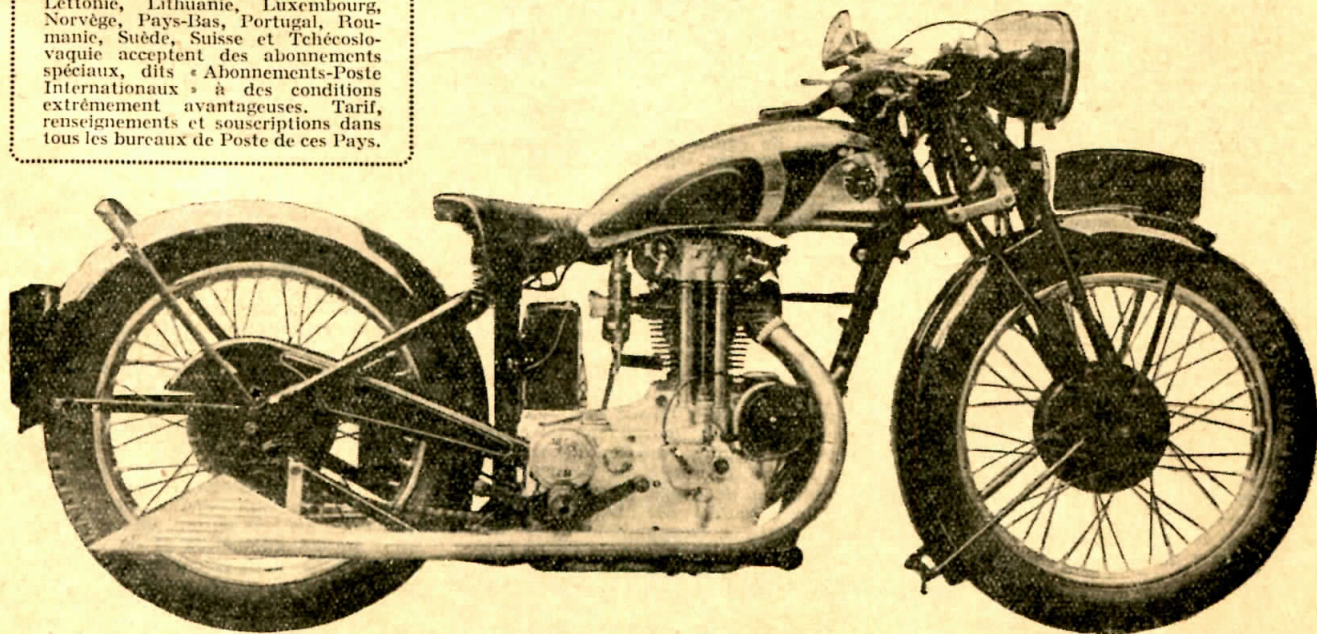
lités administratives. En plus de ses motos, Motosacoche construit toute une gamme de moteurs fixes, des Diesel et même un groupe marin, également exposés.

Comme c'était le cas l'année dernière, aucun cyclecar, celui-ci ne jouissant pas d'une grande vogue dans notre pays, mais par contre une voiture se rapprochant du cyclecar par ses solutions est très répandue : c'est la petite D.K.W. 3 CV, moteur 2 cylindres 2 temps, refroidi à l'eau, 4 roues indépendantes; sa traction avant permet d'y adapter des carrosseries très basses. Tout cela joint à sa simplicité

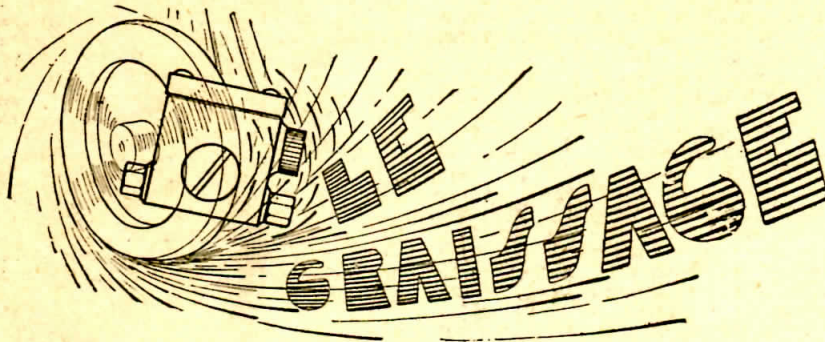
et son économie en font un véhicule populaire possédant toutes les caractéristiques du 2 temps : accélération, puissance en côte et même vitesse.

Et voilà notre promenade à travers les stands terminée : les marques ne sont certes pas nombreuses, les nouveautés pas sensationnelles mais les vrais motocyclistes suivront tout de même avec intérêt les perfectionnements apportés à nos machines les rendant toujours plus souples, plus maniables et plus sûres.

R. DUBOIS.



Nos lecteurs connaissent déjà la M. 86. F.N. à l'imposant bloc-moteur 4 vitesses. Cette 500 à culbuteurs supersport est directement inspirée de la machine avec laquelle Milhoux battit le record de la catégorie à près de 225 à l'heure.



Las d'essence et c'est l'arrêt de votre moteur, pas d'huile et c'est sa mort. Sur les anciens moteurs à régime relativement lent on graissait, si on peut ainsi dire, en quantité. Le moteur recevait des flots d'huile dont le surplus s'échappait de tous les côtés. L'huile servait autant au refroidissement qu'au graissage et pourvu qu'il y en eut beaucoup, tout allait bien. Aujourd'hui nos moteurs sont devenus à la fois moins gloutons et plus raffinés. Ils usent considérablement moins d'huile mais exigent une huile exactement adaptée à leurs

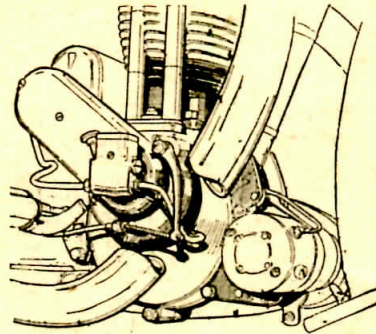


Il serait bon que le type et la marque d'huile convenant le mieux au moteur soient mentionnés sur le bouchon du réservoir d'huile.

propres besoins. Etant donné la faible consommation d'huile, le prix de celle-ci n'a aucune importance. Il n'y aurait pas de plus maladroite économie. Suivez donc strictement les indications du constructeur ou ne vous servez que d'huiles des grandes marques, en vous référant aux listes qu'elles publient. Vous aurez de plus la possibilité de vous ravitailler partout. Ce ne serait pas le cas avec des huiles de deuxième zone. Une marque tient à sa réputation, elle a des moyens de contrôler la qualité de ses huiles et ainsi de s'assurer qu'il n'y a aucune variation de leurs caractéristiques. Quant à mélanger des huiles de provenance différente cela n'a pas en général de conséquences sérieuses s'il s'agit d'huiles minérales. Toutefois, la première qualité d'un lubrifiant c'est d'être homogène, car une pellicule d'huile non homogène risque de se déchirer. Aussi est-il préférable de s'en tenir à une marque et à un type d'huile. S'amuse-t-on à mélanger des grands crus de vin, du Bourgogne et du Bordeaux, du Porto et du Champagne ? Certes il y a des huiles « compound » dont l'huile minérale est additionnée d'huile végétale ou animale, mais ces mélanges n'ont été adoptés qu'après des essais multiples et ils sont réalisés par des procédés de fabrication dont le secret est bien gardé. Telle huile célèbre contient du ricin et de l'huile minérale, mais ces deux huiles constituent un mélange homogène et stable, alors que le mélange des mêmes huiles opéré en les secouant dans un bidon, est essentiellement hétérogène et instable.

Gardons-nous de vouloir confectionner des cocktails oléiques, dangereux pour la santé de nos moteurs.

Faut-il employer une huile différente l'été et l'hiver ? Nous ne le croyons pas et personnellement nous utilisons la même d'un bout à l'autre de l'année. Les conditions sont très différentes sur un moteur à refroidissement par air. En effet, un moteur d'auto est difficile à mettre en route quand il est froid. Au contraire notre moteur de moto est rapidement dégommé après quelques coups de kick-starter. Le moteur de voiture est long à atteindre sa température de fonctionnement. C'est l'affaire de quelques instants pour nos moteurs. La température de fonctionnement d'un moteur de voiture étant beaucoup plus basse que celle d'un moteur de moto,



Le graissage à huile perdue donne d'excellents résultats et a le seul inconvénient de graisser moins tout en consommant légèrement plus.

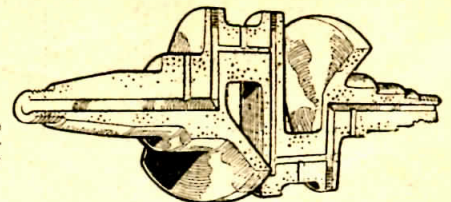
une même variation de la température extérieure a beaucoup plus d'influence sur le premier que sur le second. L'emploi d'une huile plus fluide pendant l'hiver, justifié pour le moteur de voiture, ne l'est donc pas autant pour un moteur de moto. Méfiez-vous de toutes les expériences portant sur le lubrifiant et tenez-vous en uniquement à des marques de réputation solidement établie. N'achetez pas, en principe des huiles au rabais. Il se peut qu'il y en ait de bonnes mais vous n'avez pas les moyens de contrôle nécessaires pour vous en assurer. Une compagnie puissante de transports en commun a des ingénieurs qui peuvent établir un cahier des charges et vérifier la parfaite correspondance des huiles fournies avec les exigences de ce cahier, et aussi elle peut éviter des ennuis et se procurer des huiles à un prix réduit. Mais vous verrez que dans la plupart des cas, ces grosses affaires préfèrent acheter leur lubrifiant à de grandes marques d'huile. C'est sans aucune espèce de doute ce que vous devez faire. Vous objecterez peut-

être que les grandes marques d'huile sont trop chères. Vous penserez que leur publicité est coûteuse et majore le prix. En réalité le budget de publicité, si on le compare au chiffre énorme d'affaires de ces grosses marques, est assez peu de chose et représente à peine quelques centimes par bidon. Et encore n'est-ce pas à proprement parler une dépense puisque la publicité a pour effet d'augmenter les ventes et la production, et par contre-coup de diminuer les prix de revient. Il est donc certain que vous payeriez l'huile plus chère si les marques d'huile ne faisaient pas de publicité. D'autre part, soyez bien persuadés que la fabrication d'un lubrifiant de grande classe est coûteuse surtout quand on veut éviter toute variation des caractéristiques. Il faut des produits de base de haute qualité, un matériel ultra perfectionné pour le raffinage des opérations délicates dont la plupart sont secrètes, des vérifications effectuées dans de vastes laboratoires, des essais pratiqués dans tous les types de moteurs, etc...

Graissages à huile perdue

Il y a deux sortes de graissages : le graissage à huile perdue et le graissage par circulation. Dans le premier, l'huile est remplacée par de l'huile fraîche au fur et à mesure que l'huile se trouvant à l'intérieur du moteur disparaît, soit en franchissant le piston et en pénétrant dans la chambre d'explosion, soit par le reniflard, soit par des joints défectueux. On remplace donc l'huile au fur et à mesure de sa disparition. Nous pouvons distinguer deux sortes de graissages à huile perdue. C'est tout d'abord le graissage par mélange tel qu'il est employé sur les deux-temps. L'huile entraînée par l'essence pénètre dans le carter et se dépose sur la tête de bielle, sur les parois

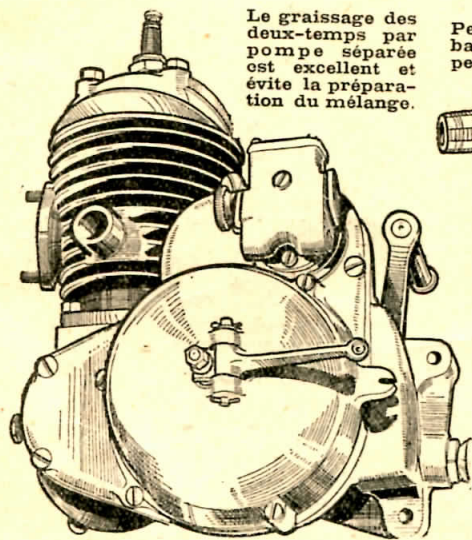
L'arrivée d'huile sous pression aux axes et manetons se généralise de plus en plus, les moteurs ne peuvent d'ailleurs qu'y gagner.



du cylindre, etc... A première vue il semble que ce graissage soit assez primitif et qu'on doive redouter la dilution de l'huile par l'essence. Il est pourtant incontestable que ce système donne des résultats excellents. Son seul inconvénient c'est d'être assez peu pratique puisqu'à chaque ravitaillement en essence il faut incorporer l'huile à celle-ci. Comme le mélange doit être assez intime il faut opérer le mélange dans un bidon qu'on secoue énergiquement avant de verser le tout dans le réservoir. Ce n'est pas un gros effort, mais on sait combien nos machines modernes si parfaites nous ont rendus paresseux. Jadis nous considérions comme très normal de nous arrêter tous les 25 kilomètres et de verser une dose d'huile dans le carter. Que dirions-nous aujourd'hui, alors que bien souvent nous franchissons d'une seule traite plus de 200 kilomètres ! Nous sommes devenus plus difficiles, et ce mélange à effectuer lorsque nous ravitaillons nous semble fastidieux. Un autre inconvénient du grais-

sage par mélange c'est qu'il ne s'accomode d'aucune fuite. Quand de l'essence suinte, elle s'évapore sans laisser aucune trace. Mais quand elle contient de l'huile, celle-ci se dépose et attire la poussière. Aussi le graissage par mélange a-t-il la réputation d'être malpropre. En tous cas il a l'énorme avantage de proportionner le graissage à l'effort fourni. Plus nous brûlons d'essence et plus, en principe, le moteur a fourni d'énergie, et comme dans le graissage par mélange, la quantité d'huile est proportionnelle à la quantité d'essence consommée, nous graissons d'autant plus que l'effort a été plus considérable. C'est là un énorme avantage obtenu sans aucune complication mécanique. Quant à la dissolution de l'huile par l'essence elle n'est pas à craindre, si paradoxal que cela puisse paraître. Nous avons, comme on peut le penser, de très fréquentes occasions de voir des deux-temps démontés et nous avons toujours constaté que les organes étaient largement lubrifiés. Cela s'explique aisément. Un carter de deux-temps est relativement chaud, cela vaporise l'essence mais non l'huile, trop peu volatile. Donc l'huile se condense et se dépose à l'intérieur du carter. De plus les gaz quand ils arrivent dans le carter, perdent leur vitesse et cela aussi précipite l'huile. Toujours est-il que le graissage par mélange donne d'excellents résultats pratiques indépendamment de toute question de prix de revient (suppression de la pompe mécanique, etc...). On a, il est

Le graissage des deux-temps par pompe séparée est excellent et évite la préparation du mélange.

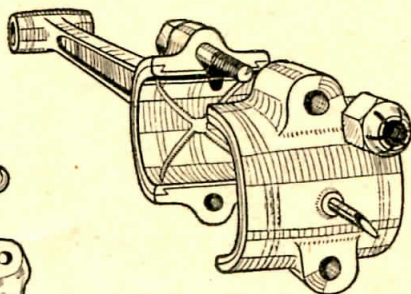


vrai, essayé d'autres graissages, par exemple, un graissage fonctionnant par l'aspiration dans le carter. Un pointeau règle le débit d'huile. Malheureusement il y a un inconvénient très grave. C'est que la dépression dans le carter est d'autant plus forte que les gaz sont plus fermés et vice-versa. Nous admettrons donc d'autant plus d'huile que nous admettrons moins de gaz, c'est-à-dire exactement le contraire de ce que nous désirons. On s'explique qu'un tel système doive être condamné. Mieux vaut la pompe actionnée par un ressort et qui débite à travers un pointeau. Mais il est évident que ce système ne tient aucun compte du régime ou du degré d'admission. On peut aussi graisser en utilisant la dépression dans le carter pour introduire l'huile, et de la compression dans le carter pour la refouler vers la tête de

bielle, point le plus vulnérable de nos moteurs, mais il est évident que là encore nous amenons d'autant plus d'huile que nous amenons d'autant moins de gaz. Il y a, il est vrai, une certaine compensation puisque la compression est alors moins forte et que l'huile est moins énergiquement refoulée vers les points à graisser. Quant à la pompe mécanique elle débite en fonction du régime, sans tenir compte de la dépression (on si on veut, du degré d'admission). Il faudrait théoriquement que le débit variât selon l'ouverture de la manette des gaz. Ce n'est pas impossible mais c'est une complication. A vrai dire tout cela n'est pas très grave, un moteur ne fonctionnant, la plus grande partie de son existence, qu'à un régime moyen et régulier. C'est pour ce régime qu'on règle le débit d'huile. Si le moteur tourne lentement, à admission réduite, il recevra un peu trop d'huile, ce qui provoquera des irrégularités de fonctionnement sans gravité. Quand il aura par contre un gros effort à fournir nous n'aurons qu'à augmenter momentanément le débit.

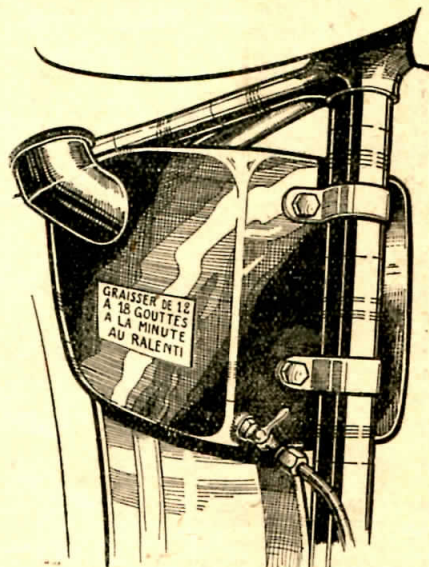
Dans les moteurs à quatre temps, divers modes de graissage ont été utilisés. Primitivement, on versait tous les vingt-cinq kilomètres environ, une mesure d'huile dans le carter. Le volant barbotant dans cette huile l'entraînait et la projetait sur tous les organes à lubrifier. On peut être surpris, *a priori*, qu'elle réussit à pénétrer à l'intérieur de la tête et du pied de bielle. Voyons donc ce qui

Pendant longtemps les bielles furent baguées de bronze et souvent un tube permettait la montée de l'huile aspirée par capillarité.



se passe. Entre le maneton et la tête de bielle qui étaient lisses, il y avait un certain jeu, assez faible, il est vrai. Cela suffisait à transformer cet organe en une sorte de pompe ; quand un effort s'exerçait au-dessus du maneton, la partie inférieure de la tête de bielle s'écartait légèrement du maneton et il se formait un petit espace en forme de croissant où régnait une dépression suffisante pour aspirer l'huile. C'est donc *au-dessus* de la tête de bielle qu'il fallait pratiquer les trous de graissage et non *au-dessus*. Dans ce dernier cas, en effet, on offre à l'huile la possibilité de s'échapper. C'est une erreur capitale, malheureusement trop fréquente. Au contraire, c'est *au-dessus* du pied de bielle que les trous doivent être pratiqués. Avec les moteurs à régime rapide, ce système est défectueux à cause de la force centrifuge qui tend à chasser l'huile de la tête de bielle. Quand le volant atteint un régime élevé, il se produit un phénomène de cavitation et il n'entraîne plus d'huile. On a amélioré le barbotage primitif. Tout d'abord, on a régularisé l'alimentation d'huile. La

pompe à main a été le premier progrès. Tous les cinq ou dix kilomètres, par exemple, on injectait une dose d'huile. On pouvait donner une dose supplémentaire avant un effort, avant une côte, par exemple. On pouvait également ne pas introduire la dose d'un seul coup, mais vider progressivement le contenu de la pompe. Puis on fit mieux : le piston de la pompe remplie d'huile était repoussé par un ressort. Un pointeau réglait l'écoulement de l'huile, qui descendait goutte à goutte dans le moteur. On put supprimer la pompe en utilisant la dépression régnant dans le carter, grâce au



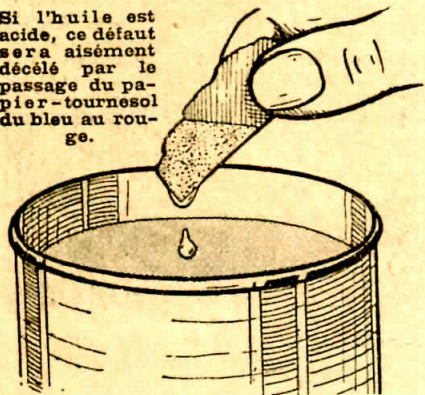
Sur les réservoirs d'huile, des décalques mentionnant le débit à avoir à la pompe remplaceraient avantageusement ceux répétant inutilement la marque.

renflard. Un pointeau réglait là aussi l'écoulement. Une cloche ou une fenêtre de verre permettait de contrôler le débit. Ces systèmes étaient déjà très satisfaisants, mais le débit était indépendant du régime du moteur et de l'effort fourni. On en vint donc à la forme que prend aujourd'hui le graissage à huile perdue, c'est-à-dire à une pompe, généralement à piston, entraînée par le moteur et débitant d'autant plus que le régime augmente. Il faudrait théoriquement que le débit fut aussi fonction de l'ouverture des gaz. Par exemple, un moteur peut tourner très vite en descente. l'admission presque fermée, il ne fournit qu'un très faible effort, la pesanteur suffisant déjà par elle-même à donner à notre machine une grande vitesse. Il n'a alors pas besoin d'un graissage abondant. Au contraire, dans une côte, le régime tombe, mais nous donnons les gaz et de fortes pressions s'exercent sur le piston. Il faudrait alors plus d'huile. On a bien réalisé des pompes mécaniques dont le débit augmente ou diminue selon la position de la manette des gaz, mais c'est une complication dont l'utilité pratique n'est pas suffisante pour justifier l'emploi courant. Une pompe mécanique dont le débit est réglé pour une allure moyenne, le 50 à l'heure, par exemple, selon les indications du constructeur (35 ou 40 gouttes à la minute) convient à toutes les conditions normales. Dans des cas exceptionnels, en montagne, par exemple, on augmentera

e débit dans les montées, et on le réduira fortement dans les descentes.

On ne se contente plus du barbotage pour distribuer l'huile à l'intérieur du moteur. Certes, l'huile que projettent les volants atteint le cylindre, puis, en descendant le long des parois, elle est amenée par des pattes d'araignées jus-

Si l'huile est acide, ce défaut sera aisément décelé par le passage du papier-tournesol du bleu au rouge.



qu'aux paliers. Mais on ne pourrait assurer un graissage suffisant de la tête de bielle, à cause de la force centrifuge. Il faut absolument que l'huile arrive au centre du roulement, surtout avec un roulement à galets qui ne peut, comme un roulement lisse, aspirer l'huile qui lui est nécessaire. On est donc amené à faire passer toute l'huile par la tête de bielle. L'huile envoyée par la pompe parcourt des canaux forcés dans l'arbre, le volant et le maneton. De là, elle est projetée de tous côtés. Remarquons que cela présente un avantage sur le barbotage par les volants. C'est que les volants graissent plus un côté du cylindre que l'autre, alors que la tête de bielle répartit l'huile beaucoup plus également.

On tend à abandonner le graissage à huile perdue. Il présente pourtant certains avantages. C'est ainsi que dès les premiers tours de moteur, l'huile restée au fond du carter est entraînée par les volants et est projetée dans le cylindre. Nous croyons donc que pour une machine qui doit s'arrêter souvent, le graissage à huile perdue est peut-être préférable, car il permet de répartir aussitôt, sans attendre que la circulation d'huile se soit établie. Par contre il offre un certain nombre d'inconvénients. L'huile qui séjourne dans le carter s'échauffe rapidement, elle est polluée des particules de métal ou de calamine, elle est diluée par les vapeurs d'essence. Certains organes ne sont pas graissés. C'est ainsi que toute la culbute est sur les moteurs à huile perdue et doit être graissée par le motocycliste lui-même à l'aide d'une pompe à graisse. Théoriquement on pourrait la lubrifier à l'aide d'une dérivation, mais la pompe a un trop faible débit pour que cela soit possible. C'est sur les machines de course que l'on a constaté l'insuffisance du graissage à huile perdue lorsqu'on exige d'un moteur un effort prolongé et c'est à la course que nous devons le graissage par circulation dit à carter sec.

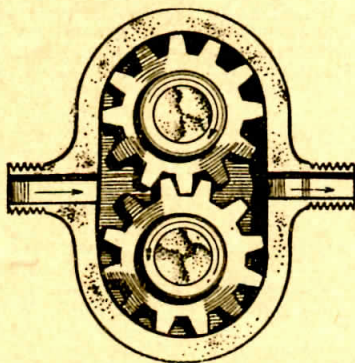
Carter sec

DANS ce système il y a une réserve d'huile qui circule continuellement. Une première pompe l'aspire du réservoir et par des canalisations multiples l'envoie aux divers points à graisser, paliers, tête de bielle, distribution et dans les moteurs

récents jusqu'à la base de cylindre et aux tiges de soupapes... Cette huile ne séjourne pas. Dès qu'elle est retombée à la base du carter, elle est renvoyée par une autre pompe au réservoir. Dans d'autres moteurs la réserve d'huile est contenue dans un compartiment du carter isolé de celui des volants ou situé au-dessous.

L'avantage du carter sec c'est d'éviter l'échauffement de l'huile, tout en assurant un graissage beaucoup plus abondant des points vulnérables du moteur. De plus, des filtres assurant la propreté de l'huile, sont placés sur le trajet parcouru par celle-ci.

Aux pompes à piston on préfère de plus en plus des pompes à engrenages. Ces pompes ont une faible puissance aspirante, c'est pourquoi elles sont au-



La pompe à engrenages fournit un gros débit mais son pouvoir aspirant est assez faible.

La pompe à piston a un débit plus faible mais peut être aisément réglée.

dessous du niveau de l'huile dans le réservoir, mais elles ont un grand débit et permettent de refouler l'huile à une pression élevée. Il n'y a nullement à redouter les remontées d'huile surtout si le piston est garni d'un segment racleur.

Vidanges

LES vidanges sont encore beaucoup plus nécessaires avec le graissage à carter sec qu'avec les graissages à huile perdue. Trop souvent, surtout avec les moteurs où l'huile est logée dans un compartiment du carter, la quantité d'huile en circulation est trop faible, en sorte qu'elle s'échauffe trop et se salit. Elle s'oxyde et elle contient alors des acides gras. Au bout d'un certain temps elle a perdu une bonne partie de ses qualités et il faut la changer. En principe, avec une réserve de 2 litres d'huile il faut vidanger au moins tous les 1.500 kilomètres. La vidange doit être complétée par un nettoyage des filtres qui se colmatent assez rapidement. Une sorte de gomme se dépose sur eux et empêche la circulation de l'huile. Les filtres seront brossés.

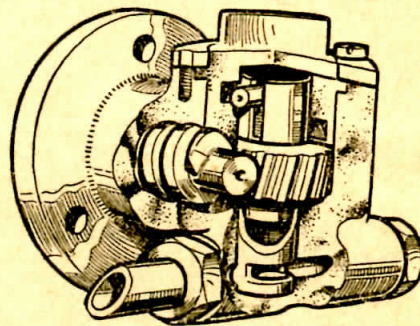
On les remettra en place puis on mettra dans le réservoir un litre environ d'huile extrêmement fluide (certaines marques font une huile spéciale pour le rinçage). Faire tourner le moteur quelques instants. Vidangez l'huile fluide. Vous la passerez sur un linge et elle pourra resservir. Faites ensuite le plein avec l'huile normale. Sur la route vérifiez assez souvent tous les deux cents kilomètres environ, le niveau de l'huile dans le réservoir et ne laissez pas baisser ce niveau.

Il est fort utile de vidanger également

l'huile qui se trouve dans le carter des moteurs à graissage à huile perdue, car si l'huile s'échappe en partie, une masse d'impuretés se dépose au fond du carter. Il n'y a qu'à enlever le bouchon de vidange alors que le moteur est chaud, à incliner la machine pour que l'huile s'écoule. Recueillir la vieille huile dans un verre de telle manière qu'on ait une indication sur la quantité d'huile fraîche à remettre dans le carter, par un bouchon qui est généralement sur le haut du carter, en avant ou en arrière du cylindre. Rincez avec de l'huile fluide en faisant tourner un peu le moteur, ou bien encore avec de l'essence, en le faisant tourner au kick starter. Ne jamais employer de pétrole. Après le rinçage versez dans le carter une quantité d'huile fraîche équivalente à celle que vous avez enlevée.

Autres organes à graisser

IL faut vérifier tous les 1.000 km. le niveau du lubrifiant dans le changement de vitesse (quand celui-ci n'est pas graissé en même temps que le moteur, comme c'est le cas de certains blocs). Par contre ne pas dépasser le niveau car le lubrifiant s'échapperait et irait dans



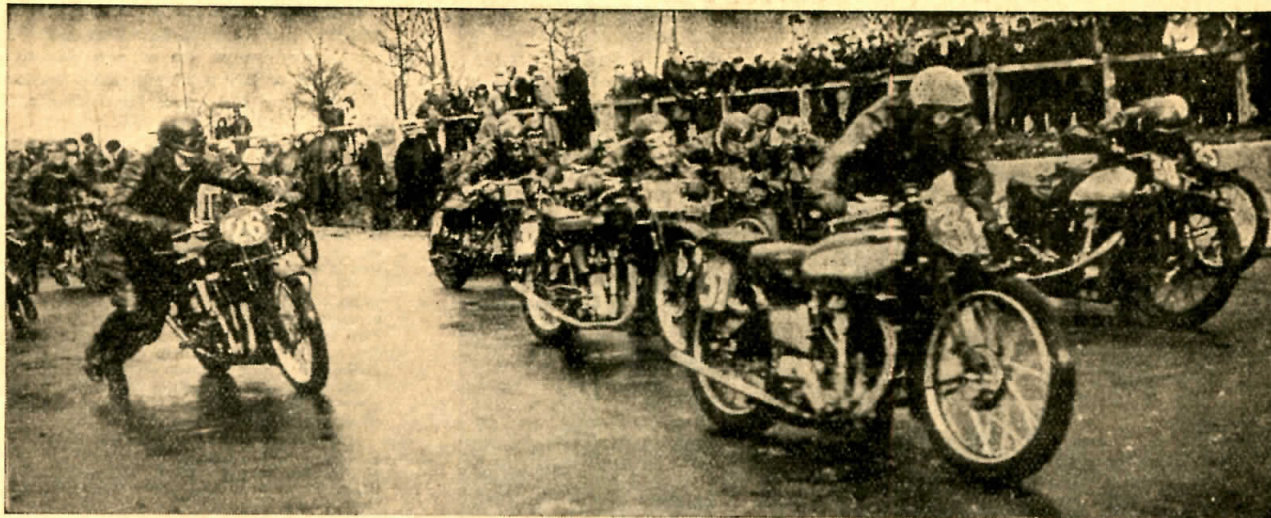
l'embrayage. Se servir toujours du lubrifiant recommandé par le constructeur. L'addition de graphite colloïdal ne peut être qu'utile. On vidangera tous les 5.000 km. après une promenade alors que la graisse est chaude et s'écoule plus facilement. Si on emploie une huile épaisse, la faire chauffer un peu pour la rendre plus fluide. Avec les machines est livrée une petite pompe à main, spéciale pour les raccords montés sur la machine, on peut se servir d'huile épaisse graphitée. Ou à défaut d'huile à moteur. N'oubliez aucun raccord ; graissez sans excès mais souvent. Si les câbles n'ont pas de graisseurs, démontez une extrémité et rattachiez la gaine au bec d'une seringue avec un bout de tube caoutchouc ligaturé sommairement.

Magnéto et dynamo doivent être graissées de temps à autre, tous les 1.000 km. avec deux ou trois gouttes d'huile de vaseline.

Les chaînes seront fréquemment lubrifiées avec des lubrifiants graphités livrés en tube d'étain. De loin en loin elles seront démontées (tous les 1.000 km. par exemple) nettoyées au pétrole (celui-ci sera décauté après usage et pourra resservir), puis passées au bain de suif ou de graisse fondue (mais non bouillante). On retirera la chaîne quand le bain sera figé.

Tous ces conseils n'ont certes rien d'original, mais si on les suit, on aura une machine agréable à conduire et on retardera l'usure et les réparations coûteuses.

H. P. BORESTROKE



Le départ de la course en ligne sur 8 tours du circuit routier de 9 km. 181. On reconnaît en première ligne: Balsa et Monneret qui masque Boura. En deuxième ligne: Willing, Tessari et Leroy. En troisième ligne, Roulin.

NOTRE CRITÉRIUM DE VITESSE ET RÉGULARITÉ

Georges Monneret (500 cmc Kœhler-Escoffier) affirme une nette supériorité enlevant les 4 épreuves

DIMANCHE dernier, *Moto-Revue* organisait à l'Autodrome de Monthéry son Critérium de vitesse et régularité. Disons de suite que l'épreuve obtint un fort beau succès d'engagements puisque 42 concurrents, dont 37 motocyclistes étaient engagés, parmi lesquels les noms les plus en vue du motocyclisme français: Monneret, deux fois champion de France, Boura, recordman de l'heure en sidecars 350, Willing, recordman du Bol d'Or, Couturier, François recordman du Bol d'Or en sidecars, Charrier et les amateurs Balsa, Tessari, vainqueur de l'éliminatoire du Bol d'Or; le courageux Venin, Roulin, etc. La lutte promettait d'être chaude et elle le fut. Malgré le temps maussade, et la pluie qui tombait par moments, vers les deux heures de l'après-midi, le public afflua nombreux pour assister aux différentes épreuves.

On connaît la formule. Les concurrents devaient effectuer un tour lancé de la piste de vitesse, puis 200 mètres « accélération freinage », départ et arrivée arrêtés, un tour contre la montre du circuit routier de 9 km. 181, et enfin 8 tours de ce même circuit, départ en ligne.

Dans ces différentes épreuves de fort belles performances furent réalisées.

Epreuve de vitesse

Le meilleur tour de piste est fait par Monneret en 51" 4/5, ce qui représente une moyenne de 177.097. Après lui les temps les plus beaux sont effectués par des concurrents qui malheureusement seront éliminés par la suite, dans les autres épreuves. Tout d'abord, l'amateur Balsa dont, une fois de plus nous admirâmes la tenue en machine, fit en 350 cmc. son tour de piste à plus de 155, puis Boura, Tessari, qui le bouclèrent 147,013 et 145,613. Venin qui n'a qu'une vieille machine, mais qui sait si bien la mettre au point qu'il fit encore son tour en 1' 04" 4/5, c'est-à-dire à 141,568. N'oublions pas de citer dans les tours les plus rapides ceux de Willing qui réalisa la vitesse

Willing (350 cmc. X...)
Leroy (250 cmc. Terrot)
Terigi (175 cmc. M. M.)
et Barthélemy (Prester-
Jonghi-Bernardet, 350 cmc.
sidecar), enlèvent leurs
catégories respectives.

de 150 km. 882 (1' 00" 4/5). Bourguin qui en sidecars 600 fit le tour à 153,405. Barthélemy en sidecars 350 qui fit 1' 14" 3/5 : 122,971.

Puis vinrent les :

200 mètres accélération freinage

Là, nous assistâmes à du beau sport qui provoqua quelquefois les bravos ou... l'hilarité du public; les plus beaux arrêts furent sans contester ceux de Leroy, de Tessari, Monneret, Balsa, Terigi, Couturier. Ce dernier effectua les 30 derniers mètres, sa roue arrière

Chez les Amateurs :

Tabart (500 cmc. M.C.P.)
Venin (350 cmc. A.M.C.F.)
Roulin (250 cmc. A.M.C.F.)
Cazenave (175 cmc.
M.C.D.F.) et Alkoff (600
cmc. sidecars M.C.D.F.)
sont premiers.

complètement bloquée, et à dix mètres de la ligne, il donnait encore l'impression qu'il ne s'arrêterait pas, ou tomberait. Une cascade de bravos salua son exploit.

Alkoff, en sidecar 600 passa la ligne, vira sec et revint en un clin d'œil; Willing eut pu faire un arrêt superbe, malheureusement, on ne sait trop pourquoi, il repartit avant d'avoir complètement stoppé, ce qui lui valut de revenir en arrière.

Le tour du circuit routier contre la montre

Se disputa en partie sous la pluie; naturellement ce fut Georges Monneret qui fit le meilleur tour en 5' 12" 3/5, soit à la moyenne de 105 km. 735, et cela constitue un remarquable exploit si l'on pense que les virages étaient humides. Parmi les tours à plus de 100, citons Willing en 5' 18" (103,940); Tessari en 5' 19" 2/5 (103,484); Balsa en 5' 22" 2 (102,521) et Boura en 5' 23" (102,391).

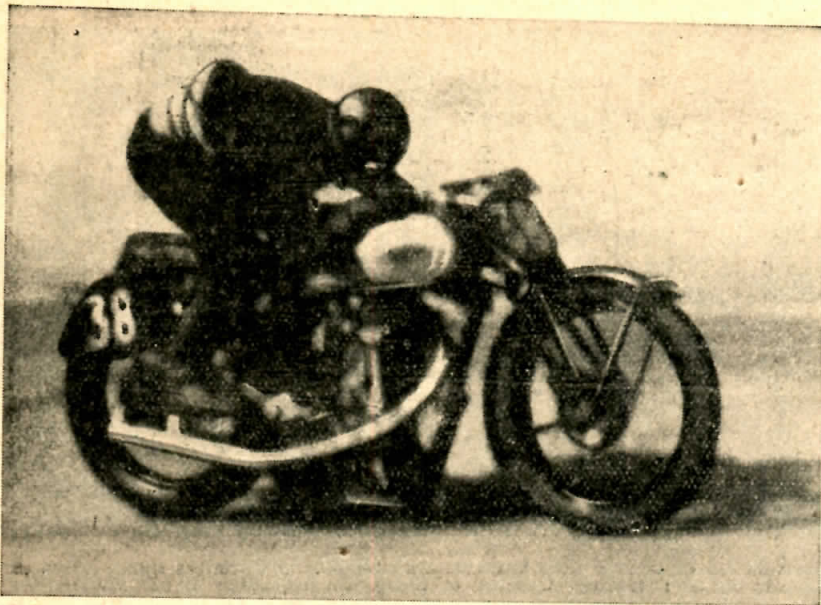
Une autre performance qui mérite d'être signalée est celle de Terigi qui en 175 fit son tour en 6' 08" 2/5, moyenne 89,720. Bien des 350 n'en feront pas autant.

Course en ligne

Au départ de cette épreuve, nous nous réjouissons à l'avance des empoignades qui n'allaient pas manquer d'avoir lieu entre Balsa, Tessari, Willing et Boura d'une part, en 350 et Terigi et Couturier d'autre part en 175. Dans cette catégorie, Couturier sur sa G.C. Benelli, avait fait un tour de piste plus rapide que Terigi, mais, à l'accélération freinage, celui-ci avait fait 15" 2/5 et Couturier 16" 4/5. Couturier avait terminé son tour du « routier » à plat et avait à cœur de prendre sa revanche.

Dès le premier tour, Monneret passe avec quelques 200 mètres d'avance sur Willing et Balsa, puis très près Tabart, Tessari, Venin qui marche fort bien, puis Couturier, Terigi, Roulin enfin Bourguin, puis à 200 mètres Barthélemy, François, puis Alkoff etc.

Au deuxième tour, l'ordre est toujours le même, mais Tessari ne repasse plus, il a cassé sa tubulure d'essence. Dommage, c'est là un excellent pilote et un concurrent dangereux qui se trouve éliminé.



Georges Monneret, 1^{er} du classement général sur Koehler-Escoffier, passe sur le raccordement du virage devant les tribunes à 180 à l'heure. Au-dessous : Willing vire aux Deux-Ponts.

Au troisième tour, un autre concurrent de valeur doit abandonner, c'est Balsa qui casse sa chaîne primaire à la reprise, après le Deux-Ponts. Puis c'est Couturier, qui, décidément malchanceux casse son câble de gaz. Cela nous prive d'assister jusqu'au bout, à sa lutte avec Térigi.

Au quatrième tour, la course est à peu près jouée et les positions sont acquises. Monneret a course gagnée. En 350, Willing ne peut plus être inquiété, Venin est le gagnant certain des amateurs dans cette catégorie. Il n'y a guère qu'en sidecars 600 où l'issue soit encore incertaine entre François et Bourguin, qui vient d'être passé, mais il engorge une bougie et ne peut plus repartir.

Au sixième tour, Courties semble se rapprocher de Venin, mais celui-ci voit le danger et repart de plus belle, s'assurant définitivement la première place des amateurs en 350 cmc.

Et les arrivées se succèdent dans l'ordre suivant : Monneret, Willing, Tabart, Venin, Leroy, Roulin, Courties, Térigi, Barthélemy Alkoff, etc.

LES CLASSEMENTS

Professionnels

Motos 175 cmc.

1. Térigi (M.M.) ; 2. Richardson (X...)

Motos 250 cmc.

1. Leroy (Terrot).

Motos 350 cmc.

1. Willing (X...).

Motos 500 cmc.

1. Monneret (Koehler-Escoffier).

Sidecars 350 cmc.

1. Barthélemy (Prester-Jonghi-Bernardet).

Amateurs

Motos 175 cmc.

1. Cazenave (M.C.D.F.) ; 2. Baudard (M.C. Paris) ;
3. Hardouin (Versailles M.C.).

Motos 250 cmc.

1. Roulin (A.M.C.F.) ; 2. Rolland (M.C.D.F.) ;
3. Jalicot (A.M.C.F.) ; 4. Mlle Defer (M.C. Paris).

Motos 350 cmc.

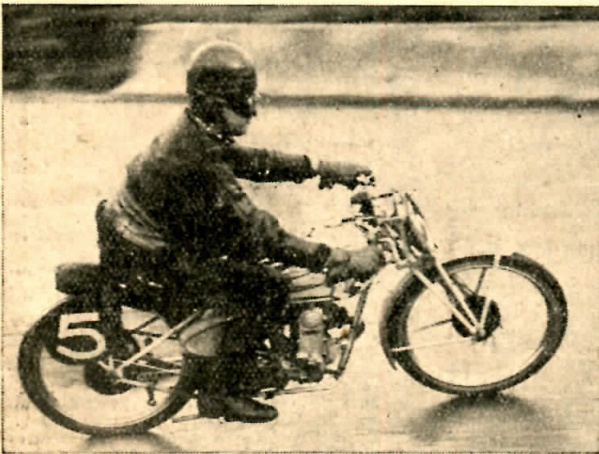
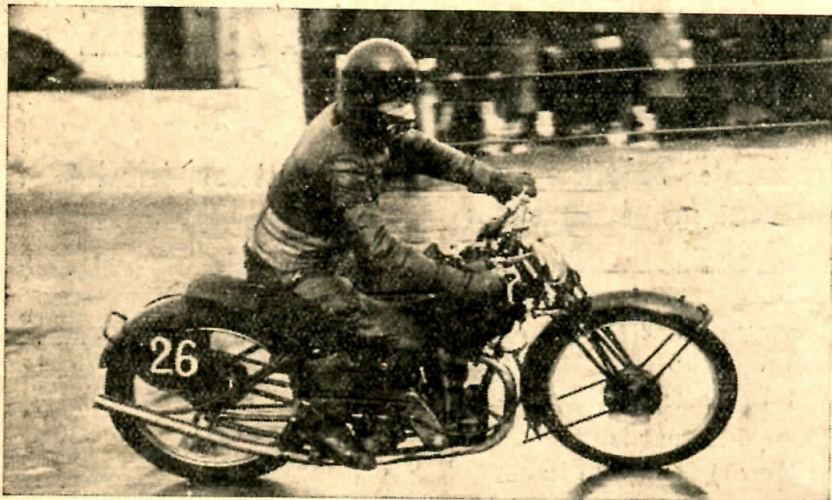
1. Venin (A.M.C.F.) ; 2. Courties (M.C. Paris).

Motos 500 cmc.

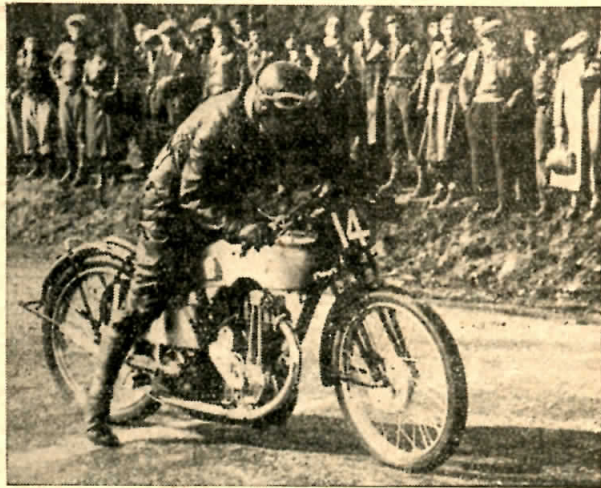
1. Tabart (M.C. Paris).

Sidecars 600 cmc.

1. Alkoff (M.C.D.F.).



Calme et pondéré, Térigi (M.M.), 1^{er} des professionnels en 175 cmc., vire aux Deux-Ponts pendant l'épreuve contre la montre



L'arrivée arrêtée de Leroy (Terrot), 1^{er} des professionnels en 250 cmc. aux 200 mètres accélération-freinage.

NE PENSEZ PAS A VOTRE MOYENNE, MAIS A L'EMBUCHÉ QUE VOUS RÉSERVE LE PROCHAIN CROISEMENT

Le classement général :

Classement général			Total
1.	Monneret	Koehler-Escoffier	4.811
2.	Willing	X...	5.147
3.	Roulin	A.M.C.F.	5.606
4.	Venin	A.M.C.F.	5.608
5.	Leroy	Terrot	5.877
6.	Terigi	M.M.	5.959
7.	Tabart	M.C. Paris	6.174
8.	Courtiés	M.C. Paris	6.285
9.	Barthélemy	Prester-Jonghi-Bernardet	6.391
10.	Alkoff	M.C.D.F.	6.640
11.	Richardson	X.	6.808
12.	Roland	M.C.B.F.	7.621
13.	Cazenave	M.C.D.F.	7.621
14.	Hardouin	Versailles M.C.	6.775
15.	Baudart	M.C. Paris	7.857
16.	Mille Defer	M.C. Paris	7.370
17.	Jalicot	A.M.C.F.	8.288

LES PRIX

LES concurrents dont les noms suivent gagnent la Médaille du Critérium de vitesse et régularité de « Moto Revue »

Professionnels

Motos

- 175 cmc. — Terigi (M.M.).
250 cmc. — Leroy (Terrot).
350 cmc. — Willing (X.).
500 cmc. — Monneret (Koehler-Escoffier).

Sidecars

- 350 cmc. — Barthélemy (Prester-Jonghi-Bernardet).

Amateurs

Motos

- 175 cmc. — Cazenave (M.C.D.F.).
250 cmc. — Roulin (A.M.C.F.).
350 cmc. — Venin (A.M.C.F.).
500 cmc. — Tabart (M.C. Paris).

Sidecars

- 600 cmc. — Alkoff (M.C.D.F.).

Voitures

- Ellievel (Amilcar).

LES COUPES

Coupe Challenge du Critérium de vitesse e régularité de Moto Revue (la plus haute récompense) : Koehler-Escoffier (Monneret).

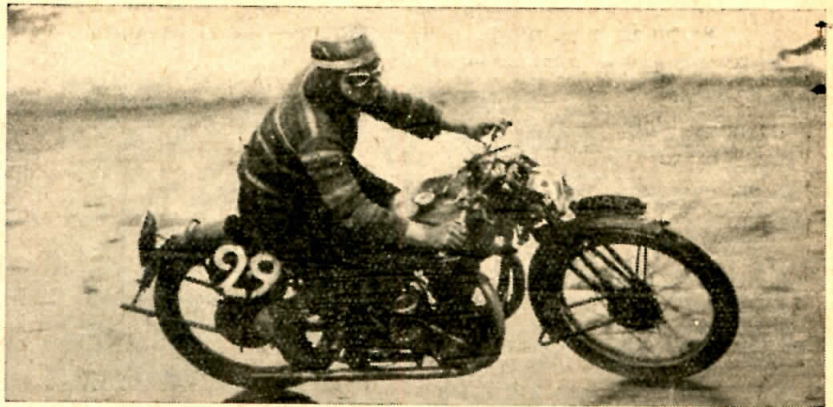
Coupe Challenge d'accélération-freinage : Koehler-Escoffier (Monneret).

Coupe Challenge du circuit routier : Koehler-Escoffier (Monneret).

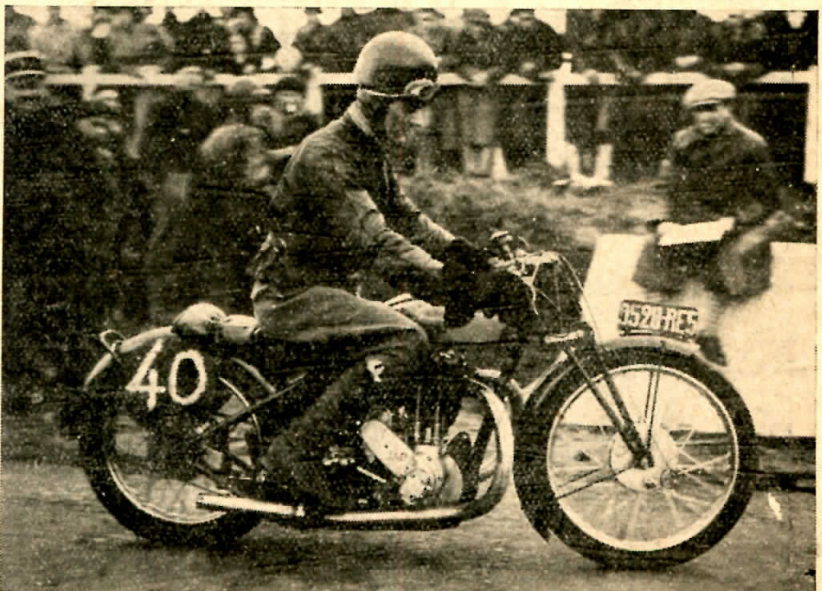
Coupe Challenge de régularité : Koehler-Escoffier (Monneret).

Coupe des sidecars : Prester-Jonghi-Bernardet (Barthélemy).

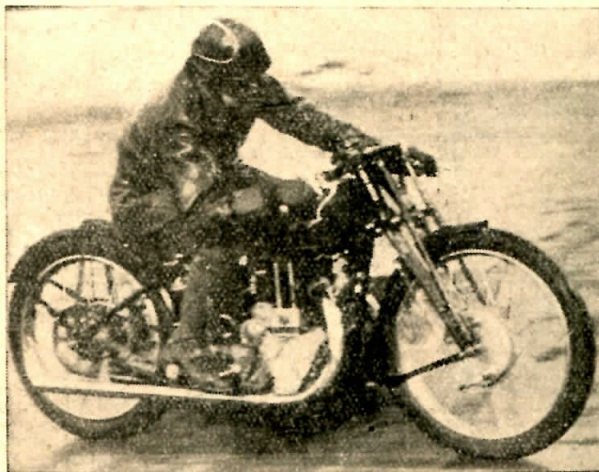
Coupe interclubs de Moto Revue : Moto Club de Paris (Courtie, Tabart, Baudart) avec un total de 20.316 points.



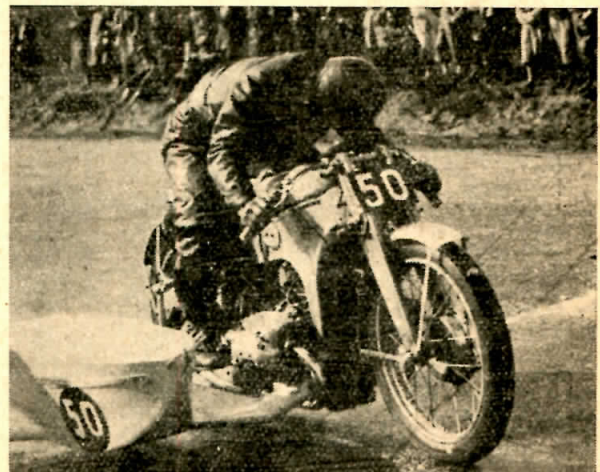
Venin (A.M.C.F.), 1^{er} des amateurs en 350 cmc., fit une course superbe dans son ensemble. Pour une fois, sa vieille machine lui a permis de donner la mesure de ses moyens. Le voici virant aux Deux-Ponts pendant la course en ligne.



Aux 200 mètres « accélération-freinage », Tabart (M.C.P.), 1^{er} des amateurs en 500 cmc. va partir



Barthélemy (Prester-Jonghi-Bernardet) au virage des Deux-Ponts. Il termina 1^{er} des sidecars 350 cmc., catégorie professionnels.



Bourguin (Gnome-Rhône-Bernardet) fait un bel arrêt à l'arrivée de l'épreuve d'accélération-freinage.

POUR LE BOL D'OR

Les coureurs dont les noms suivent ont le droit de participer au Bol d'Or 1935, sans avoir à payer de droits d'engagement.

Professionnels

Georges Monneret (Koebler-Escoffier) 1^{er} du classement général toutes catégories.

Amateurs

Roulin (A.M.C.F.), 3^e du classement général. Venin (A.M.C.F.) 4^e du classement général.

DES PRÉCISIONS

Voici les temps et les moyennes réalisés par les différents concurrents sur la piste de vitesse et sur le circuit routier. La moyenne étant indiquée entre parenthèses :

TOUR CONTRE LA MONTRE
DE LA PISTE DE VITESSE

Monneret	51" 4/5	(177,097)
Balsa	59"	(155,485)
Bourguin.....	59" 4/5	(153,405)
Willing	1' 00" 4/5	(150,882)
Boura	1' 02" 2/5	(147,013)
Tessari	1' 03"	(145,613)
Venin	1' 04" 4/5	(141,568)
Roulin	1' 07" 3/5	(135,705)

Cazenave (M.C.D.F.) qui remporta la première place au classement des amateurs en 175 cmc.

Charrier	1' 09" 1/5	(132,567)
Couturier	1' 10" 3/5	(129,938)
Leroy	1' 11" 3/5	(128,123)



Terigi	1' 11" 4/5	(127,766)
Courties	1' 12" 2/5	(126,708)
Rolland	1' 14" 2/5	(123,301)
Barthélemy	1' 14" 3/5	(122,971)
Tabart.....	1' 20" 4/5	(113,535)
Françoise	1' 24" 2/5	(108,692)
Alkoff	1' 24" 3/5	(108,435)
Richardson	1' 32" 2/5	(99,282)
Mlle Defer	1' 35"	(96,564)
Baudart	1' 37" 3/5	(93,992)
Hardouin	1' 38" 3/5	(93,039)
Cazenave	1' 50"	(83,396)
Jalicot	1' 54" 4/5	(79,909)

TOUR CONTRE LA MONTRE DU
CIRCUIT ROUTIER
DE 9 KM. 181 m. 37

Monneret	5' 12" 3/5	(105,735)
Willing	5' 18"	(103,940)
Tessari	5' 19" 2/5	(103,484)
Balsa	5' 22" 2/5	(102,521)
Boura	5' 23"	(102,331)
Roulin	5' 43" 2/5	(96,251)
Venin	5' 51"	(94,167)
Bourguin.....	5' 59"	(92,069)
Leroy	6' 07"	(90,062)
Terigi	6' 08" 2/5	(89,720)
Tabart.....	6' 20"	(86,981)
Françoise	6' 28"	(85,187)
Courties	6' 29"	(84,968)
Richardson	6' 47"	(81,211)
Barthélemy	6' 47" 2/5	(81,131)
Alkoff	6' 55" 3/5	(79,530)
Cazenave	7' 39" 2/5	(71,948)
Hardouin	7' 43"	(71,388)
Jalicot	8' 17" 2/5	(66,451)
Rolland	8' 17" 4/5	(66,308)
Baudart	8' 30"	(64,809)
Mlle Defer	8' 43"	(63,198)

CE QU'ILS ONT EU

Tessari

Tubulure d'arrivée d'essence cassée dans la course en ligne de 8 tours du circuit routier.

A propos de Tessari, signalons qu'il a fait d'immenses progrès depuis l'Éliminatoire du Bol d'Or. Il est maintenant parfaitement à plat dans les lignes droites et vire encore plus vite, ce qui n'est pas peu dire. En coureur intelligent, Tessari s'est inspiré des observations que nous avions faites pour corriger de petites imperfections de style. Il est certes appelé à devenir un homme de tout premier plan.

Bourguin

Bougies engorgées dans l'épreuve de 8 tours du circuit routier.

Couturier

Crevaison dans le tour du « routier » contre la montre et câble de gaz cassé dans la course en ligne.

Françoise

Pointeau de carburateur coincé dans le tour de piste et... tubulure d'essence cassée dans la course en ligne.

Balsa

Bris de la chaîne primaire dans la course en ligne.

Courage

Serrage dans le tour de piste et panne de sélecteur par la suite.

Charrier

Bougie engorgée pendant son tour de piste de vitesse.

Boura

Avarie de magnéto au départ de la course en ligne sur le circuit routier.

L'ORGANISATION

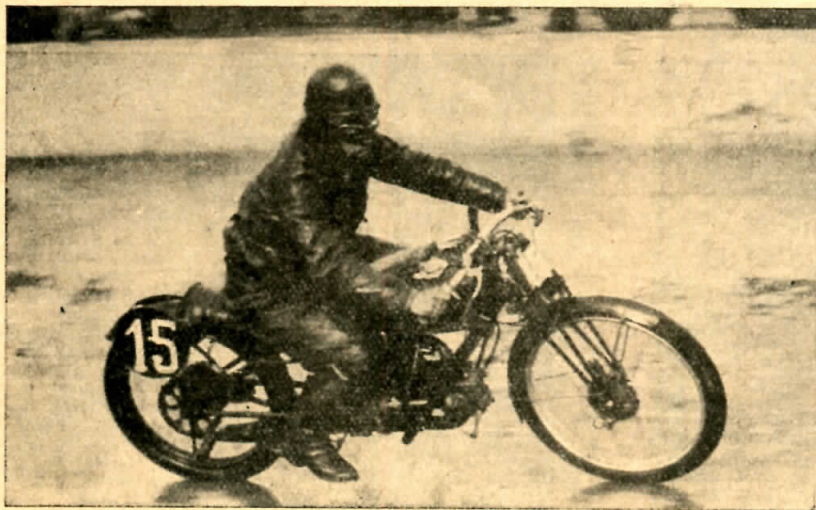
Elle fut impeccable, grâce aux commissaires sportifs, MM. Mauve, Cuillier et Blumberg qu'assistèrent MM. Charigny, Ulmer, Moulié, Cousin, Béolet, Enders et Lecue. Remercions aussi, le speaker de « La voix du géant », M. Farois, qui tint les spectateurs au courant des performances et, avec sa verve coutumière, émaille le compte rendu parlé de l'épreuve de spirituelles réflexions.

A Françoise et Tessari

Françoise et Tessari qui tous deux durent abandonner par suite d'une rupture de tuyau d'arrivée d'essence, sont priés par « Monsieur Otom », qui assistait en personne à l'épreuve, de se présenter chez lui afin de voir leurs machines équipées gracieusement de tubulures souples incassables « Tubotom ». De cette façon pareil fait ne leur arrivera plus.



Le passager d'Alkoff, (M.C.D.F.) fut pour ce conducteur un précieux auxiliaire. Le voici, au virage des Deux Ponts, presque entièrement sorti de la caisse. Alkoff termina premier des sidecars 600, catégorie amateurs.



Toujours au virage des Deux Ponts, voici l'excellent Roulin (A.M.C.F.) que l'objectif de notre photographe a saisi dans son allure bien caractéristique. Roulin termina 1^{er} des amateurs toutes catégories au classement général.

UN BON MOTOCYCLISTE EST TOUJOURS CORRECT AU GUIDON: LA CORRECTION EST LA CONFIRMATION DE L'HABILITÉ

UNE FORMIDABLE MOTO DE COURSE la RONDINE

MOTO REVUE a déjà parlé à ses lecteurs de la nouvelle motocyclette italienne Rondine (l'Hirondelle) dont les deux premiers exemplaires viennent de faire une si brillante démonstration au Grand Prix de Tripoli, terminant 1^{er} et 2^e devant un lot de machines extrêmement rapides, telles que les bicylindres Guzzi.

La Rondine est entièrement construite par la Compagnie Nationale Aéronautique de Rome, des pièces de fonderie en fonte à celles en duralumin, du moteur au changement de vitesse, de l'embrayage aux freins, du cadre à l'émaillage.

L'expérience acquise dans le domaine de l'aviation a été d'une grande utilité pour la réalisation de cette machine. Mais la C.N.A. a dû entreprendre l'étude de nouveaux problèmes qui ne se présentaient pas en aviation, tels que ceux de la boîte de vitesse, de l'embrayage, des freins et de la ... tenue de route.

Les caractéristiques

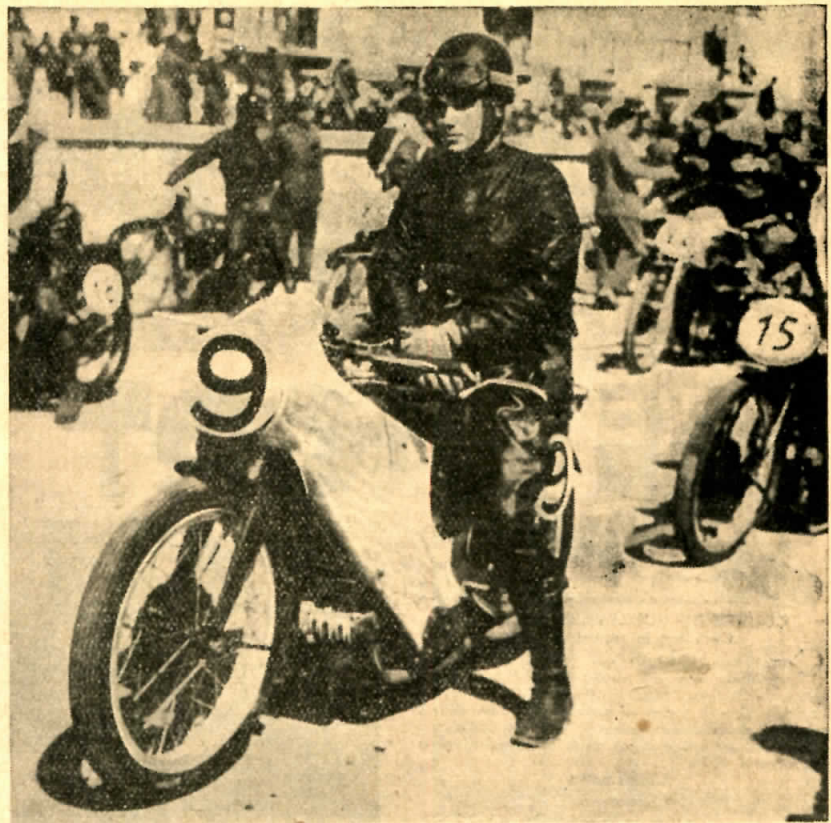
D'APRÈS ce qu'a déclaré le Comte Bonmartini, administrateur délégué de la C.N.A., la production de la Rondine semble devoir être très limitée. C'est une machine qui ne peut être mise entre les mains de n'importe qui et qui ne peut être construite comme une moto de série. Elle est capable de dépasser nettement les 200 à l'heure et, machine d'élite, elle s'adresse à une clientèle d'élite. Ce qui explique une production limitée.

Mais une autre raison s'impose à son tour, c'est que la Rondine, dans son type normal, est l'équivalent des machines spéciales de course que les maisons mettent au point elles-mêmes et ne vendent sous aucun prétexte. De plus, son prix sera extrêmement élevé, car sa construction nécessite un montage, un ajustage et une mise au point des plus minutieuses, nécessitant d'innombrables heures de travail sur chaque exemplaire.

Evidemment quelques machines seront susceptibles d'être vendues, mais seulement à des pilotes ayant fait leurs preuves, et montré qu'ils sont capables de tenir une machine à plus de 200.

Ceci dit, passons à la description :

Le moteur est un quatre-cylindres en ligne frontale incliné en avant. Le carter et les cylindres forment un seul bloc d'alliage léger et les cylindres sont chemisés en acier nitruré. La distribution s'effectue par double arbre à cames en tête. Suivant la



disposition classique, chaque cylindre a deux soupapes et une seule bougie. L'allumage est assuré par un Vertex. L'arbre moteur commande la distribution, le compresseur, le Vertex l'embrayage et la pompe à huile. Les bielles sont en acier cimenté, d'une seule pièce. L'embrayage est à disques multiples travaillant dans l'huile. Son usure est pratiquement nulle, pour la raison suivante: Les ingénieurs qui ont établi la Rondine ont estimé que le coureur qui roule à des vitesses de l'ordre de 200 km.-h. doit penser uniquement à maintenir sa machine et ne pas avoir à être distrait par d'autres manœuvres, telles que celles de l'embrayage, du changement de vitesse, etc. En conséquence, la Rondine possède une boîte de vitesses de conception

absolument nouvelle, qui permet de passer à un rapport différent non seulement sans débrayer, mais encore sans avoir à toucher à la commande des gaz. Pour changer de vitesse, une simple touche du pied droit à une petite pédale, et rien de plus. Naturellement cette boîte comporte quatre rapports.

Le cadre est entièrement en tôle d'acier matricée. A sa partie avant est placé le radiateur et au-dessus, classiquement, le réservoir d'essence, en alliage spécial d'aluminium, et contenant une vingtaine de litres.

Rien à dire sur les freins qui sont du type classique à tambours et expansion interne, si ce n'est que leur puissance est en rapport avec la vitesse de la machine.

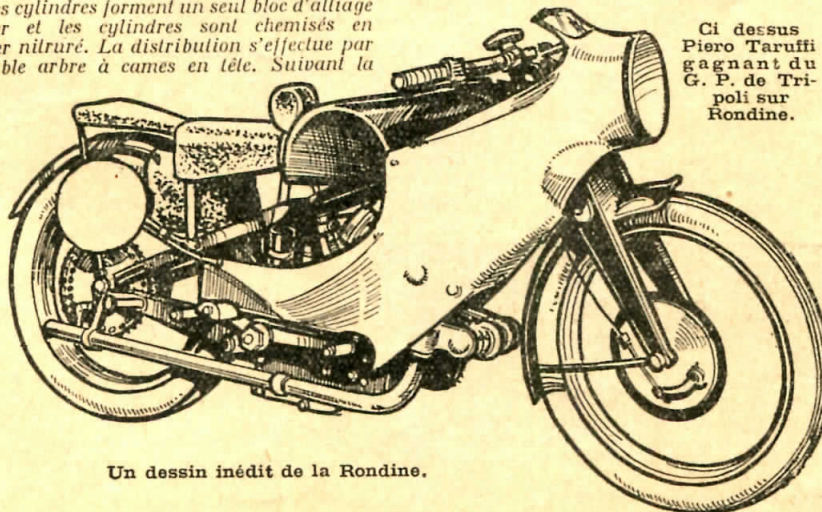
Le système de refroidissement a eau par pompe et radiateur est si efficace, qu'à Tripoli, les deux machines ont couru avec les trois quarts du radiateur recouverts.

Le poids actuel de la Rondine est de 160 kilos, mais il entre dans les intentions des ingénieurs de la C.N.A. de réduire ce poids au minimum possible. La cylindrée exacte est de 493 cmc. Nous n'avons pu avoir de données précises sur la puissance exacte que développe le moteur de cette extraordinaire machine. Tout ce que nous savons, c'est qu'il a été établi avec un tel souci de la sécurité de fonctionnement qu'on peut sans crainte de rien casser, dépasser le régime de 1.000 tours-minute!

Projets

LES projets sportifs du comte Bonmartini sont de faire participer la Rondine à toutes les épreuves internationales importantes et tout particulièrement au fameux Tourist Trophy anglais, en juin, dans l'Île-de-Man... et il compte bien l'y voir triompher.

PIEL.



Un dessin inédit de la Rondine.

Ci dessus
Piero Taruffi
gagnant du
G. P. de Tri-
poli sur
Rondine.



LE SPORT



COURSE DU BOULEVARD MICHELET Cora bat le record général

C'est dimanche dernier que le M.C. de Marseille organisait, avec son succès habituel la classique course du Boulevard Michelet. Une fois de plus l'extraordinaire Cora fit preuve de qualités étonnantes, battant le record général de l'épreuve et le record des 750 cmc.

Bergallo, sur une machine de sa construction enleva la catégorie 175.

Classements Professionnels

125 cmc. — 1. Nougier (Magnat Debon), 38" 1/5, moy. 94 km. 240 (record battu); 2. Jeanneret (Jeanne-rot), S.P.F. 42" 2/5; 3. Cazzola (Atlantic) 50".

175 cmc. — 1. Bergallo (Bergallo), 34" 1/5, moy. 105 km. 260 (record battu); 2. Braccini (Terrot), 36" 1/5; 3. Inicarb (Monet-Goyon), 38" 1/5; 4. Bec (Magnat-Debon), 39" 1/5; 5. Trotobas (Monet-Goyon), 42"; 6. Barde (Terrot), 42" 3/5.

250 cmc. — 1. Sauvign (Magnat Debon), 32" 1/5, moy. 111 km. 800 (record battu); 2. Padovani (Terrot), 32" 4/5.

350 cmc. — 1. Boëtisch (Terrot), 27" 1/5, moy. 132 km. 132 km. 350 (record battu); 2. Inicarb (Monet-Goyon), 30" 1/5; 3. J. Braccini (Terrot), 32" 1/5; 4. Bernard (Terrot), 46" 1/5.

500 cmc. — 1. Boëtisch (Terrot), 28" 1/5, moy. : 127 km. 660; 2. J. Braccini (Terrot), 28" 2/5; 3. Padovani (Terrot), 28" 3/5; 4. Caizergues (Motoconfort) 35" 2/5.

750 cmc. — 1. Cora (Monet-Goyon), 27" 3/5, moyenne. 130 km. 430 (record battu).

1.000 cmc. — 1. Cora (Monet-Goyon), 25" 3/5, moy. 140 km. 620, record général battu.

Sidecar 600 cmc. — 1. Berthe (Koehler-Escoffier), 34" 3/5, moy. 104 km. 040 (record battu); 2. Amort (Gnome-Rhône), 36" ; 3. Garrigue (B.S.A.), 40" 2/5.

Sidecars 1.000 cmc. — 1. Amort (Bernardet-Jap), 32" 2/5, moy. : 112 km. 500 (record battu).

Cyclecars 500 cmc. — 1. Chevenet (Chevenet), 38" 2/5 moy. : 94 km. 750 (record battu).

Cyclecars 750 cmc. — 1. Vilhet (Darmont 39" 1/5, moy. : 91 km. 830 (record établi).

Cyclecars 1.100 cmc. — 1. Vilhet (Darmont), 41" 4/5, moy. : 36 km. 120.



Jeannin (Prester), vainqueur du Grand Prix des petites motos dont on voit le départ en tête de la présente page. Jeannin se trouve à la corde.

Amateurs

125 cmc. — 1. Bacou (M.B.C. Cannes), 1' 1" 2/5 moy. : 59 km. 600 (record battu).

175 cmc. — 1. Neyrolle (A.M.C. Aix), 41" moy. 87 km. 800.

350 cmc. — 1. Garcia (M.C. Marseille), 30" 4/5, moy. : 116 km. 880 (record battu); 2. Poste (M.C. Marseille), 35"; 3. Gonfard (M.C. Marseille), 34" 3/5; 4. Coutras (M.C. Marseille), 41" 1/5; 5. Rey (M.C. Marseille), 42" 1/5.

500 cmc. — 1. Cresta (M.C. Marseille), 32". moy. : 112 km. 500.

COURSE DE COTE DE CHAVIGNY-NANCY

Le groupement motocycliste de l'A.C. Lorrain organisait, dimanche dernier sa course de côte de Chavigny, près de Nancy. Epreuve fort réussie qui permit à l'amateur Fourninet, du Club organisateur, de réaliser le meilleur temps. Signalons la très belle performance de Cuny, qui sur sa vieille Monet-Goyon deux temps fit le meilleur temps des 175 cmc. et gagna en 500 cmc. professionnels avec une machine dont il n'avait nullement l'habitude.

Classement

175 cmc. prof. — 1. Cuny (Monet-Goyon), 1' 1" 4/5 (moy. 58 km. 252).

175 cmc. amat. — 1. Dorion (G.M.A.C.L.), 1' 2" 2/5 (moy. 57 km. 692); 2. François (G.M.A.C.L.), 1' 30" 4/5.

250 cmc. prof. — 1. Muller (Monet-Goyon), 56" 1/5 (moy. 64 km. 057).

250 cmc. amat. — 1. Monti (G.M.A.C.L.), 59" moy. 61 km. 017); 2. Hiltz (G.M.A.C.L.), 59" 1/5.

350 cmc. amat. — 1. Fourninet (G.M.A.C.L.), 48" 3/5 (moy. 74 km. 074 (record égalé); 2. Hoffmann (G.M.A.C.L.), 50"; 3. Monti (G.M.A.C.L.), 50" 4/5.

500 cmc. prof. — 1. Cuny (Saroléa), 48" 4/5 (moy. : 3 km. 770)

500 cmc. amat. — 1. Fourninet (G.M.A.C.L.), 45" 3/5 moy. 78 km. 947.)

Cyclecars 1.100 cmc. prof. — 1. Binoche (Darmont), 50" 2/5 (moyenne 71 km. 429, record battu).

LE GRAND PRIX DES PETITES MOTOS

Dimanche dernier, avant notre Critérium de vitesse et régularité à Montlhéry eut lieu, une épreuve réservée aux motos jusqu'à 125 cmc. organisée par notre confrère l'Auto.

Signalons, la très belle performance de Jeannin sur Prester qui eut sans nul doute trouvé un adversaire des plus « coriaces » en Gilbert Wech, si celui-ci n'avait eu la malchance de casser une tubulure d'huile.

Classement

1. Jeannin (Prester Aubier et Dunne), 101 km. 929 en 1 h. 4' 58", moy. horaire : 94 km. 134.

2. Charollais (professionnel), 99 km. 381 en 1 h. 16" 20" moy. : 78 km. 115.

3. Sené (A.M.C.F.), 99 km. 381, en 1 h. 16" 25", moy. : 77 km. 861.

4. A. Duc (A.M.C.F.), à 7 tours.



L'ASSOCIATION Française des coureurs de Dirt-Track sous l'impulsion de Paulot, le doyen des coureurs de cendrée a eu de nombreux succès la saison dernière. Cette association groupant la majorité des coureurs français et étrangers résidant actuellement en France, se met à la disposition des vélodromes, moto-clubs organisations françaises et étrangères que la question pourrait intéresser.

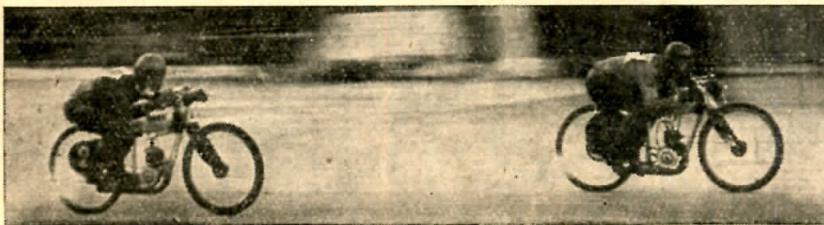
L'Association n'ayant pas de manager, pour tous renseignements et conditions écrire : Paulot, 12, rue de Bagnolet, Vincennes (Seine).

ASSUREZ-VOUS

TOUTES
LES ASSURANCES
A TOUTES
LES COMPAGNIES

Centralisation générale des primes les plus réduites aux primes les plus élevées, au choix de l'assuré.

Polices le jour même.
Demander tarifs à La
Maison de la Moto.



Au cours du Grand Prix des petites motos à Montlhéry, Wech (Prester) devant Jeannin (Prester).

CALENDRIER

21 Avril

Trophée Auto-Motocycliste Varois
(A.C. du Var et M.C. d'Hyères)

28 avril

Kilomètre lancé à Nantes (C. M. Nantais). Circuit de l'Eure à Eureux, régularité (A.C. Ouest).

5 mai

Circuit de Touraine, régularité
(A. C. Ouest et M.C. de Touraine).

CIRCUIT DU SUD-OUEST

M.C. Bordeaux, 21 avril

Le onzième Circuit du Sud-Ouest organisé par le Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest, aura lieu les 21 et 22 avril.

Cette épreuve de régularité pure se déroulera en deux étapes sur un parcours de 722 kilomètres.

La première étape de 397 kilomètres se déroulera par Langon, Bazas, Roquefort, Tarbes, Saint-Gaudens, Massat et Foix et comportera la montée chronométrée du Col de Port.

La deuxième étape aura lieu le lundi, sur l'itinéraire : Foix, Toulouse, Agen, Bordeaux, soit un parcours de 325 kilomètres.

LE BOL D'OR

Française est inscrit

La classique épreuve qui va se disputer les 11 et 12 mai prochain, en forêt de Saint-Germain et qui est organisée pour la quatorzième fois par l'A.M.C.F. et l'A.C.I.F. va revêtir cette année une importance exceptionnelle...

Rendez-vous de tous les spécialistes de grand fond, ces 24 heures réuniront l'élite des champions du guidon. Le populaire Français, recordman des sidecars 600 cmc., est engagé, il pilotera sa rapide Norton et compte bien élever son record de 1.705 km. 440.

De nombreuses autres inscriptions ont été régularisées, citons parmi celles-ci les engagements de l'Héritier en moto 500 cmc. et de Fourcel, en moto 350 cmc. deux bons conducteurs du M.C. de Maisons-Alfort. Parlons aussi de la participation du courageux A. Duc, sur moto 125 cmc., qui fit un si brillant début de course dimanche dernier au cours du Grand Prix de l'Auto.

Enfin signalons que Tessari, le grand vainqueur de l'Eliminatoire du Bol, passe professionnel et conduira une rapide 350 cmc., dont le nom sera connu plus tard.

Cela nous promet une belle animation. Précisons que la clôture des engagements (celle à droits simples) a eu lieu jeudi dernier à 18 heures.

Renseignements et règlements, chez M. Mauve, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e).

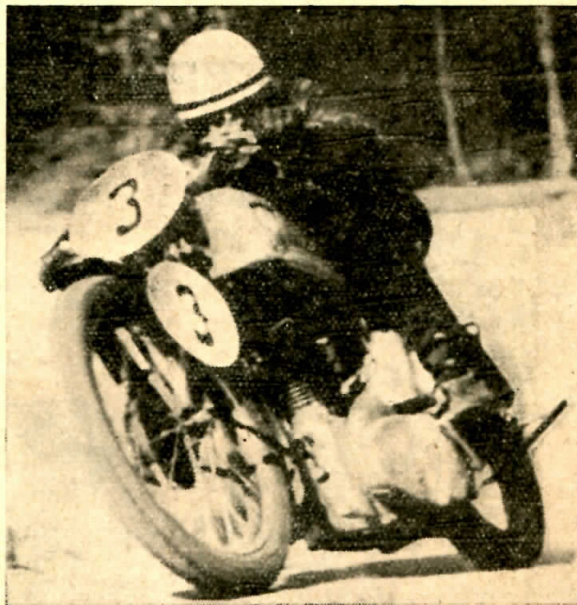
NICE-GRENOBLE-NICE

M.C. Nice 12 mai

Cette épreuve de régularité, organisée par le M.C. de Nice se disputera le 12 mai, sur une distance totale de 680 kilomètres. Elle est ouverte aux motos de 175 à 1.000 cmc., aux sidecars de 350 à 1.000 cmc. et aux cyclecars trois roues de 350 à 1.000 cmc.

Engagements au M.C. de Nice, 18, rue du Maréchal-Pétain, Nice, ou chez M. Muraira, 9, rue H.-Sauvan, Nice. Clôture à droits simples le 14 mai à 19 heures, à droits doubles le 6 mai à 24 heures. Amateurs 25 francs, professionnel 100 francs. On peut consulter le règlement au Bureau sportif de Moto Revue.

Au cours de la course d'Eilenriede, l'Anglais Mellors, 1^{er} des 350 cmc., sur la nouvelle N.S.U. de course.



LE CIRCUIT DE BOURGES

M. C. du Berry avec le concours de « Moto-Revue » 9 juin

Cette belle épreuve, organisée par le Moto-Club du Berry, avec le concours de Moto-Revue, aura lieu, cette année, le 9 juin ; elle est ouverte aux motocyclettes de 175 à 500 cmc. et aux sidecars 600 cmc. Elle a lieu sur un circuit de 1 km. 600 comportant trois virages à angle droit, une épingle à cheveux et un virage en S au bas d'une dure rampe, c'est dire combien le coefficient pilote aura d'importance.

Les engagements, 50 francs pour les professionnels et 25 francs pour les amateurs, sont ouverts dès maintenant et seront clos le 31 mai, à minuit, à droits simples et le 6 juin, à droits doubles. Toutefois, il convient de noter qu'aucune prime de départ ne sera allouée aux concurrents dont les engagements parviendraient après le 31 mai.

Cette épreuve est fort bien dotée, puisque les prix suivants sont affectés aux premiers de chaque catégorie. En 175 : 300 francs professionnels et 200 francs amateurs. En 250 : 400 et 300. En 350 : 600 et 400. En 500 : 700 et 500. Sidecars : 600, amateurs ou professionnels.

Ceci sans préjudice des prix en espèces qui viendront récompenser les deux suivants en 175, 250 et 350 cmc., les trois suivants en 500, les quatre suivants en sidecars.

A ce prix viendra s'ajouter une prime de 200 francs pour les coureurs ayant envoyé leur droit d'engagement avant le 1^{er} juin.

Règlements au Bureau sportif de Moto Revue.



LA COURSE D'EILENRIEDE

De notre correspondant particulier à Berlin :

CERTAINEMENT, le nombre des participants étrangers n'a pas été si élevé que les années précédentes. Toujours est-il que l'Italien Sandri, les Anglais Tyrell Smith, Manders, Dickwell et Mellors, ce dernier, sur une machine allemande, les Suédois Strömberg et Göllich sur les rapides Husqvarna représentaient des adversaires dangereux pour l'élite allemande.

Les constructeurs des N.S.U. et D.K.W. ont clairement montré qu'ils ont perfectionné énormément leurs machines de course. Dans la catégorie 250 cmc., D.K.W. remporta la première, deuxième, troisième, et cinquième place ; et dans la catégorie 500 cmc. : la première et deuxième place. Mansfeld, sur D.K.W. 500 cmc. munie récemment d'une suspension par bandes de caoutchouc, réalisa le meilleur temps de la journée en couvrant les 147 km. 600 du parcours à la moyenne de 115 km. 600, alors que son camarade d'écurie Bauhofer qui a déjà gagné cinq fois la course d'Eilenriede n'atteignait que 115 km. 400. Mais l'équipe de N.S.U. (Mellmann, Steinbach et Rütchen) ne fut battue que de peu.

Dans la catégorie 350 cmc., les Anglais Mellors (N.S.U.) et Tyrell Smith (A.J.S.) furent les grands favoris après que Loof eut cassé sa nouvelle Impéria à l'entraînement. Mellors gagne cette catégorie couvrant les 147 km. 600 du parcours à la moyenne de 108 km.-h. 300 devant Tyrell Smith (106 km.-h.). N.S.U. n'a pas fait une mauvaise affaire en engageant l'Anglais Mellors pour cette saison.

Le vainqueur de la catégorie 250 cmc., Geiss sur D.K.W., réalisa la moyenne de 101 km. 500 sur la même distance.

Résultats techniques

250 cmc. (30 tours, 147 km. 600). — 1. Geiss (DKW), 1 h. 27' 16" 2/10 (moy. 101 km. 5) ; 2. Klein (DKW), 1 h. 27' 36" 2/10.

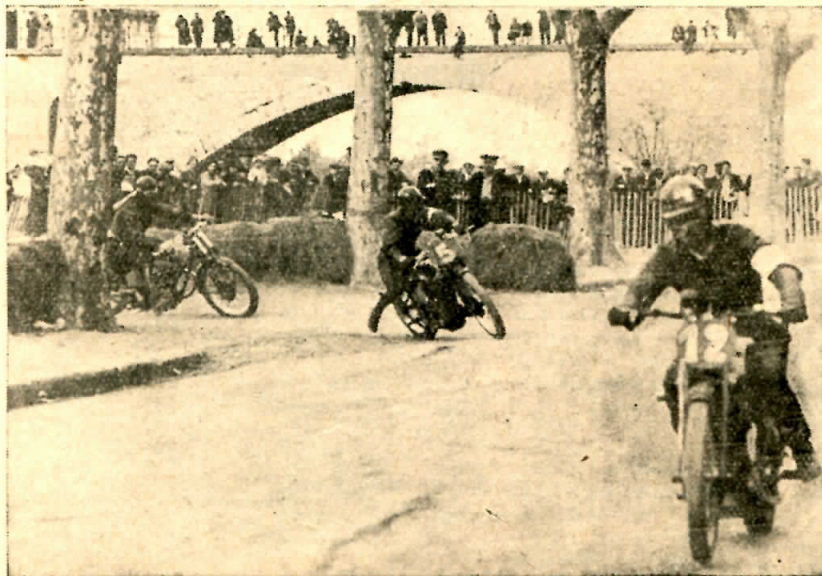
350 cmc. (147 km. 600). — 1. Mellors (NSU), 1 h. 21' 50" 3/10 (moy. 108 km. 300) ; 2. Tyrell-Smith (AJS), 1 h. 23' 38" 4/10.

500 cmc. (147 km. 600). — 1. Mansfeld (DKW), 1 h. 16' 36" 3/10 (moy. 115 km. 4) ; 2. Bauhofer (DKW), 1 h. 16' 42" 4/10.

Sidecar 600 cmc. (98 km. 400). — 1. Kehrmann (DKW), 58' 12" (moy. 101 km. 400) ; 2. Schneider (NSU), 58' 21" 2/10.

1.000 cmc. (9 km. 200). — 1. Ehrlenbruch (Imperia), 29' 28" 2/10 (moy. 100 km. 200) ; 2. Braun (Tornex), 30' 3" 1/10.

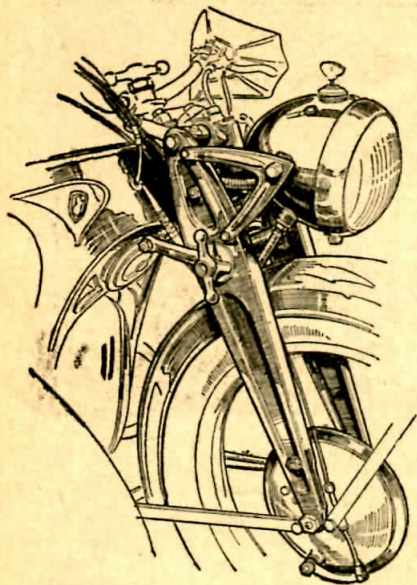
Fritz WITTKIND.



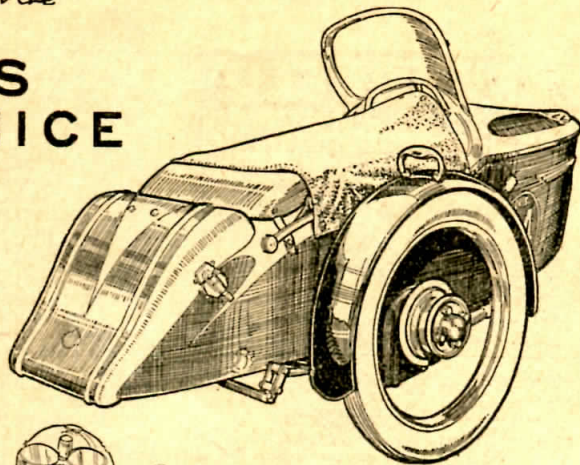
Au Grand Prix d'Avignon que gagnera Cora. Après un virage difficile, Brunello devant Cora et Berthier. (Photo de M. Nel).

APRES PARIS-NICE

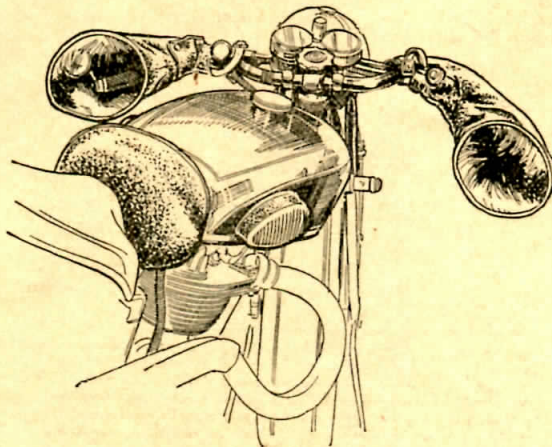
QUELQUES CROQUIS
DE
PESAGE



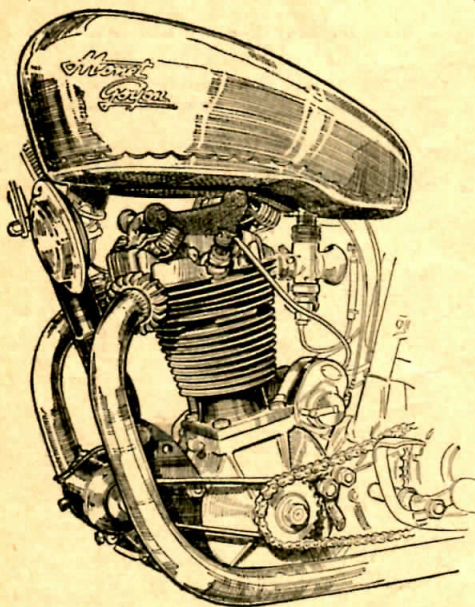
Ci-contre, à gauche, la fourche de la Zündapp de Von Krohn.



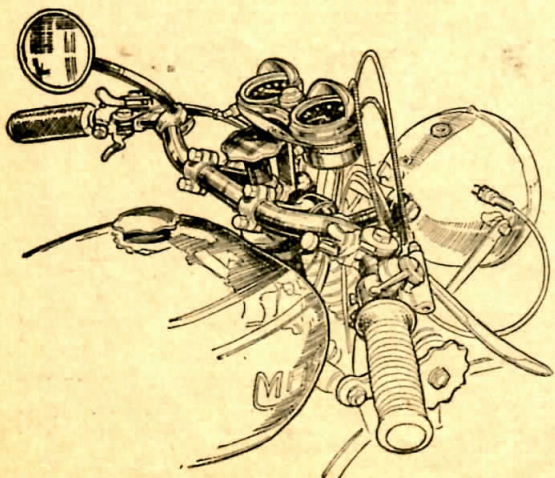
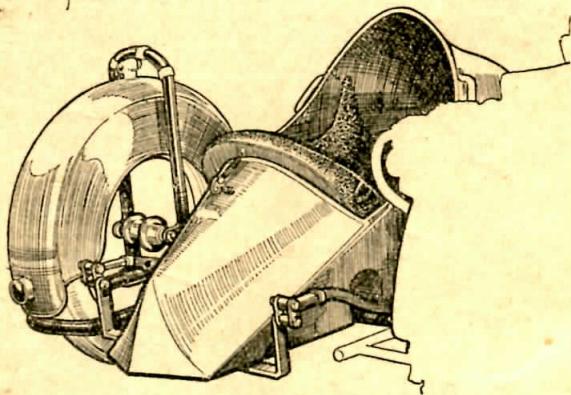
Ci-dessus, le nouveau sidecar Bernardet, grand routier aérodynamique qui équipait l'F.N. de Gillot.



Ci-contre, la Peugeot de Dumont était confortablement équipée... qu'on en juge.

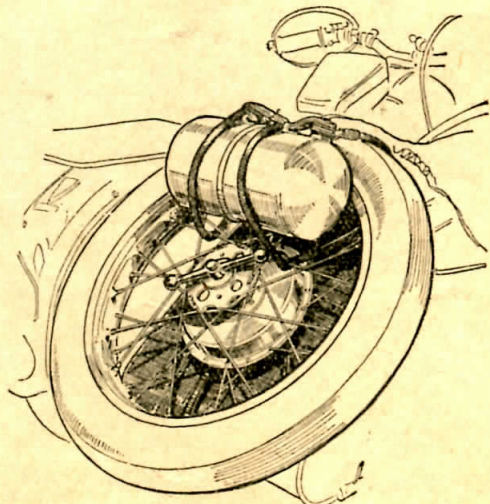


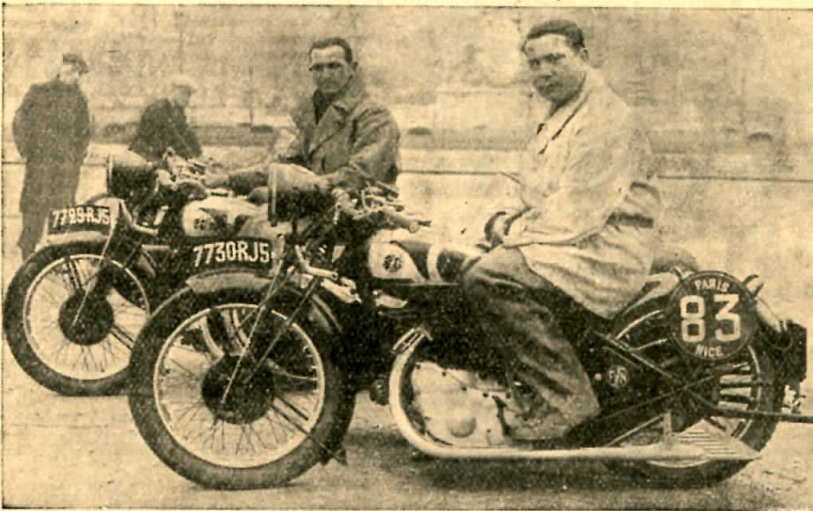
Ci-contre, à gauche, la nouvelle 500 cmc. Monet-Goyon L.S. 5, avec ressorts en épingles à cheveux et graissage par circulation. A droite, le sidecar Marmonnier de course.



La Mas, de Nardi, à gauche, était d'une belle présentation. La montre et l'indicateur de vitesse avaient deux petites coquilles évitant la réflexion des lumières.

A droite, Von Krohn, précautionneux, avait attaché à l'arrière de son « Précision » un bidon de secours.

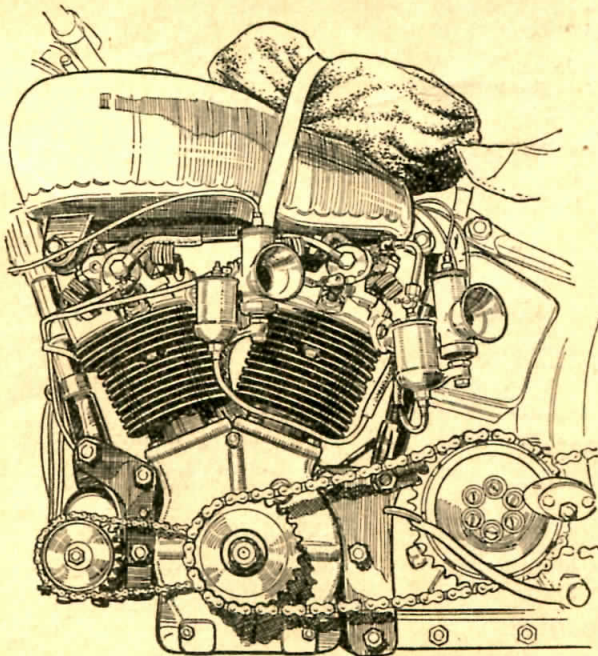




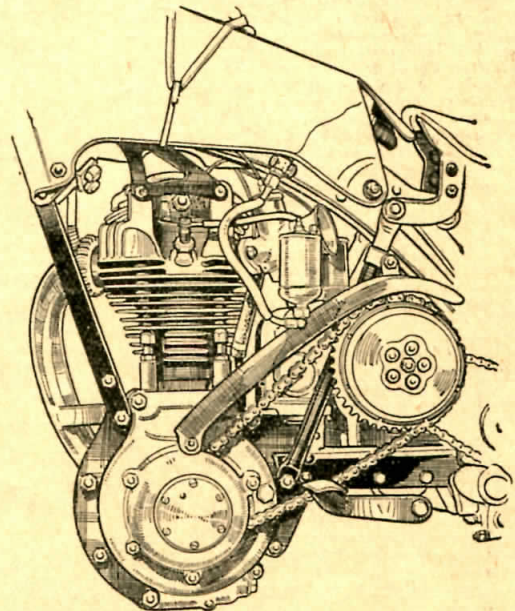
En haut à gauche, l'amateur Meistermann (sidecars 600). Au milieu, Bernard (Gnome-Rhône-Bernardet). A droite, l'amateur Matto (500 cmc.).

Ci-contre, Gillot et Richard, dont les deux sidecars F.N. firent une si belle démonstration.

A LA COURSE DE CHATEAU-THIERRY



Le formidable moteur de la 1.000 cmc. de Monneret a maintenant deux carburateurs et des ressorts en épingles à cheveux. Remarquer l'énorme « braquet ».



Andreino avait, dans son cadre « berceuse » Clément-Gladiator, un nouveau moteur Terrot 500. Le carburateur est fort incliné et le pignon moteur est enfilé dans une coquille portant un roulement pour l'extrémité de l'arbre moteur.

LES CLUBS

A L'ÉLIMINATOIRE DU BOL D'OR



Un stand bien organisé était celui du M.C. Diéppe. A droite, on voit Jullien après son abandon pour réservoir d'essence crevé.



COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Le Comité de l'U.M.F. s'est réuni le 10 avril à l'Automobile Club de France, à 14 h. 30, sous la présidence de M. A. Pérouse, président.

Affiliations. — Après avoir examiné les avis favorables des Unions Motocyclistes Régionales intéressées, le Comité prononce l'affiliation du Moto-Club Seynois et de l'Union Sportive Dijonnaise.

Le Comité accepte la demande adressée par l'Amicale Motocycliste Dijonnaise concernant son changement de titre en adoptant le nom de Moto-Club de Bourgogne.

Démissions. — Les démissions du M.C. Clodoaldien et du M.C. Picard sont enregistrées.

Visite du Circuit de Nancy. — M. Sénéchal rend compte de sa visite du Circuit de Nancy et le Comité adopte les conclusions de son rapport.

Congrès de la F.I.C.M. — Le Comité examine certaines propositions à présenter au prochain Congrès de la F.I.C.M. et désigne pour représenter l'U.M.F. à ce Congrès, M. Printamp, à titre de délégué.

Réclamations. — Le Comité examine un certain nombre de réclamations qui nécessitent un supplément d'enquête et charge son Bureau de prendre les décisions nécessaires avant la prochaine réunion.

Vœu émis par l'U.M.R.E. — Le Comité charge également son Bureau de prendre une décision à la suite du vœu émis par l'U.M. de la Région de l'Est concernant la délivrance des triptyques par certains clubs.

Rallye Exposition de Bruxelles. — Le Comité accepte l'invitation qui a été adressée à l'U.M.F. par les organisateurs du Rallye Exposition de Bruxelles et décide de constituer une équipe officielle pour représenter l'U.M.F. dans cette manifestation.

Grand Prix de Hollande. — La proposition des organisateurs du Grand Prix de Hollande sera transmise à la Chambre Syndicale du Cycle et du Moto-cyclisme pour être communiquée à tous les constructeurs de motocyclettes qui seraient susceptibles de participer à cette course.

La séance est levée à 16 heures et la prochaine réunion est fixée au 5 juin à 14 h. 30.

La Commission Sportive s'est réunie aussitôt après le Comité pour examiner le règlement du Tour de France Motocycliste qui a été adopté.

MOTO-CLUB PALAISIN

Le dimanche de Pâques, le M.C. Palaisien, organise son Gymkhana doté de nombreux prix. Rendez-vous à 2 heures au rond-point de l'Éléphant, à Palaiseau.

Lundi, 22 avril, sortie sur Fontainebleau et la Vallée du Loing. Les isolés sont amicalement invités.

LE CIRCUIT DE LA FLÈCHE

Ainsi que nous l'avons annoncé dans nos derniers numéros, cette épreuve est assurée d'un grand succès. En effet, sa formule et son itinéraire en font une épreuve de régularité et d'orientation la plus grande attrait. De nombreux concurrents se sont déjà faits inscrire.

C'est le 28 avril qu'elle se disputera, sur un parcours de 173 km. 500 comportant les routes les plus variées dans la région Est de Paris. Trois challenges et de nombreux prix viendront récompenser les concurrents et les clubs participants. Rappelons que cette manifestation est ouverte à tout motocycliste et tout automobiliste. Demander tous renseignements, règlement complet, itinéraire détaillé et adresser les engagements sans retard à « La Flèche » Moto-Club de Vincennes et sa région, 54, rue de Montreuil, à Vincennes, ou à son président, 6, villa de la Tourelle, à Montreuil-sous-Bois (Seine).

FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DE FRANCE

MM. les Membres du Comité Directeur, de la Commission ainsi que MM. les Présidents des Clubs ou leur représentant sont instamment priés d'assister à l'assemblée extraordinaire qui se tiendra au Siège Fédéral à Metz, 6, rue Mazelle, le Dimanche 21 courant, à 14 h. 30 précise.

L'Ordre du jour étant de la plus haute importance entre autres : 1° L'organisation du Rallye-Ballon ou Avion du 16 juin ; 2° Metz-Paris-Metz des 13 et 14 juillet ; 3° Fête Fédérale des S.A.G. de la Moselle ; 4° Revue officielle France Moto et Auto ; 5° Délivrance de Triptyques tous pays moto et auto ; 6° Admission de nouveaux clubs ; 7° Commission de tourisme ; 8° Circuit des Champs de Bataille à Verdun le 28 courant, etc., etc., il est du devoir de tous les dirigeants de participer aux travaux et de donner aide et assistance au Comité Directeur.

NOS PRIMES

de
remboursement d'abonnement

A l'occasion des fêtes de Pâques,
nous consentirons à nos abonnés,
sur les primes de remboursement
d'abonnement, une

REMISE DE 20 %

à partir de la parution de ce numéro
et jusqu'au 28 avril prochain.

M.C. DE PARIS

Chaque dimanche une sortie

La sortie du 14, à Montlhéry (Critérium de Moto Revue) a été une belle journée de sport, contrariée, hélas ! par le mauvais temps. Malgré cela, une quarantaine de participants se trouvaient autour du ciment de notre bel autodrome et n'eurent pas à regretter leur déplacement ; ils eurent le plaisir de voir une fois de plus, les couleurs du M. C. Paris à l'honneur, tout en prenant un bon bol d'air pur.

La sortie de Pâques, sur les Alpes Mancelles, comportera trois départs : 1° samedi 5 heures ; 2° samedi 15 heures ; 3° dimanche 5 heures. Tous ces départs auront lieu Porte Maillot. Déjeuner et coucher à Fresnay-sur-Sarthe. Hôtel Saint-Jacques, carrefour Saint-Jacques. Kilométrage total : environ 500 kilomètres.

Renseignements et itinéraires : au siège le mercredi, à 21 heures, 5, avenue Victoria, et tous les jours à la permanence de 8 à 20 heures, 19, rue Charles-V. Tél. Archives 87-51.

FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DU CENTRE-EST

Nous confirmons que c'est bien le 19 mai prochain que l'Union Motocycliste Dijonnaise a fixé son épreuve de régularité pour motos et side-cars (amateurs) sur les parcours Dijon-Paris-Dijon.

Actuellement, plus de 5.000 francs de prix ont été recus, le premier prix sera un vélomoteur d'une grande marque connue, de nombreux autres prix de valeur et des coupes superbes seront remises aux lauréats.

Les engagements sont reçus à droit simple jusqu'au 5 mai à minuit, ils pourront encore être recus après cette date dans des conditions déterminées par le règlement.

Pour tous renseignements, s'adresser au Président de l'U.M.D., 8, place de la Banque, Dijon.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

A l'occasion des fêtes de Pâques, l'Amicale organise une sortie de deux jours sur les châteaux de la Loire. Visite des châteaux.

Orléans, Chambord, Blois, Amboise, Tours (coucher). Retour le lundi par Châteaurenault, Vendôme, Châteaudun et Chartres où aura lieu la jonction avec les participants de la sortie du lundi pour l'entrée à Paris en groupe.

Frais approximatifs (logement, essence et lubrifiants compris), 180 fr. pour 2 personnes et 125 fr. pour une personne.

Lundi, sortie d'un jour sur Chartres, départ à 8 heures du matin, Porte d'Orléans, pour les 35 km. à l'heure ; 8 h. 15, pour les 55 km. à l'heure ; 8 h. 30, pour les 80 km. à l'heure.

Déjeuner à Chartres, Maison Housset, place Saint-Fierre. Prix : 12 fr., service compris. Retour vers 19 heures.

Le départ pour la sortie des deux jours aura lieu porte d'Orléans, dimanche matin à 5 heures.

Un seul groupe marchant à 75 km. à l'heure. Que tous nos adhérents et amis participent à l'une de nos deux sorties, qui se transformera en une seule lundi de Chartres. Une surprise est réservée à nos participants.

SPORTING MOTO CLUB PARISIEN

Les membres du Club s'étaient donnés rendez-vous très nombreux à Rouen, pour encourager leurs camarades engagés dans le Circuit de Normandie. En effet, malgré sa fondation récente, le Club avait décidé de participer à cette épreuve d'endurance et de régularité de près de 700 km. Les engagés ont vaillamment défendu les couleurs du Club et ce, malgré un parcours rendu très dur par le mauvais temps. Grande fut la joie des quelques 60 membres du Club, de pouvoir acclamer premier sans pénalisation Boucheux en 500 cmc. et Levasseur en 350 cmc. Provost en side 750 cmc. avait dû abandonner par suite de son réservoir fendu, et Thevenet en 350 cmc. par suite d'une rupture d'axe. Retour groupé dans l'espoir de faire mieux dans le Circuit de l'Eure du 28 avril, dans lequel le Club a engagé quelques membres également. Les sportifs isolés qui voudront se joindre à l'équipe sportive du Club sont cordialement invités.

MOTOCYCLE CLUB D'ARGENTEUIL

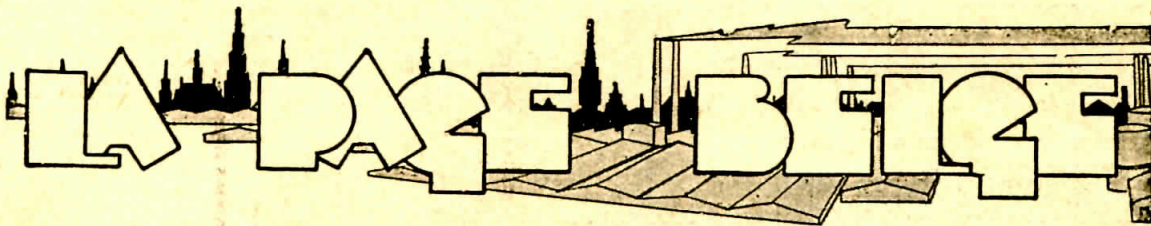
En raison des fêtes de Pâques et de l'Assemblée générale, les réunions amicales des 20 avril et 4 mai n'auront pas lieu.

Les 21 et 22 mai, Excursion aux Châteaux de la Loire : Départ le 21, à 5 heures très précises, pour Tours-Saint-Symphorien (Hôtel du Nègre, côte de la Tranchée), par Rambouillet, Chartres, Châteaudun, Vendôme (231 km.) ; Déjeuner : l'après-midi, Azay-le-Rideau Chinon et Tours-Saint-Symphorien.

Le 22, retour par Vouvray, Amboise (Chenonceaux), Chaumont, Blois (Cheverny et Chambord), Beaugency, Orléans, Etampes (279 km.).

Samedi 27 avril, au Siège social, à 21 heures. Assemblée générale extraordinaire.

Dimanche 5 et 19 mai, excursion et petit banquet.



Jacque Rops n'est plus

LE motocyclisme belge a été cruellement éprouvé par la mort accidentelle de Jacques Rops, président fondateur de l'Union Motor de l'Entre-Sambre-et-Meuse et administrateur de la Fédération Motocycliste.

Tout comme le regretté Raoul Vilain XIV, Jacques Rops s'est tué en essayant un planeur.

La grande famille des motocyclistes perd en lui un excellent propagandiste. Le regretté défunt qui n'était âgé que de 33 ans, laissera le souvenir d'un homme charmant et d'un parfait camarade.

Moto Revue présente ses condoléances à sa famille éplorée.

LE SPORT

Le Grand Prix Maurice Defoin

Course Internationale de Vitesse (5 mai)

L'UNION Motor Dinant organise, le 5 mai, à 10 heures précises, sur le circuit de Falmignoul, une épreuve de vitesse pure pour motos et sidecars.

Le circuit, admirablement roulant, est d'une longueur de 13 km. 500.

Le Grand Prix Maurice Defoin 1935 comprendra quatre courses :

1. *Prix Maurice Defoin* : Juniors toutes catégories.

2. *Prix Xavier d'Oultremont* : 350 cmc. et 175 cmc. seniors et internationaux.

3. *Prix Hubert Radar* : Sidecars toutes catégories.

4. *Prix Mathieu Dethise* : 500 cmc. et 250 cmc. senior; et internationaux.

Le prix Hubert Radar comptera pour le Championnat de Belgique sidecars.

Les distances à parcourir sont les suivantes :

Juniors : 500 cmc., 8 tours (108 km.); 350 cmc., 7 tours (94 km. 500); 250 cmc., 6 tours (81 km.); 175 cmc., 5 tours (67 km. 500).

Sidecars juniors : 600 cmc., 6 tours (81 km.); 350 cmc., 5 tours (67 km. 500).

Sidecars toutes catégories : Seniors et internationaux, 8 tours (108 km.).

Seniors : 500 cmc., 12 tours (162 km.); 350 cmc., 11 tours (148 km. 500); 250 cmc., 10 tours (135 km.); 175 cmc., 8 tours (108 km.).

Internationaux : 500 cmc., 15 tours (202 km. 500); 350 cmc., 14 tours (180 km.).

Le carburant, fourni par les organisateurs, sera constitué par un mélange contenant en volume 50 % de benzol et d'essence. Remarque importante, le concurrent doit déclarer la marque d'huile qu'il emploie, ainsi que la quantité qui lui sera nécessaire. L'huile sera fournie en bidons plombés ou au moyen d'un bon délivré par la firme. (Ce paragraphe concerne les pilotes seniors et internationaux). Le parc fermé est supprimé. Le plombage des machines se fera après la séance d'entraînement.

Les coureurs juniors sont exempts de cette formalité.

Closure des engagements : le 29 avril, à midi.

Les demandes de renseignements sont à adresser à M. Albert Louvigny, administrateur délégué, rue Grande, à Dinant.

Le Grand Prix de Floreffe

LE Motor-Union Namurois a fixé au 26 mai prochain son Grand Prix International de Floreffe. Le règlement prévoit quelques changements notamment l'organisation de quatre courses, ceci afin de permettre aux pilotes de s'engager dans plusieurs épreuves :

a) le remboursement des droits d'engagement aux juniors qui prendront le départ ; c) et enfin la séance d'entraînement officiel aura lieu le samedi 25 mai, de 15 h. à 18 heures et se fera en circuit complètement fermé. D'autre part, voici la composition du calendrier des sorties collectives du grand Club Namurois.

21 avril (Pâques) : Excursion-surprise, environ 100 km.; le lundi : Dépôt d'une gerbe à Marche-les-Dames, ensuite Rallye à Andenne; 28 avril : Match de Moto-Ball du M.U.N.; 5 mai : Grand Prix de Dinant; 12 mai : Grand Prix de Mettet; 19 mai : Rallye Exposition; 26 mai : Grand Prix de Floreffe; 2 juin : Château de Belleil et Ascenseurs d'Houdeng; 9 et 10 juin (Pentecôte) : Grand Prix de Chimay; 16 juin : Championnat F. M. B. Francorchamps; 23 juin : Pique-nique dans la vallée de La Lesse; 30 juin : Inauguration du Mémorial Grégoire, Demeuter et Noir; 7 juillet : Course sur crèdes au Stade Namurois; 14 juillet : Bévroulo, La Campine; 21 juillet : Grand Prix de Belgique; 15 août : Excursion motos, autos et autocars; 25 août : Course de côte à Wavre; 1^{er} septembre : Visite du Canal Albert.

Forest-Luxembourg-Forest

POUR la seconde fois, l'Auto-Moto-Club de Forest fera disputer son critérium de régularité et de tourisme. En voici l'itinéraire : N.-D.-au-Bois, Namur, Dinant, Celles-Halma, Transine, Paliseul, Bertrix, Herbeumont, Florenville, Tintigny, Arlon, Luxembourg, Echternach, Diekirch, Clervaux, Bastogne, Marche, Andenne, Eghezée, Jodoigne, Wavre et Forest.

Règlement au Secrétariat, 129, rue du Croissant, Forest.

A Chatelet

L'UNION-MOTOR de la Sambre, à Chatelet, fera disputer, le 2 juin prochain, une épreuve de 4 heures en régularité en circuit.

Comitatards

COMPOSITION du comité du Wallonia Motor-Club, à Charleroi. Président : M. Jean Paulus. Vice-Président : M. Alexis Fontaine. Administrateur délégué : M. Jean Lacasaigne. Secrétaire-trésorier : M. Sylvain Englebienne.

A Anderlecht

PRÉSIDENT : M. C. Hanroulle. Vice-Présidents : MM. Voets et Schyns. Secrétaire : M. Vandermotte. Directeur touristique : M. Minsart. Directeur sportif : M. Hobé. Directeur des fêtes : M. Carion. Trésorier : M. Ceuppens. Economie : M. Smitz. Commissaires : MM. Reniers, Pruin et Tribout.

DECISIONS FÉDÉRALES

Championnats nationaux

LE Comité Sportif fédéral a décidé que les courses suivantes compteront pour le championnat de vitesse des juniors et des sidecars.

Grand Prix Maurice Defoin (5 mai); Grand Prix de l'Entre-Sambre-et-Meuse (12 mai); Circuit de Floreffe (26 mai); Grand Prix des Frontières (9 juin).

Dans chacune de ces épreuves et dans chaque catégorie, il sera attribué 1 point au premier, 2 points au deuxième, 3 points au troisième, 4 points au quatrième et à tous les suivants, 5 points aux non classés, 6 points à ceux qui n'auront pas pris le départ.

Sera proclamé champion de sa catégorie, le licencié qui aura remporté le plus petit nombre de points. En sidecars, les champions seront proclamés suivant les succès les plus méritoires d'après l'appréciation de la Commission Sportive.

Redevances sur les courses

LA Commission sportive fédérale a maintenu les redevances suivantes pour l'organisation des épreuves en 1935 :

Courses à entrées payantes ... 500 fr.

Courses sans entrées payantes... 200 fr.

Courses sur prairie 1^{re} classe .. 300 fr.

Courses sur prairie 2^e classe ... 150 fr.

TOURISME

Union Motoriste de Bruxelles

VOICI ce que le grand Club Bruxellois écrit très justement à l'approche de la bonne saison.

Le retour du printemps ramène l'activité touristique à l'U.M.B. Pour ceux de nos membres qui ne sont pas des habitués de nos sorties touristes, il ne sera peut-être pas inutile de rappeler succinctement ce que nous avons fait l'an dernier et ce que sont nos sorties, ceci dans le but de les inciter à être des nôtres et à faire acte de présence aux divers Rallyes auxquels l'U.M.B. décide de défendre ses couleurs. L'exactitude étant une marque de bonne organisation, nous nous mettons en route à l'heure fixée pour le départ. Nous roulons à l'allure exacte de 50 km. à l'heure, ce qui permet à toutes les machines de suivre aisément. Pour les excursions assez longues, il est formé deux groupes : l'un roulant à 50 km.; l'autre, partant un peu plus tard et roulant à 65 km. environ. Chaque excursion est conduite par un capitaine de route qui désigne un « balai » chargé éventuellement d'aider un participant en difficulté. Les solistes formant la tête du groupe ; les sidecaristes suivent. Chacun garde son rang.

Auto-Moto-Club de Forest

VOICI la composition du calendrier touristique de l'Auto-Moto-Club de Forest

7 avril : Anvers et environs; 28 avril : Ternath, Gaesbeek, Waterloo; 5 mai : Falmignoul (Prix Defoin); 12 mai : Forest-Luxembourg-For est (535 km.); 19 mai : Rallye Exposition; 26 mai : Circuit de Floreffe; 1^{er} juin : Arrivée Liège-Gand Saint-Pierre; 9-10 juin (2 jours), Spa, Malméd; 16 juin : Championnat National de vitesse; 23 juin : Waulsort, vallée du Colibi; 30 juin : Bomal, Aywaille; 14 juillet : La Lesse (château Walzin); 21 juillet : Grand Prix de Francorchamps; 28 juillet : Thuin, Pont-Romain, Mons; 4 août : La Campine (Genck, Lanklaer); 18 août : Felenne (vallée de la Houille); 25 août : Course de Côte (Wavre); 8 septembre : Grottes de Ramioul.

Auto-Moto-Club Anderlecht

7 avril : Marche-les-Dames et Abbaye de Mardsous; 28 avril : La Campine; 5 mai : Ruines de l'Abbaye d'Aulnes; 19 mai : Rallye de l'Exposition de Bruxelles; 2 juin : Carrières d'Yvoir. Bateau Dinant-Frontière française; 16 juin : Blankenbergh et Zeebrugge; 30 juin : Grammont, Mont-de-l'Enclus, Renaix et Tournai; 14 juillet : Freux; 28 juillet : Le Hérou; 11 août : La Campine et Visé; 25 août : Chimay et environs; 8 septembre : Grotte de Remouchamps, Goo et Fonds de Quareux.

Un Rallye à Andenne

L'UNION-MOTOR Andennais organisé le undil de Pâques, 22 avril courant, un rallye doté de 30.000 francs de prix.

Il sera procédé à cette occasion à l'élection du plus beau motocycliste. Il sera bien entendu tenu compte de la présentation de la machine et de l'équipement du pilote.

Une tombola et de nombreux prix spéciaux récompenseront les clubs participants.

Le règlement de l'épreuve accessible à tous peut être demandé au secrétaire du Club organisateur, 11, avenue du Roi-Albert, à Andenne.

Un nouveau Président

M. Buisseret a été désigné en qualité de président de la section hennuyère en remplacement de M. Paulus, démissionnaire.

A la mémoire de Noir

L'AUTO-MOTO-CLUB de Bruxelles vient de créer un challenge à la mémoire de Noir.

Ce challenge sera mis en compétition à l'occasion du prochain Grand Prix de Belgique.

G. D.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

UNE DES F.N. DE PARIS-NICE A LA MAISON DE LA MOTO

Les amateurs de belles mécaniques pourront admirer les deux F.N. qui participèrent à Paris-Nice en deux endroits différents : à la Maison de la Moto dans notre hall d'exposition et chez Latscha, l'agent alsacien bien connu.

Quoique ces machines, du type M 86 Supersport 500 cmc. aient couru dans la catégorie sidecars 600 cmc. et contre des moteurs de 600 cmc., elles se sont adjugées le meilleur dans l'épreuve de démarrage, d'accélération et de freinage, puisqu'elles ont enlevé la Coupe des gros sidecars.

On leur a attribué, en outre, la Coupe de Présentation des Machines, car non seulement les deux motos étaient accouplées à des sidecars splendides (celle de Richard à un sidecar « Précision » Sport, et celle de Gillot à un sidecar « Bernardet » Grand Routier nouveau modèle) mais, en outre, les moteurs sont arrivés à Nice sans une tache d'huile.

Nous avons reçu ces jours-ci plusieurs lettres de sportifs, qui ont eu l'occasion de voir ces machines dans les contrôles au cours des étapes, et qui ont été émerveillés de voir la propreté impeccable de leurs blocs.

HATEZ-VOUS

POUR LE CONCOURS LODGE

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur l'annonce **CONCOURS LODGE** qui figure dans une des pages de la Revue.

Un slogan (devise), c'est toujours fort amusant à rechercher.

Il y en a de fameux tels que :

La colle X colle tout, même le fer !

La route est belle, quand on a une X, etc., etc...

Les concessionnaires pour la France de **LODGE PLUGS LTD.** offrent de nombreux prix de valeur, aux meilleures réponses, classées, et adresseront un souvenir utile à tous ceux qui se seront donnés la peine de leur écrire et qui leur adresseront rempli le « bon » qui figure dans l'annonce. Ne pas omettre de mentionner le nom de notre Revue.

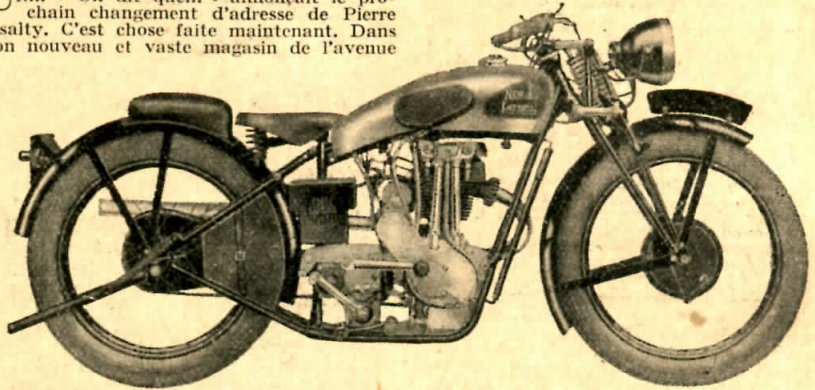
175 cmc. — 1. Becque, sur Magnat-Debon.
250 cmc. — 1. Padovani, sur Terrot.
500 cmc. — 1. Cora, sur Saroléa.
Sans commentaires.

PIERRE PSALTY CHANGE D'ADRESSE

Un... « On dit que... » annonçait le prochain changement d'adresse de Pierre Psalty. C'est chose faite maintenant. Dans son nouveau et vaste magasin de l'avenue

différentes : Roubaix-Paris-Roubaix, épreuve de régularité, et la course de côte de Château-Thierry, épreuve de vitesse.

Dans Roubaix-Paris-Roubaix ils équipaient les motos de l'équipe Peugeot, formée de Nancy, Pahin et Poitte, qui remporta la



Voici parmi les modèles New-Impérial dont Garreau a pris l'agence, le type « Grand Prix », machine de course, dont nous verrons les débuts dans une prochaine compétition. Ajoutons que Garreau a un stock imposant de motos de sport révisées et garanties : Norton, A.J.S., Veloce, etc., que les amateurs auraient intérêt à aller voir, à l'adresse qu'ils trouveront dans ce même numéro

des Ternes, l'agent de Royal Enfield et de N.S.U. pourra désormais recevoir à l'aise ses amis et clients. Avisons, par la même occasion, les possesseurs de Harley, pour lesquels Pierre Psalty a toujours un stock de pièces, qu'ils devront également s'adresser à l'avenue 80, avenue des Ternes.

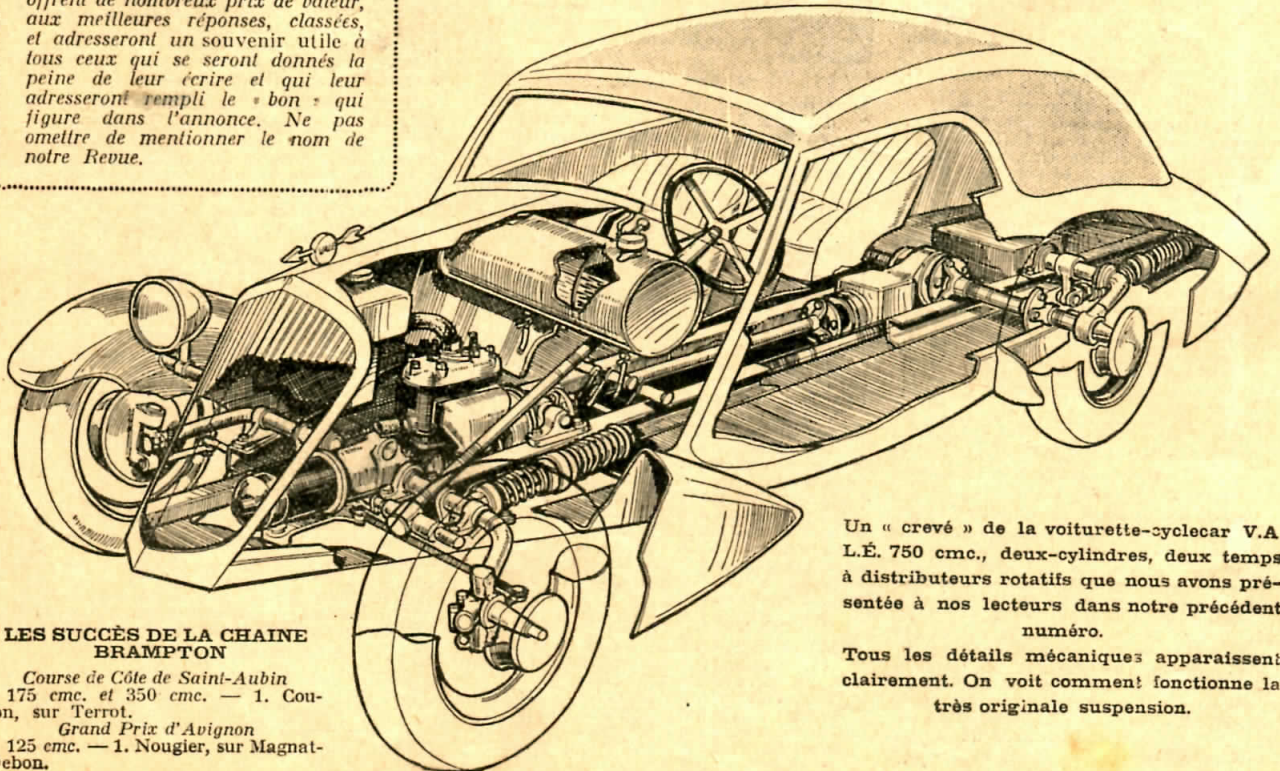
ENCORE DEUX SUCCÈS

DES SEGMENTS AMÉDÉE BOLLÉE

Les segments Amédée Bollée viennent de triompher dans deux épreuves nettement

coupe de sa catégorie et le Challenge des Constructeurs.

A Château-Thierry, c'étaient encore des segments Amédée Bollée qui étaient montés sur la moto 1.000 cmc. Koehler-Escoffier de Monneret, qui parcourut le kilomètre à 113 km. 207 de moyenne. D'autre part, Cuny, qui pilotait une 175 cmc. Koehler-Escoffier équipée des mêmes segments Amédée Bollée fit une moyenne de 75 km. Ces temps sont excellents si l'on considère que cette épreuve se courut départ et arrivée arrêtés.



Un « crevé » de la voiturette-cyclecar V.A. L.É. 750 cmc., deux-cylindres, deux temps à distributeurs rotatifs que nous avons présentée à nos lecteurs dans notre précédent numéro.

Tous les détails mécaniques apparaissent clairement. On voit comment fonctionne la très originale suspension.

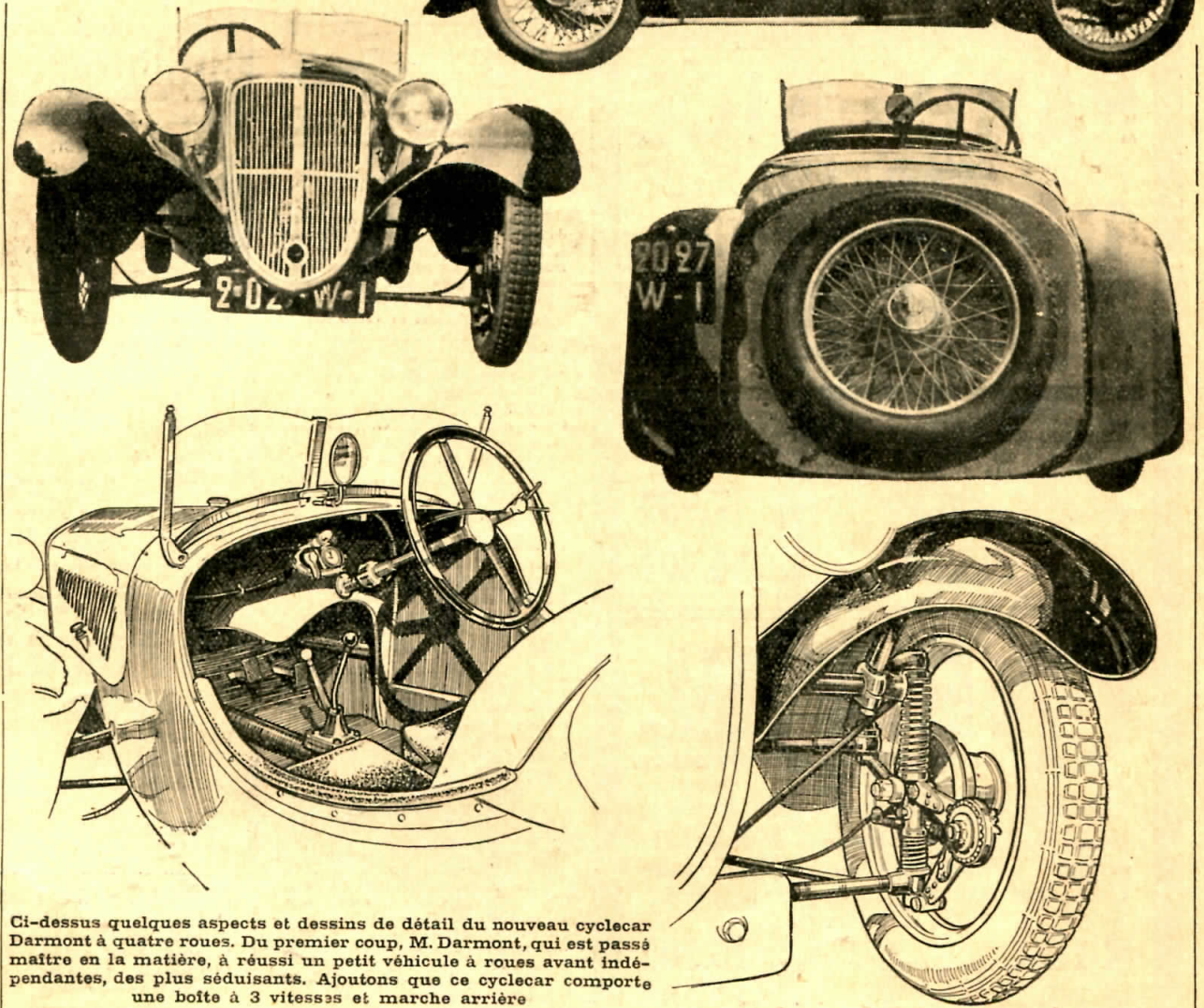
LES SUCCÈS DE LA CHAÎNE BRAMPTON

Course de Côte de Saint-Aubin
175 cmc. et 350 cmc. — 1. Coulon, sur Terrot.

Grand Prix d'Avignon
125 cmc. — 1. Nougier, sur Magnat-Debon.

LE 4 ROUES DARMONT

3 vitesses et marche AR



Ci-dessus quelques aspects et dessins de détail du nouveau cyclecar Darmont à quatre roues. Du premier coup, M. Darmont, qui est passé maître en la matière, a réussi un petit véhicule à roues avant indépendantes, des plus séduisants. Ajoutons que ce cyclecar comporte une boîte à 3 vitesses et marche arrière

POUR NOS ABONNÉS LA DÉCALAMININE

PRÉSENTÉE sous forme de pastilles, la Décalaminine est un produit groupant en un seul les qualités de plusieurs autres. Mis au point par des chimistes spécialistes, c'est tout d'abord un puissant décalaminant présentant l'avantage de réduire la calamine en suite fine par combustion régulière et non de la détacher par particules dures susceptibles de rayer les cylindres. Les différents corps qui la constituent, étant agglomérés entre eux par un produit huileux, miscible dans tous les carburants, c'est donc aussi un superlubrifiant.

La troisième qualité principale de la Décalaminine est son grand pouvoir

antidétonant. Celui-ci est obtenu par l'adjonction d'un produit ne pouvant ni corroder les métaux, ni attaquer les tubulures souples en caoutchouc. De plus cet antidétonant ne peut en aucun cas amoindrir les performances des moteurs réglés pour l'essence pure, car, faisant office de catalyseur, il favorise la combustion, procurant un gain appréciable de souplesse et d'accélération ou, si l'on préfère, à admission égale une économie sensible de carburant.

La Décalaminine est réservée à nos nouveaux abonnés à partir de la parution du présent numéro. Pour recevoir, franco de port, une boîte de 15 pastilles, ceux-ci n'auront qu'à joindre au montant de leur abonnement d'un an, la somme de : 1 fr. 50 en timbres-poste.

MERCI A LA MAISON VÉSIN

Je vous envoie ces quelques mots, pour vous signaler, ainsi qu'à l'attention des lecteurs de *Moto Revue*, la maison Vésin, 55 place de la République à Lyon, qui est très sérieuse, car voici quelques mois ayant fait venir un avertisseur, dont j'étais content de son bon fonctionnement, il m'est arrivé un accident et le corps d'avertisseur ayant été abîmé, l'appareil ne fonctionnait plus ; je l'ai donc renvoyé à la maison en leur signalant le fait et j'ai été tout surpris, au bout de cinq jours, de recevoir, un corps d'avertisseur neuf et gratis et sans frais à payer. Je pense qu'une maison comme celle-ci est très intéressante et je crois que vous n'oublierez pas de le publier dans vos colonnes.

M. LEPRINCE, à Dives.

nos petites annonces

service permanent
des occasions

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

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

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.

PARIS-NICE

Catégorie 1000 c/c.

1^{er} Ex æquo **VON KROHN** sur
ZUNDAPP

Vendues avec équipement complet, comme la B. M. W. - prêtes à prendre la route.

500 c/c. 2 CYLINDRES Frs **7.950**

800 c/c. 4 CYLINDRES Frs **10.500**



B.M.W.

Vendues complètement équipées avec :

Nouvelle fourche - 4 vitesses - doubles baladeurs - Eclairage Bosch 45/70 watt
Compteur dans le phare, prête à prendre la route.

R 12 750 c/c. Tourisme .. Frs **10.500**

R 17 750 c/c. Sport Frs **12.000**

R 2 200 c/c. Tourisme .. Frs **6.250**

REPRISES TOUTES MOTOS

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, à ASNIÈRES
GRÉSILLONS 17-93 à 250 m. de la Gare

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

MOTOS A VENDRE

Palin, le champion de Peugeot, record du monde des 24 heures motos, 500 cmc. et au-dessus, se tient à la disposition des motocyclistes pour toutes démonstrations, renseignements et essais au magasin Peugeot, 71, av. de la Grande-Armée.

Automoto 350 b. ét. eq. à vend. suite pr cse mal. px à déb. v. dim. Béal, 42, r. Meaux.

B.C.R. suspension arrière Jap 500 cmc. lat. écl. élect. 1.600 fr. Chaillou, 85, rue de Paris, Charenton.

B.S.A. 500 lat. incl. t.-sad, luxe, ts acc. parfait état, 3.800 fr. Ecr. Marmoiton, 14, rue du Regard (6°)

Très belle 500 moteur Chaise culb. trans. card. écl., 2.500. Calbat 223, rue Saint-Denis (11°).

350 cmc. Dollar A.C.T. 2 tub. vend. par part. t.-sad, compt. écl. excel. ét. méc., 1.700 fr. ts les soirs, part. 18 h., sauf sam. et dim. Viard, 3, rue de l'Avenir (20°).

Chez Doridant, motos neuves 4 et 5 CV équip. 2.600, 10 sides et caisses nfs et occas. Reprises de ttes motos sur achat des modèles Monet-Goyon 1935. Crédit et prix spéc. 92, r. de Paris, Romainville.

F.N. 350, b. ét. équip. comp. 2.200 fr. F. Bernus, 7, r. du Banquier (13°).

500 cmc. Sport 1930 tte. équip. écl. sac. t.-sad, es. ttes. dist, 2500 fr. ttes. ls. soirs 6 à 7 h. et dim. mat. Ringuet, 200, r. Croix-Nivert (15°).

Pourquoi ?

acheterez-vous une occasion

Pour le même prix

je fournis une moto neuve, équip. en 12 p. égaux, 1^{re} marque, exemple une 4 CV lat. 12 mois net à 270 fr. Ceci c'est le mod. le plus cher. Transaction, 5, r. E.-Allez (17°).

P. cause mal, je vends ma Gnome et Rhône, 500 comp. eq. px dérisoire. Ruet, 13, rue d'Aguesseau (8°).

Gnome-Rhône 4 CV lat. parf. ét. revis. écl. élect. t. sad, 1.800 fr. 145 bis, rue d'Alésia (14°).

A.J.S. 350 culb. eq. com. nve. 4.200

B.S.A. 5 CV sp. tr. rap. équip. peu roulé, comme neuve. 6.700

B.S.A. 5 CV Etoile Bleue, équip. 6.000 km., garantie. 5.200

Terrot compétition 250 cc. très rapide, prête pour Bol d'Or. . . 4.500

Sidecar 500 cc. Terrot équipée. 4.200

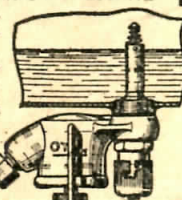
A. Dubois, 56, r. A. Briand, Levallois.

Robinet réserve - Filtre et
TUBOTOM la tubulure souple
3 ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ

le robin. rés. : 13 f.
le filtre 15 f.
la tubulure souple
tubotom 15 f.

OTOM
215, Boul. St-Denis
COURBEVOIE

Dépôt à Paris :
Etabl. KAHN
9, rue Béliidor
Paris



BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des Cylindres

TOUTS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Rouis

Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55
(2 lignes groupées)

JEAN-JEAN MOTOS

TERROT

VENTE - ÉCHANGE - CRÉDIT
RÉPARATIONS TOUTES MARQUES

Nombreuses Occasions - Tous accessoires
133, Avenue d'Argenteuil - ASNIÈRES
Téléphone : Grésillons 30-68
Ouvert le dimanche matin

MOTOS SAROLÉA

REPRISE de TOUTES MOTOS
CRÉDIT 12 MOIS

STOCK complet de pièces détachées

ATELIER spécial de réparations
AGENCE OFFICIELLE
F. DELAUNAY

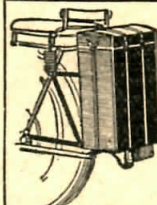
62, r. Rochechouart, PARIS-9°

DESSIN - MOTOS

TERROT

Tous modèles en magasins.
Reprise et réparations toutes marques
Grand choix d'occasions

73, QUAI DU POINT DU JOUR, 73
Pont de Billancourt - Molitor 19-66
Ouvert le dimanche



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°)
Tel.: Provence 32-72

VISITEZ NOTRE HALL:

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES
près de la Gare d'ASNIÈRES - Tél.: Défense 07-02

(Ouvert dimanche toute la journée)

PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHONE - RENÉ GILLET - MONET & GOYON
Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS BUFFLIER - BERNARDET, etc...
Tous les modèles en stock. (A Paris quelques modèles seulement)

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE
ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS
OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOIS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
PNEUS - ACCESSOIRES

SUCCURSALES: **PARIS, 7, Rue Meslay (3^e)**
ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne
Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire **GRATUITEMENT**
dans endroit clos.

F.N. 500 bon état, 8, rue de la Glacière.

Argenteuil (Seine-et-Oise).

Gnome-Rhône 350 culb. dble tub. mot. rev. pist. Borgo en rod. chaîne pign., acc. nfs, guid. spl. poig. tourn. klax. écl. élect. t. sad. essai vol. 2.500, aff. tel. conf. cse ach. voit. Mançon, 1, r. E. Zola, Athis-Mons.

Magnat-Debon 350 luxe, c. nve, res. chr. t.-sad. éq. klax., compt. 3.000 fr. Teinturier, 63, rue Lévis.

Voulez-vous une occasion intéressante ?

Un grand choix de machines toutes marq. toutes cylindr., vous est offert chez Laclau 37, avenue Emile-Zola, Billancourt.

Monet-Goyon 250 3 CV 2 tps. mot. Villiers, 3 vit. com. nve, écl. élec. parf. ét., 1.500 fr. Soir après 6 h. 1/2 ou dim François, 132, rue Châteaudun, Asnières.

Monet-Goyon 250 Villiers s. sport tte éq., c. nve, t.-sad, 1.650 fr. Scierie, 29, rue du Pressoir (20^e).

Monet 500 Mag. t. éq. sélec. écl. 2.300. Devos, 104, rue Lauriston (16^e).

Norton 350 Inter. nve, 6.500 fr. Vélocette K.T.T. 35 nve 7.000. Gillet-Herstal 350 et 500 culb. Motoconfort 250 culb. écl. 1.750. F.N. 350 éqg. Bosch, nve, 2.500 fr. Harlette, 175 culb. écl., 850 fr., etc. Rémy 21, rue Tlemcen (20^e).

Cause dép. Peugeot P.110 nve, vérit. occ. Px 1.400 fr. 3, rue Emile-Lepeu (11^e).

Peugeot P. 107 tte éq. Marchal Jaeger, bi-to, méc. impec. ts 1.800. Apr. 19 h. sam. apr.-m., dim. mat. Pivrot, 58, r. du Rocher.

Sare, Terrot, Gillet, Royal-Enfield B.S.A., dep. 400 fr., ach. compt., éch. Crédit, 47, avenue de la République.

Terrot 500 lat. parf. ét. éq. comp. t.-sad 3.000 fr. Phelipon, 35, r. Monze, Paris-5^e.

Terrot 500 culb. 4 vit. tte éq. bel. prés. Gavrel, 15, r. Rouget-de-l'Isle, Colombes.

Terrot 350 cme., 2.000 fr., tr. b. ét., 3 rue du Petit-Bois, St-Maur-des-Fossés.

Vends moto 4 CV roul. 4.000 km. à déb. et 1.000 fr. vél. Terrot chr. écl. com. nf ou éch. ctre bon tandem routier, bien éq. Ecr. Nicolas A., rue du Devoir, Ker René, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).

Terrot 500 lat. ent. éq. dern. mod., px 2.800. Emaille, 89, r. de Belleville (19^e).

Terrot 350 culb. élec. pn. nfs, parf. ét., 1.500. Terrot 250 comp. sp. nve, 1935, 4 vit. nombr. p. es. à vol., vend cse mariage 4.200. Laporte, 37, r. E.-Zola, Suresnes

Terrot 250 lat. écl. Novi et t.-sad, 1.500 fr. 250 lat. Peugeot écl. et t.-sad, 1.600 fr. Lhéritier André, 40, av. Victor-Hugo, Choisy-le-Roi (Seine).

Terrot 3 CV 225 CM., écl. complet, 1.600 fr. Posteau, rue Denis-Poisson (17^e).

Véloc. Terrot b. ét., 650 fr., sam. apr. midi et dim. mat. Charrier, 18, r. de la Légion Etrangère, Montrouge, Pte d'Orléans.

Willing vend sa Vélocette K.T.T. gagnante du Bol d'Or et du Circuit de Dieppe 1934, même garantie que mach. nve px intér. Patural, 23 bis, pass. du Poteau.

ROUES

Construction pour motos, autos, avions canoës, etc...

Atelier spécial de réparations
Fournitures générales 20 ans d'expérience

NAVILLE Frères

25, Rue Bezout - Paris (14^e)
Métro Alésin Tél.: GOBelins 72-98
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

**LA PLUS GRANDE
LA PLUS BELLE EXPOSITION**

**TERROT
MONET-GOYON**

Motoconfort - Royal-Enfields
PRESTER - JONGHI

Motos et Side occasion : liste 1 fr.
F.N. - TERROT - MONET - CARPIO
Crédit : 300 fr. cpt et 10 mois

Toutes les pièces détachées
et accessoires en stock - Expéd.

**MOTO-
BASTILLE**

6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e
— Ouvert le dimanche et tous les jours —

TERROT

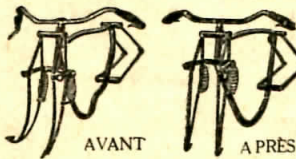
et toutes Premières Marques
Conditions de crédit extrêmement intéressantes
Reprise immédiate toutes motos
chez le seul grand spécialiste de la rive gauche

L. ROY
164, rue d'Alésia, Paris 14^e Tél. Vaug. 36-22
Uniquement la moto
Tous les accessoires à des prix imbattables
Ouvert le Dimanche matin

TERROT

Tous accessoires et pièces détachées
Reprises et Réparations
toutes marques
CRÉDIT

HALL DE LA MOTO
20, Rue Rebeval - PARIS-19^e
Ouvert le Dimanche matin (Métro : Belleville)



CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Tél.: Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre bien noter n° 16

JACQUES

Le constructeur de l'avertisseur à dépression (2 et 4 temps) est à votre disposition pour TOUTES VOS RÉPARATIONS DE MOTOS - Travaux garantis Agent des Grandes Marques VENTE - ACHAT - ÉCHANGE Pièces détachées - Accessoires 228, Av. de Bry, LE PERREUX (Seine) Téléph.: Tremblay 16-43

**TOUS LES CARBURATEURS
AMAC-GURTNER**

PIÈCES DÉTACHÉES
RÉPARATIONS
RÉGLAGES
Stock STURMEY-ARCHER
PIÈCES D'ORIGINE ET ADAPTABLES
POUR TOUTS MOTEURS ET BOITES DE VITESSES
CATALOGUE ET RENSEIGNEMENTS
GRATUITS SUR DEMANDE.

MINOT 27, r. BRUNEL 27
PARIS. Tél.: GALVANI 50-72

A profiter, occasions intér., bas prix. Moto-Agency, 24, bd de Charonne, Paris. Les Ets Revil anciennement Palais de la Moto vous informent que vous trouverez à leur magasin un stock considérable de mot. d'occas. gar. sur fact. et vend. à crédit aux meill. cond. Gdes facil. d'éch. Ouvert le dim. 82, av. des Ternes, angle bd Pereire

SIDECARS

650 fr. Châssis sides neufs. V.V. 5 rue Franklin, Le Pré St-Gervais (Seine).

4 Cyl. F.N., side ét. de neuf, marche parfaite, bas px, essai à vol. Bugriau, rue des Jarsines, Veneux-les-Sablons (S.-M.). René Gillet 6 CV av. sidecar à remettre en ét. 325 fr. Cherny, 22, r. Traversière, Clichy Per. 19-39

Bordeaux, Gillet 500 cop. sélecteur. Bernardet, parf. ét., 4, r. Traversanne.

Side R. Gillet 750 sport tout éq. bon ét. px intér. Garage, 35, r. de Torcy. 5 sides neufs à profiter à partir de 700 fr 5 r. Emile Allez, Paris-17^e.

Gnome-Rhône 500 D3, sp. av. side Bernardet, dg. rt. ent. éq., t.-sd. En impec. 4 000 fr. Garrivet, 100, av. Simon-Bolivar-19^e.

Motobécane av. side, 500, mo'eur Blackburne, en pf. ét., px. 2.500 fr. M. Wisse, 79, r. Daquerre-1^e. Tous l. jrs. à partir de 18 h.

René-Gillet 1.000 cme., parf. ét. tt. éq. av. side Vannod. pare-br., capote. 6.000 Motobécane, 500 cme. culbutée, av. side Bernardet, coffre, arr. splendide... 5.500 Crédit, 98, av. d'Orléans-Paris-14^e.

Peugeot 350, side. Précision pf. ét. ent. éq. Touchart, 95, Gd.-Rue, Maisons-Alfort

Jap Terrot, 5 CV, lat., side b.ét. méc.écl. él., compt. avert. 1.700 fr., journée sam., dim. mat. Potier, H 3, r. Pelletan, Vitry-s.-S.

Terrot 500 culb., sd. Bernardet, touriste 3.500 fr. Janelle, 222, te de Villiers Champigny-s.-Marne (Seine).

Part., vend side seul, Vannod, c.ni., px. 900 fr. Emaille, 89, r. de Belleville-19^e

Gillet-Herstal, Coupe de France, dern. modèle, av. Bernardet Grand tourisme, ens. de toute beauté, cm. neuf. 5.500 fr. F.N., 500 latérales avec Bernardet Grand sport, compteur, montre, tableau de bord. 4.800 fr. 24, rue Henri-Poincaré. Tél.: Ménil. 49-43.

VOITURES

Part. vd. Bugatti, 1.500 cme. cond. int., soupl., sort. rev. 5.500 fr. Vis. ap. lundi, 67, r. Dunkerque.

A céder par fraction ou totalité : 20 directions complètes du type 5 CV Citroën. S'ad.: E. Rambert et fils, Clermont-Ferrand. Citroën, cabriolet 4 pl. b. ét. 9 CV. 2.000 fr. Morin, 33, r. Balagny, Paris

AGENCE - LYON
82, Avenue de Saxe, 82

RADIOR

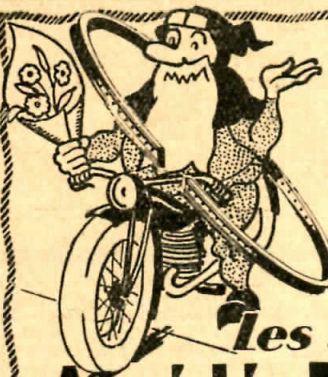
AGENCE - PARIS
82, Boulevard Voltaire, 82

J. CHAPOLARD, constructeur, BOURG (Ain)

VÉLOMOTEUR 1 ET 2 ÉCHAPPEMENTS
Moteur "NERVOR" chemisé
réservoir grande contenance

MOTOS 2, 3, 4 CV. Montage JAP-BURMAN
CYCLES utilitaires, standard,
grand luxe, sport, CYCLO-TOURISME.

Catalogue franco sur demande



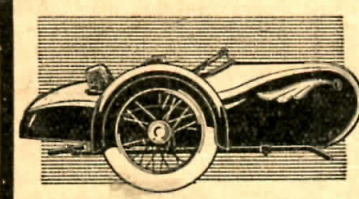
DEUX SUCCÈS
ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX
L'équipe Peugeot gagne la coupe de sa catégorie et le Challenge des Constructeurs.
COTE de CHATEAU-THIERRY
1^{er} Monneret sur Kohler-Escoffier 1000 cmc. à 113 km. 207
1^{er} Cuny sur Kohler-Escoffier 175 cmc. à 75 kms
et comme toujours avec des segments Amédée BOLLÉE.

Les segments Amédée Bollée
SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION
Le Mans (France)
PUYBELLE N° 252



PISTON "ISO"
Se monte avec le minimum de jeu du fait de l'emploi d'alliage léger non dilatable offrant la plus faible densité


ÉTABL. P. BOYER
1, RUE AMPÈRE, COLOMBES (Seine)
Demandez Notice Piston ISO 2 & 4 Temps.



Faites un ESSAI et achetez l'Incomparable SIDE CAR
PRÉCISION
1^{er} Ex æquo
ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX
PARIS - NICE
chez le spécialiste
BAILLARD - 25, Rue Clovis - LE HAVRE

Motos UTILIA
toutes cylindrées de 100 à 500 cmc., moteur LMP
VÉLOMOTEUR à débrayage, depuis: 1.400 Frs
Pièces détachées pour AUBIER, LMP, JACK-SPORT
Fourches pour Motos et VéloMOTEURS - Cintrage de tubes échappements - Réalésage - Réparation de magnétos
Catalogue pièces détachées, franco aux Agents
C.L. UTILIA, 10, rue Achille-Martinet, Paris (18^e) Marcadet 22-49

Le Side Car "IMPÉRIAL"
Dernière Création des Établissements MARMONNIER
SON FINI, SA SOLIDITÉ, SON CONFORT, SA LIGNE, EN FONT
"LE PLUS BEAU SIDE DU MONDE"
Ressorts "Silentbloc" - Pare-brise amovible glace "Sécurité"
21 bis, r. Martin-Combret
LYON-VILLEURBANNE
CATALOGUE FRANCO
Agent de Marseille: BERTHE, 40 r. Consolat



PIÈCES HARLEY
pour
Catalogue gratis - Prix sans concurrence
Requie spéciale "SLITDORF" Prix: 25 fr.
Établissements Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes - PARIS

"PATE HERCULE"
ROTHAU (Bas-Rhin)
Vulcanisation à Froid pour toutes réparations caoutchouc
Grand tube fr° 9 fr. - Ch. Post. Strasbg 256.95
Notice gratuite sur demande

Sport
Darmont roulé 3.000 km. 4.500
B.N.C. Monza 5.500
Tankc Chenard 1.500 cmc. 130 h... 4.900
Rally Salmson L4, roadster..... 10.500
Reprise motos, 5, r. Emile-Allez-17°
Darmont spéc., neuf, 3 vit. Delco, eq. Reynal, 8, r. Broussouze, Brive (Corrèze).
Darmont spéc. F33, 2 mag., roulé, 7.000 km., eq. élect., montr., amort., p.-chc. p.-br., 2 pt.-bag., es. tt. dist. v. p. parti. 5.500f.
Boisse, 9, Villa Flaubert, Choisy-le-Roi.
Darmont spéc. 3pl. lux. 2 mag. r. l. 15.000 k. c. nv. H. Lafleur, 3, r. Montgolfier, Pantin.
Peugeot 220 cmc. P.110 b. ét. Crosnier, Gometz-le-Châtel (S.-et-O.).
Cond. int. 6CV. Renault, ent. rev., acc. et dynastar, nf., pn.nf, malle et enjoliveur, 4.500 fr. Avez, 86, av. Emile-Zola-15°.
6 CV. Renault, torpédo NN, b.ét., vis. de 5 à 8 h. cse ble empl. Particulier, 35, Pass. Montgallet-12°.
Sandford 6 CV. 5.000 fr. Ecr. Fongy, 13 rue des Glaieuls, Argenteuil.

ON DÉSIRE ACHETER

Achat comptant au plus haut cours
F.N., 350 et Terrot 350 et 500 argent de suit. Briquet, 28, r. Henri-Poincaré, Paris-20.
Suis acheteur, moteur avion Salmson, 40CV. Ecr. Px et détails à F. Peter, 18, rue Messerli, Sainte-Adresse (Seine-Inférieure)
Suis acheteur toutes occasions récentes, paiement comptant. Laclau, 37, av. Emile-Zola, Billancourt.
Moteur 250, 2 ou 4 tps, rapid., 2 moy. frs roues ac.cyc. Gangloff, Arbouans (Doubs).
Achète au mieux motos modernes. Moto Agency, 24 bl. de Charonne, Paris.

ÉCHANGES

Soyer 500A.C.T., éc.él., acc., klx., comp. t.-d., pgn. tourn., en éch.c.pl. faible. 3.500fr roulé 5.000 km. Tellier, Cepoy (Loiret).
Salle à manger neuve 1.500 fr. Salon occ. 400 fr. c. vélo.mt.ou moto Tri. 10-54.

DIVERS

Toutes les chaines, ts. les pneus, prix économiques uniques. Dalbiac, 1, r. Jardins Saint-Paul, Paris-4°.
Garage spéc. motos, sides, écl., cimenté, px. mod. 3, r. Emile-Lepeu-11° Mét. Charon
A Vendre, t.-sd, ét. nf., forme selle, vis. 18 h. 30 à 21 h. André, 88, r. de Créteil Maisons-Alfort (Seine).
A vendre importante affaire de rectifications cylindres, motos, piston.

F. N. BELLEVILLE MOTOS

Motocofort, Magnat-Debon, Monet-Goyon
Réparations - Pièces détachées - Occasions
Reprises de toutes Motos - Permis gratuit
Ouvert Dimanche et Fête - Comptant-Crédit
85, rue Julien-Lacroix, 20°. Tél. Mémil 77-03

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



Établissements **REVIL**
Anciennement
PALAIS DE LA MOTO
le plus grand stock de PARIS
de MOTOS d'OCCASION
ÉCHANGE - CRÉDIT
OUVERT DIMANCHE
82, avenue des Ternes, PARIS
(angle boulevard Péreire)

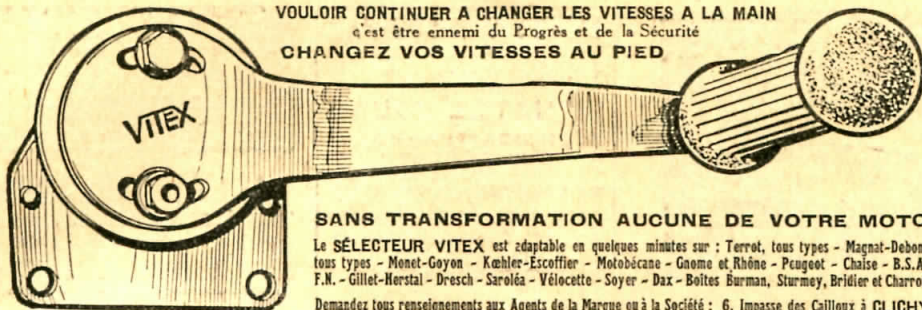
F. TOUTIN
149, bd Jean-Jaurès 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél. : Péreire 10-41
Concessionnaire de
**GNOME - RHONE - TERROT
MONET - GOYON - B. S. A.
SAROLÉA - F. N.
MOTOCONFORT - SOYER
GILLET - HERSTAL - DAX
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION**
Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne
Réparations toutes marques
20 années d'expérience
Dépannage gratuit
Stock pièces détachées, accessoires

NEUVES FN OCCASIONS
**RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES**
Achat - Éch. contre voiture
BRIQUET
Spécialiste
24, Rue Henri-Poincaré - PAR. S-20°
Tél. : Mémil. 49-43

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX
dans votre ménage et faire plaisir à votre femme ?
Faites monter de suite un
RECREO
réglable immédiatement de 25 à 135 kilos
IL EST SUPÉRIEUR au MEILLEUR
Frs : 290
demandez-le à votre fournisseur habituel ou à
BASTIDE, 56, bd de Clichy, PARIS



VOULOIR CONTINUER A CHANGER LES VITESSES A LA MAIN
c'est être ennemi du Progrès et de la Sécurité
CHANGEZ VOS VITESSES AU PIED



VITEX

VITEX

Prix avec toutes pièces d'adaptation
Présentation chromée

195 Frs

SANS TRANSFORMATION AUCUNE DE VOTRE MOTO

Le SÉLECTEUR VITEX est adaptable en quelques minutes sur : Terrot, tous types - Magnat-Debon, tous types - Monet-Goyon - Kohler-Escoffier - Motobécane - Gnome et Rhône - Peugeot - Chaise - B.S.A. - F.N. - Gillet-Herstal - Dresch - Saroléa - Vélocette - Soyer - Dax - Boites Burman, Sturmei, Briflier et Charron
Demandez tous renseignements aux Agents de la Marque ou à la Société : 6, Impasse des Cailloux à CLICHY

AGCU
rue de Gravières
NEUILLY-sur-SEINE

Huitric

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger
consulter d'abord :

A. DUBOIS
ex-Chef Service
Réparation Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc.
66, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. : Wagram 51-59

Pour augmenter
le rendement de
votre moteur
employez !..


Suppléance
Economie

BÉRIA

LA BOUGIE
FRANÇAISE
MODERNE

Fabrication des
Etablissements
BEUGNOT

FONDÉS
en
1880



68-70, Rue AMELOT
PARIS

TÉLÉPHONE
ROQ : 01-99

Fabrication et fourniture de piéc. détach.
pr. motos, en plein essor et accusant impor-
tants bénéfices, cédée à px. tr. avantageux.
Ne pas se présenter. Pour ts. renseignem.
écrire à la Publicité G. Sweet's, 36 ter, r. de
la Tour-d'Auvergne, Paris.

A louer, Luxe mbg., Odéon, garg. pmoto
solo, side, px. md. Dauchez, 3, r. Médicis, Paris
Magnétos, motos neuves. Fr. : 65-90, 100
Dynamos d'ble débit : Fr. 90, 100 et 125.
Rupteurs av. vis platinées irridiées 25 % 25 fr
Echange, Standard, reprise, suivant état.
Ets. Jaime, 61, r. de Villiers, Neuilly.

DERNIÈRE HEURE

Aiglon Bloc 350 parf. ét. 1.000 fr. Vis.
sam. dim. Roland, 9, rue de Vanves, Issy-
les-Moulineaux.

D.S. Malterre, 500 cmc. 1931, écl. él.
1.800. L'Higuinen, 116, r. Landy, St-Ouen.
Morgan à eau, prêt à prendre rte, 1.800.
Gaby, 50, r. Pernety, Paris Ségur 60-55.
F.N.M., 70 grd luxe, peu roul. t.-sad
E.N., 2.500 fr. E. Lavaud, 33, r. du général
Beuret (15^e), soir, 6 h. 30.

New Map 350 culb. Jap tte eq. parf. ét.
d'ble échapt, après 14 h. Raynal, 19, r. des
Cinq Diamants (13^e).

Superbe 500 Royal Enfield 4 soup. 4 vit.
sél. mod. récent, ét. impecc., magn. dyn.
Lucas compt. Schmit, siège AR, régl. px
int. Vincent, 197, rte Châtillon, Montrouge.

Cherche à vend. rap. moto, cse bes.
argent, 350 tte eq. 8.000 km., b. ét. px très
intéress. Vis. 157, r. de Javel, Paris (15^e).

Moto side D.S. 500 culb. b. ét. écl. à
vend., 1.800 fr. ou éch. etre accordéon
regist. Lecat, 68, r. Croix-Nivert (15^e).

Derby 1933, très rapide, bas px. Paul,
50, rue Pernety, Paris, Ségur 60-55.

Particulier cherch. 350 culb. pas antér.
à 1933, le dim. mat. paie compt. Cousin
4, pass. Raspail, St-Cyr-l'Ecole (S.-O.).

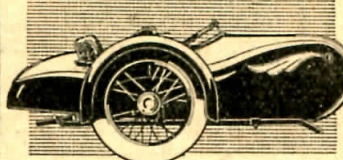
Sidecar Dollar 500 arb. à came, eq.
complet, parf. ét. raison santé. Urgent,
px à déb. Vis. dim. matin, 9 à 12 heures.
Le Mercier, 11, rue de Vanves (14^e).

5 CV. Citroën reprends moto. A. Le-
moine, 153, r. de Créteil, Maisons-Alfort.

Particulier achète compt. side 500
F.N. Gillet Herstal, CV 2, av. side droite
de préf. Bernardet, Bufflier. Ecr. : Lasserre,
5, r. L'Archette, Olivet (Loiret).

B.S.A. 250, culb. c. neuve..... 2.800
Terrot 350, Standard, t. équipé..... 1.800
Stylson 500, Blackburne, bon état.. 2.500
Norton Internat. 500 arb. à came.. 6.500
Soyer, 92, r. Rochechouart, sam. ap. midi.

Faites un ESSAI et achetez
l'Incomparable SIDE CAR



PRÉCISION


1^{er} Ex æquo
ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX
PARIS - NICE

chez le spécialiste

PATURAL - 107, Boulevard Ney - PARIS

Des primes
très
intéressantes à
tout acheteur.

TOUJOURS PLUS VITE AVEC



SE : voitures de brosse avec rebroy
SE : la moto et la grosse moto
SE : moteurs à régime élevé

Pour tous renseignements
s'adresser à la

SOCIÉTÉ SPEEDWELL
2 rue Claude-Matrat, 2
ISSY-LES-MOULINEAUX

AUTO



MOTO

CHAINE MORSE



AGENTS EXCLUSIFS. S^{te} A. SALVI. 24, Rue Analole France. LEVALLOIS

LES NOUVEAUX CHASSIS
CARPIO à roue détachable
sont emboutis à la presse en deux coquilles.
Les mieux établis - Modèles les plus variés
Sidecar complet, depuis 1350 fr.
52, rue de la Fraternité - ROMAINVILLE (Ardent 16)



LES FAMEUSES
MOTOCYCLETTES

ROYAL ENFIELD
Made like a Gun

LES PLUS PERFECTIONNÉES
LES MOINS CHÈRES

Quelques Modèles 1935 :

2 CV. moteur 2 temps, 3 vit..... Frs 2.675 avec éclairage	4 CV., moteur à culbuteurs, 4 vitesses. Frs : 5.350
2 CV. moteur à culbuteurs, 4 vit. Frs 3.550 avec éclairage	6 CV., moteur latérales, 4 vitesses..... Frs : 5.650
3 CV. moteur à culbuteurs, 4 vit. Frs 4.200 avec éclairage	5 CV., moteur à culbuteurs, 4 vitesses. Frs : 6.200
4 CV. moteur latérales, 4 vit..... Frs 4.550	9 CV., moteur latérales 2 cyl., 4 vit..... Frs : 6.950

NOUVEAUX MAGASINS DE VENTE :

Éts G. MONNERET 106, Avenue Aristide-Briand, 106 MONTROUGE (Seine)	Éts PIERRE PSALTY 80, Avenue des Ternes, 80 PARIS-17 ^e	Éts RÉMY VERCHÈRE 21, Rue de Tlemcen, 21 PARIS
--	---	--



170
Frs

FRANCE-CUIR
FABRICANTS SPÉCIALISTES
61 bis Rue ST MAUR. PARIS XI^e
Ouvert le Samedi
après-midi
Tous sommes FABRICANTS
visitez nos ATELIERS.
Liaise échantillon,
GRATUIT sur demande



TOILE 60^e
SUÉDINE 98^e

CUIR 115
Frs

MOTOS SAN-SOU-PAP
PARIS

Très Belles Occasions

HATEZ-VOUS!!

Modèle VÉLOCETTE. Arbre à cames et Calboteurs
Rudge. Boite Sturmev,
J.A.P. 250 et 350 cm³
Motos de compétitions 175 à 500 cm³

Magasin ouvert Samedi après-midi
9 et 11, Rue Haxo, 9 et 11
Tél. : Ménil. 45-28

J. THEVENON
127 - 129, Av. Parmentier
PARIS

FAIT AU PLUS JUSTE PRIX TOUTES
LUNETTES A VERRE SIMPLES OU
"BLINDÉS FLAMBO", pour L'ÉCOLE, le
BUREAU, L'ATELIER, le SPECTACLE,
la VILLE, le STADE, l'AIR & la ROUTE

HARLEY-DAVIDSON
MODÈLES 1935 & D'OCCASION
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
Agence officielle PARIS (12^e)

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

PÉAN P.

Ex-champion motocycliste
Agence Officielle PEUGEOT
16, Rue Eichemberger - PUTEAUX
Tél. : LONGCHAMP 08-80

Réparation toutes marques.
Spécialiste de PEUGEOT.
- Occasions superbes - Reprises -
Pièces détachées PEUGEOT

Vente toutes Marques sur demande.

SAINT-PAUL MOTOS

TERROT

Reprise et réparations toutes Marques
Tous accessoires - Mise au point par spécialistes

A. HALHOUTE
19, Rue Charles-V - PARIS
Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51
Permanence du M. C. de Paris

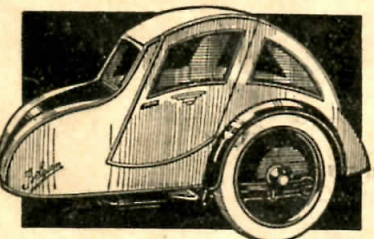
ROYAL - ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Échange
Agence générale France :
Établis. Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS

Assurez-vous à
"MOTO-REVUE"

TYPE
SLEEPING

Telt
ouvrable,
roue indép.,
Complet:
2.600 fr.



**SIDECARS
BELGIAN**
depuis 1.350 fr.
payable en 12 mois
Envoi gratis du
catalogue illustré

F. DELAUNAY
Constructeur
62, r. Rochechouart
PARIS-IX^e

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

NEW IMPERIAL AGENCE :
GARREAU
289, Rue de Vaugirard - PARIS (15^e)

Toutes motos anglaises disponibles entièrement révisées
Réglages moteurs de courses - Transformations et réparations
AGENCE MOTOBÉCANE ET TERROT
Accessoires toutes marques

Consultez ce Spécialiste de la Moto


Abonnements

	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.

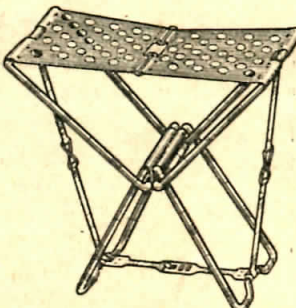
Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge,
Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas,
Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.

Autres pays : 84 fr. 43 fr. 25 fr.
Militaires : 25 fr. 12 fr. 8 fr.

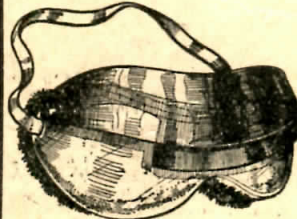
Nos Primes hebdomadaires



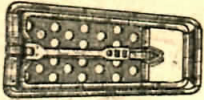
Contrôleur de pression EDCO en
pochette cuir.
Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr.
Lecteurs : 22 fr.
Frais d'envoi : 2 fr



ouvert



Les lunettes Typia, lunettes spéciales
pour motocyclistes avec dispositif contre
l'éblouissement.
Valeur : 15 fr. - Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 11 fr. - Frais d'envoi 2 fr.



fermé

Le siège pliant Sitty extra plat pour pique-
nique et camping.
Le confort sous le plus petit volume.
Valeur : 20 francs
Abonnés : 12 francs
Lecteurs : 17 francs
En vente à nos guichets seulement.



Pour entretenir préserver et raviver l'émail
de vos motos et de vos sidecars.
Produit Standard
Valeur : 16 fr. - Abonnés : 9 fr.
Lecteurs : 12 fr. - Port 3 fr. 50



**PORTE-MINE
FUME
CIGARETTES**
Valeur 20 fr.
Abonnés - 14 fr.
Lecteurs : 16 fr.
Frais d'envoi : 2 fr.

VICTOIRE

Marcel



PARIS-NICE

PEUGEOT se taille comme toujours... la part du lion et remporte SIX premières places (ex æquo) sans pénalisation. SIX médailles d'or.

1 ^{er} ex æquo	Catégorie 250 cmc. :	Mme ROBLIN
1 ^{er} ex æquo	Catégorie 350 cmc. :	PRUNIER, agent à Moirans
1 ^{ers} ex æquo	Catégorie 500 cmc. :	Marcel PAHIN - DUMONT NARCY, agent à Bourges DE CASTELLO, agent à Nice

... et SEPT coupes :

LA COUPE DES MOTOS MOYENNES (Prunier, Caviglia).
LA COUPE DES GROSSES MOTOS (Narcy, Pahin).
LA COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (Narcy, Pahin, Dumont).
LA COUPE DE « L'ÉCLAIREUR DE NICE » Mme Roblin, Froment, Enrico).
LA COUPE DU M. C. DE BORDEAUX (Mme Roblin)
LA COUPE DU M. C. DE NICE (de Castelo)
PEUGEOT, qui détient TROIS records du monde, dont celui des 24 Heures confirme ainsi, une fois de plus, la supériorité de ses machines.

Peugeot

BEAULIEU

(Doubs)

Pneus DUNLOP - Chaines YELLOW - Bougie POGNON

KOEHLER ESCOFFIER

— TRIOMPHE PARTOUT —

Roubaix - Paris - Roubaix

1^{ers} MONNERET, sur K L S - 4. S - 350 cc.
ex-æquo SEIGNEUR, sur K L - 5 500 cc.

CHATEAU-THIERRY

1^{er} CUNY, catégorie 175 cc.

CATÉGORIE 1.000 cc.

1^{er} MONNERET, a la vitesse de 113 km. 207

BATTANT LE RECORD TOUTES CATÉGORIES MOTOS

Critérium de MOTO-REVUE

4 ÉPREUVES -- 4 VICTOIRES -- 5 COUPES

COUPE DE MOTO-REVUE (la plus haute récompense);
COUPE DE VITESSE; COUPE D'ACCÉLÉRATION-FREINAGE;
COUPE DU CIRCUIT ROUTIER; COUPE DE RÉGULARITÉ

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1 ^{er}	MONNERET,	sur 500 KOEHLER-ESCOFFIER.
	Epreuve de :	VITESSE : à 177 kms. 097,
	» »	ACCÉLÉRATION-FREINAGE : (200 mètres), départ- arrivée arrêtés : en 13"1/5.
	» »	1 TOUR DU CIRCUIT ROUTIER : (9 km. 181) en 5'12"3/5 : 105 kms. 735. RECORD ÉTABLI.
	» »	8 TOURS DU CIRCUIT ROUTIER : en 43'18", à plus de 101 de moyenne.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE : 111, RUE RAMBUTEAU-MACON

— Succursale à PARIS, 112, Boulevard de Courcelles —