

Le mérite des Constructeurs

LE NUMÉRO

1^{fr.}-25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

19^e ANNÉE — N° 409

10 Janvier 1931



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
C/G. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
C/G. POSTAL 29.737

APRÈS LA MONTAGNE, LA MER...

Pourquoi cet énorme paquebot et ses petites cabines vous procureraient-ils des joies plus intenses que votre modeste "2 roues" que vous menez à votre fantaisie ?

ROVIN

ROVIN

*Le SALON 1930 a prouvé une fois de plus la
supériorité de la fabrication des motocyclettes*

ROVIN

*tous les spécialistes avertis se sont arrêtés longuement
devant les nouveaux modèles créés pour la saison 1931
dont ci-dessous les caractéristiques principales . . .*

Type	250 cmc.
EM R. 25	Cadre tôle d'acier embouti
	Moteur 2 temps Rovin
	Volant magnétique

Type	350 cmc.
R. 92	Cadre tôle d'acier embouti.
	Moteur 4 temps Rovin

Type	350 cmc.
EM R.V. 35	Cadre tôle d'acier embouti
	Moteur Vélocette (d'origine)
	Arbre à cames en tête

Type	500 cmc.
EM MAG. R. 50	Cadre tôle d'acier embouti
	Moteur Mag (d'origine)
	à culbuteurs.

Motocyclettes **ROVIN**, 114, B^d de Valmy - COLOMBES - Tél. Charleb. 05 - 40



à chaque serrure sa clé

La clé de votre coffre-fort n'ouvrira pas la grille de votre jardin et réciproquement : à chaque serrure sa clé. De même, à chaque type de moto son huile, c'est d'ailleurs l'avis des Constructeurs. En conséquence, Mobiloil, qu'aucun problème de graissage n'arrête, a constitué les types de lubrifiants répondant aux exigences de chaque catégorie de moteurs.

Un coup d'œil sur le Tableau de Graissage Mobiloil vous indiquera exactement, entre Mobiloil Aero D, TT, B, BB ou A, l'huile parfaitement appropriée à votre moto. Vous pourrez ensuite vous lancer allègrement sur la route.

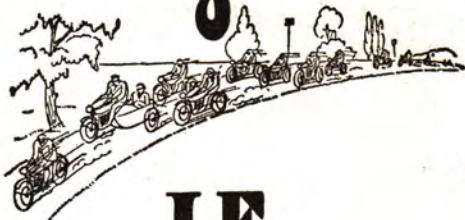
Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.



Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!



**LE
PALAIS**
de la
NOUVEAUTÉ
vous offre
toutes les grandes marques
de
motocyclettes

à crédit
très réellement
aux mêmes prix
qu'au comptant
sans intérêts,
sans combinaisons ni surprises

**visitez
ses stands**

les plus importants
d'Europe
24, rue de Clignancourt Paris

400 MOTOS en STOCK 400

permanent et l'organisation spéciale
de CRÉDIT permettent des
livraisons extrêmement rapides.

MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS
Livraison Gratuite dans la Région Parisienne



**Surveillez
votre
Compression!**

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

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



L'Hermetic



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

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

1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
1 boîte Hermetic joints

Nom :

Rue :

Ville :

M.G.C. 250 CMC.
350 CMC.
500 CMC.

UTILITAIRES - TOURISTES
— GRAND SPORT —

LES MOTOS DES CONNAISSEURS

MARCEL GUIGUET & C^{ie} CORBELIN
(Isère)

LA
Jonghi

**LE COURSIER
ARABE
DE LA ROUTE**

LA
Jonghi

SA PERFECTION MÉCANIQUE,
SA GARANTIE DOUBLE DE TOUTE AUTRE MARQUE
SA SIMPLICITÉ ET ABSOLUE ACCESSIBILITÉ,
L'INDÉPENDANCE DE CHAQUE ORGANE.
SES VITESSES GARANTIES...

EN FONT LA MOTO RÉVÉE DE L'ÉLITE DES SPORTIFS

AGENTS DIRECTS

DEMANDÉS PARTOUT où LA
N'EST pas ENCORE REPRÉSENTÉE

Jonghi

MOTOS **Jonghi**

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS :: :: ::
MOTOS :: :: ::
MOTEURS D'AVIONS

Le Choix d'un lubrifiant

C'EST la Société A. ANDRÉ Fils qui introduisit la première en France, en 1877, l'huile minérale de graissage. De tous les points d'origine, elle importe depuis, par sa propre flotte, les meilleurs produits, qui sont ensuite traités dans ses usines de Gennevilliers, Dunkerque, Rouen et Port-Saint-Louis-du-Rhône, où le raffinage et la mise sous emballages sont effectués avec toute la garantie que peuvent donner cinquante années d'expériences et un personnel d'élite. On ne saurait mettre sur le marché dans des conditions meilleures, meilleurs lubrifiants.

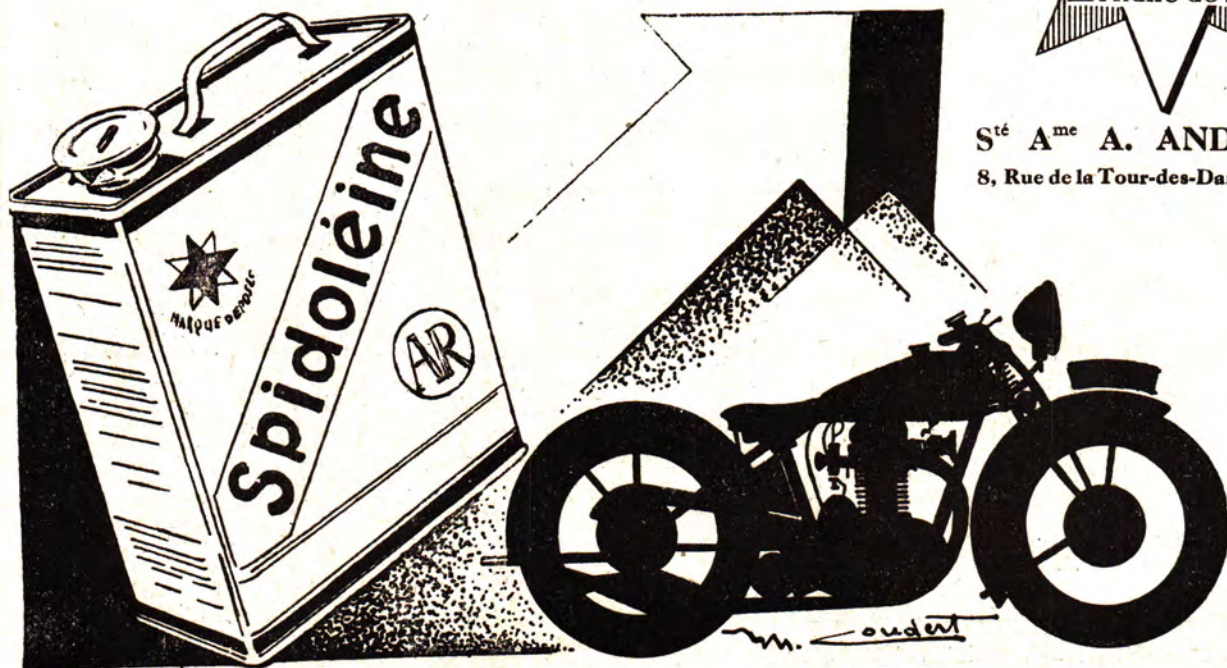
La Société A. ANDRÉ Fils, qui dota l'industrie automobile des fameuses huiles Spidoléine de sécurité, vous conseille, pour votre moto :

*la Spido T, si c'est une 2 temps ;
la Spido AR, si c'est une 4 temps.*

Le " Guide Spido " pour Motocyclettes, édition 1930, vous sera envoyé sur demande spécifiant la marque et la puissance de votre moto.



S^{té} A^{me} A. ANDRÉ Fils
8, Rue de la Tour-des-Dames, PARIS



Voulez-vous **RÉUSSIR** dans la **VIE !**

Lisez ➔ LA NOUVELLE ENCYCLOPÉDIE AUTODIDACTIQUE ILLUSTRÉE D'ENSEIGNEMENT MODERNE

TROIS BEAUX VOLUMES Reliés, Dos cuir, Fers spéciaux

avec lesquels vous pourrez suivre, chez vous, seul, sans Maître, sans correspondance, tous les cours enseignés par les Professeurs Universitaires qui ont collaboré à cet ouvrage et qui vous conduiront au **SUCCÈS**.

LA PRÉOCCUPATION

dominante de chaque personne à notre époque d'affaires intensives, c'est de s'instruire, d'étudier sans cesse, de meubler sa mémoire de toutes les connaissances reconnues indispensables pour réussir partout et parvenir aux situations sociales les plus enviées. On sait que les meilleures places appartiennent à ceux qui ont une instruction générale plus complète, à ceux qui ont acquis par leurs études tout ce qui constitue le bagage littéraire, scientifique et pratique des Grandes Ecoles Spéciales **CARNEGIE**, avec toute sa compétence, l'a dit : « Prenez deux hommes de même activité, de même intelligence, celui qui aura reçu l'instruction la plus étendue l'emportera toujours sur l'autre. »

IL FAUT DONC APPRENDRE ET S'INSTRUIRE TOUJOURS !

Mais, dites-vous, vous ne pouvez fréquenter les Collèges et les Universités pour développer et compléter votre instruction primaire et vous n'avez aucune facilité pour combler ce désir. Ces **Facilités** existent, les voici à votre portée :

La **Nouvelle Encyclopédie Autodidactique illustrée d'Enseignement Moderne** vous les offre pratiquement en 3 volumes pour une somme minime.

Vous pouvez continuer vos études chez vous



SANS MAITRE, SANS CORRESPONDANCE, avec ce merveilleux Educateur.

Cet ouvrage contient des Cours complets par degrés (1^{er}, 2^e, 3^e, etc.), dont un aperçu de la Table des matières résume ci-dessous le vaste programme.

La **Nouvelle Encyclopédie Autodidactique Illustrée d'Enseignement Moderne** est indispensable à tous : **Commerçants, Industriels, Fondés de pouvoir, Employés de Commerce, Directeurs, Contremaîtres, Banquiers, Comptables, Secrétaires**, etc. Cette encyclopédie est complète en 3 **BEAUX VOLUMES RELIÉS**, format de bibliothèque (21 x 28), près de 700 pages chacun, imprimés sur 2 colonnes et merveilleusement illustrés.

Chaque volume relié solidement, dos cuir véritable, plats toile percaline fine, fers spéciaux, édité sur papier de qualité supérieure.

L'ouvrage complet est illustré de 50 superbes hors-texte en couleurs et camaïeu, 45 cartes géographiques inédites en couleurs, nombreux modèles

démonstratifs en couleurs, entièrement démontables d'après un système ingénieux, par exemple : **La Télégraphie et la Téléphonie sans fil, Paquebot « Paris », Avion de Transport Bréguet**, etc., quantité de photographies documentaires prises sur le vif, dessins, gravures, schémas, par des artistes éminents.

L'ouvrage est livrable immédiatement.

PETIT APERÇU DE LA TABLE DES MATIÈRES

Grammaire : Etudes des parties du Discours. Etudes des phrases, etc.
Logique : Notions générales. Syllogismes. Méthodes, etc.
Philosophie : Généralités. La Vérité. L'Erreur. Les Sophismes, etc.
Arithmétique : Règle de trois. Fractions. Racines. Alliages, etc.
Algèbre : Initiation. Equation. Logarithmes. Applications, etc.
Géométrie : Figures. Calculs. Constructions. Aires. Plans, etc.
Trigonométrie : Lignes. Relations. Résolution des Triangles, etc.
Astronomie : Eléments. Mesures du temps. Formation des planètes, etc.
Géologie : Formation de la Terre. Couches géologiques, etc.

Physique : Définition. Hydrostatique. Vapeur. Air liquide, etc.
Chimie : Les Gaz Eau Air Métaalloïdes. Acide. Azote, etc.
Botanique : Anatomie des plantes. Tissus. Végétaux, etc.
Histoire naturelle : Les Animaux du Monde. Vertébrés Insectes, etc.
Physiologie : L'Anatomie des Corps. Système nerveux, etc.
Histoire universelle : L'Antiquité. Le Moyen Age. Du XIV^e au XIX^e siècle, etc.
Géographie universelle : La France. L'Europe. L'Asie. L'Afrique. L'Océanie, etc.
Littérature : Des Origines jusqu'à nos jours, etc.
Langues vivantes : Anglais. Espagnol. Allemand.

Langues vivantes : Grammaire. Thèmes. Versions. Lectures, etc.
Comptabilité : Commerce. Banque. Comptabilité. Auxiliaire, etc.
La Bourse : Diverses sortes de valeurs. Opérations, etc.
Sténographie : Prévost-Delaunay. Méthode complète. Exercices, etc.
Dessin : Principes. Formes. Esquisses. Paysage, etc.
Musique : Règles générales. Rythme. Mouvement. Chant, etc.
Beaux-Arts : Histoire générale de l'art chez tous les peuples, etc.
Droit Public : Ce que chacun doit savoir. Droit administratif, etc.
Aviation : Ballons et Avions. Dirigeables. Biplans. Monoplans, etc.
Sports : Instruction et Conseils. Exercices, etc.

20 fr. par mois

JEUNES GENS, pour augmenter votre savoir et réussir dans vos ambitions ; **PÈRES DE FAMILLE** pour guider et suivre les études de vos enfants, **SOUSCRIVEZ SANS DELAI** à cette œuvre unique et vous aurez les 3 volumes tout de suite.

20 mois de Crédit

BON POUR UNE BROCHURE ILLUSTRÉE.

GRATIS et FRANCO de la **Nouvelle Encyclopédie Autodidactique illustrée d'Enseignement moderne.**

Nom et Prénoms _____
Profession _____ Rue _____
Ville _____ Départ _____

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je, soussigné, déclare souscrire à l'ouvrage en 3 volumes reliés : **Nouvelle Encyclopédie Autodidactique illustrée d'Enseignement moderne**, au prix de 395 fr., que je m'engage à payer : A) par quittance de 20 francs tous les mois, la première à la réception des volumes, les autres tous les mois, jusqu'à complet paiement ; B) en trois versements de 127 fr. 70 chacun (3^e d'escompte) ; C) au comptant 371 fr. 30 (6^e d'escompte). Chaque souscription est majorée de 8 fr. pour frais de port et emballage et de 1 fr. par quittance pour frais de recouvrement.

Nom et Prénoms _____ Profession _____ SIGNATURE
Rue _____ Ville _____ Départ _____

Biffer le mode de paiement non choisi. Le _____ 193

— Découper ce Bon et l'envoyer à la

— Découper ce Bulletin et l'envoyer à la

MOTO-REVUE

Service Commercial, qui transmettra aux éditeurs pour une suite immédiate

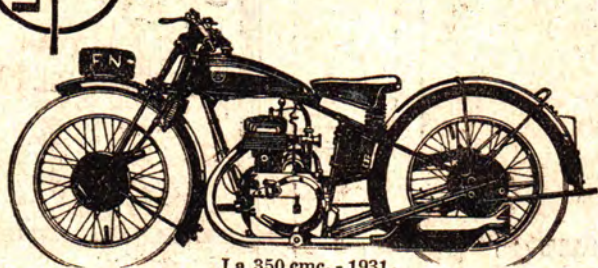
51, Rue Vivienne, Paris - 2^e



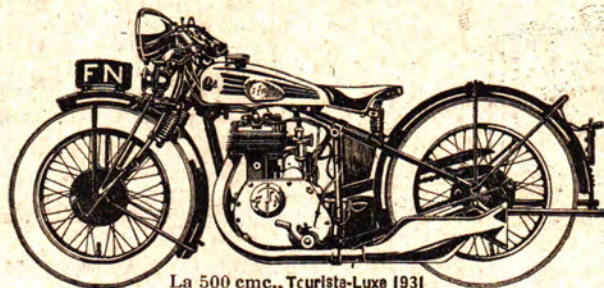
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE
— (Belgique) —

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27

LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

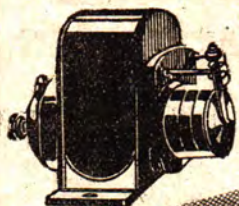


I a 350 emc. - 1931.



La 500 emc., Tcurista-Luxe 1931

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE/ MOTO/



Magnéto d'allumage

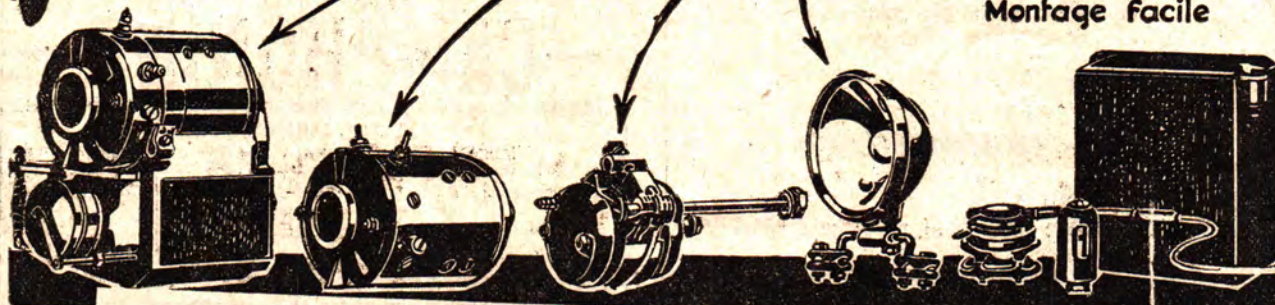
Usines et Bureaux
93 route d'Ierrin
LYON 7^e

Magnéto France

sa magnéto-dynamo
sa dynamo
son "Alternor"

son appareillage conforme
au Code de la Route

Rendement
inégalé jusqu'ici
Montage facile



PUBLICITÉ GIANDI ET VALENTIN

**DOLLAR, DRESCH, GNOME, F.N.
PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, ETC.**

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN

LA MOTO POUR TOUS 3, rue Aumont - PARIS (13^e)
Téléphone : Gobelins 07-78

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

AVIS A NOS ABONNÉS

Nous pouvons mettre à la disposition des premiers Abonnés qui nous les demanderont, un petit nombre de

"STOP RUTILA"

avec indicateur de direction, émail noir et nickel, complets, prêts à monter avec accessoires. La valeur de ces "STOP" est de 170 fr. Nous les cédon à nos Abonnés pour 125 fr. (franco de port et d'emballage.) Joindre le montant à la commande à

MOTO REVUE, 51, Rue Vivienne, 51 - PARIS (2^e)

UN LOT...

quelques paires de

GANTS

Hors classe, val. 85^{fr}

réservés exclusivement à nos Abonnés 40^{fr}.

à..... Joindre mandat à la commande adressée à:

MOTO REVUE
51, Rue Vivienne - PARIS

6^e ANNÉE
■ ■

LE NUMÉRO :
1 FR. 25

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs de Moto-Revue pour être complètement renseignés.

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 15^{fr}.

ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 10^{fr}.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

LE SILENTÉCHAPPEMENT

—(BREVETÉ DÉPOSÉ)—

Le seul... donnant à volonté... l'échappement libre ou le silencieux... sans freiner le Moteur.

EN TOLE D'ACIER FINEMENT NICKELÉ



Monté avec chicanes à l'intérieur. Se fait tous diamètres Stock 30, 35, 40, 45, 50, 55 mm. Indiquer à la commande, dia. ext. du tuyau d'échap. et le côté (sens de la marche).

L'Appareil complet : 80 fr.
Supplément pour manette, câble, et gaine de commande. 15 fr.



LES SACOCHES

Cuir gras demi-souple, première qualité. Dos et fond renforcés. Dimensions : 250 x 330 x 60. Fixation par courroies : la pièce. 100 fr. — par pontet. » 90 fr.

Tout pour Moto 9, Quai Jules-Courmont - LYON
- Envoi gratuitement son

Catalogue 1930 : 72 pages, enveloppé de des Accessoires Motos.

CAMPHONINE

LE PLUS PRATIQUE — LE PLUS EFFICACE — LE MOINS COUTEUR DES DÉCALAMINANTS

Mélangé à l'essence, curatif ou préventif suivant la dose, il OPÈRE EN SERVICE NORMAL.

La Cartouche : 20 fr. — La Cartouche-Moto : 9 fr.

EN VENTE PARTOUT

DÉPOT : 39, Rue de Châteaudun, PARIS - Ch/Post. 1338-47

BULLETIN D'ABONNEMENT - CATÉGORIE A - B - C (BIFFER LES LETTRES)

Veuillez m'abonner à⁽¹⁾ Numéros de Moto Revue à partir du Numéro en date du _____

Et joint la somme de⁽²⁾ _____

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

Adresse _____

TARIF DES ABONNEMENTS (FRANCE & COLONIES)

A			B			C	
Abonnement complet MOTO REVUE hebdomadaire et son supplément mensuel L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE			Abonnement simple MOTO REVUE Hebdomadaire			Abonnement simple L'ACTUALITÉ AUTO-MOBILE MENSUEL	
UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	SIX MOIS
64 Numéros	32 Numéros	16 Numéros	52 Numéros	26 Numéros	13 Numéros	12 Numéros	6 Numéros
55 »	30 »	18 »	45 »	23 »	14 »	20 »	11 »

Signature _____

(1) Indiquer le nombre des Numéros souscrits.

(2) Pour l'envoi des fonds, un simple Mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 50, si vous faites porter sur ce Mandat par l'employé de postes. Attention CHÈQUES-POSTAUX-29.737-PARIS (2^e).

**AMATEURS de
long Tourisme...**

— vous trouverez chez —

René GILLET

pour 1931

la gamme des Modèles
répondant à vos désirs :

350 cmc. :

*pour le Solo avec ou sans
Tan-Sad.*

750 cmc. :

*cadre surbaissé, pour le Solo
et le Sidecar.*

1.000 cmc. :

*cadre surbaissé, pour le Solo
et le Sidecar.*

ET SES INCOMPARABLES...

**Modèles 750 cmc. et 1.000 cmc.
avec cadre à suspension arrière
élastique brevetée**

*en Solo avec Tan-sad ou en Sidecar,
qui assurent le Maximum de Confort
à Motocyclette.*

Catalogues franco sur demande adressée à

RENÉ GILLET & C^{ie}

128, Route d'Orléans -- MONTROUGE (Seine)

N'oubliez pas...

— DE REMETTRE —
VOTRE COMMANDE

Dès maintenant à...

**SAINT-MARTIN
AUTOMOBILES**

LIVRAISON A VOTRE DATE

PAIEMENT EN

14 OU 20 VERSEMENTS

TOUTES LES MARQUES
DE

MOTOCYCLETTES

sont livrées

AVEC GARANTIE DE
MISE AU POINT

— POSE D'ACCESSOIRES GRATUITE —

1923-1931

VENEZ NOUS VOIR !

27, Rue du Château-d'Eau = PARIS (10^e)

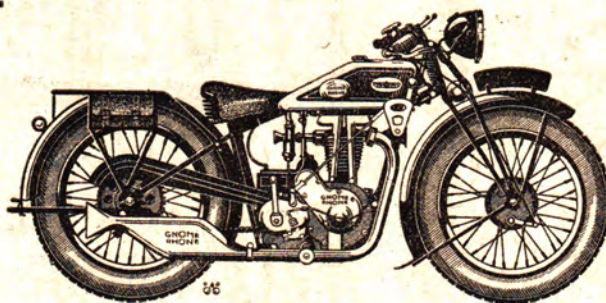
ou demander...

NOTRE NOTICE GRATUITE & FRANCO

LES **NOUVEAUX** MODÈLES

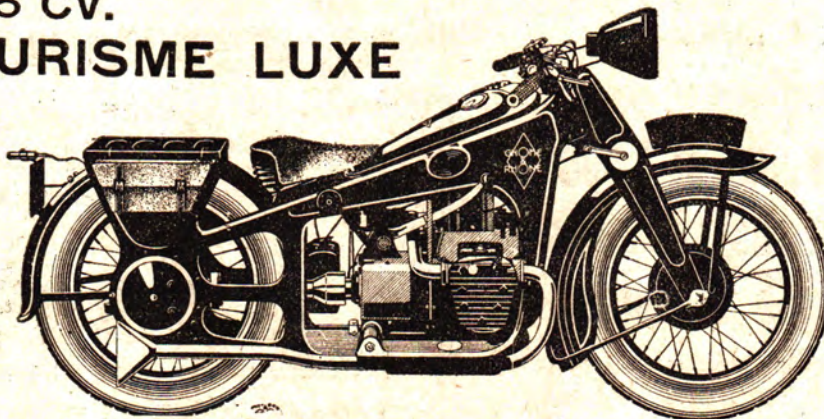
GNOME RHONE

La 4 CV.
SPORT



Bloc-Moteur 350 cmc., Soupapes en tête,
Soupapes et Culbuteurs complètement enfermés sous carter étanche.

LA 5 CV.
TOURISME LUXE



Bloc-Moteur, 2 Cylindres opposés,
Cadre en tôle d'acier emboutie, Transmission par cardan.

SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS

Magasin de vente : 49, Avenue de la Grande-Armée. — PARIS

Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Toutes les communications
toute la correspondance
chèques et mandats
doivent être libellés

“MOTO REVUE”

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
	52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
France et	—	—	—
Colonies	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale	66 fr.	34 fr.	20 fr.
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Estons, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lithua- nie, Luxembourg, Maroc (zone espa- gnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).			
Autres Pays	84 fr.	43 fr.	25 fr.
(Tous les pays non compris dans la caté- gorie ci-dessus)			
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Taxe sur l'essence ou impôt de circulation?

Il est infiniment probable que l'impôt de circulation est destiné à disparaître et qu'il sera remplacé par une taxe sur l'essence. Il n'est pas douteux que des arguments très sérieux militent en faveur de cette dernière. Nous serions ainsi délivrés des chinoïseries et des tracasseries du fisc. Nous n'aurons plus à faire la queue aux guichets, nous ne risquerons pas d'amende pour avoir oublié la carte verte. Au point de vue de l'Etat, la perception de ces taxes sera fort simple et évitera les fraudes. D'autre part, cette formule d'impôt est équitable. Il n'est pas normal, en effet, que celui qui parcourt annuellement 5.000 kilomètres paie autant que celui qui en couvre 25.000.

Nous croyons d'autre part qu'au point de vue de l'évolution de la motocyclette la taxe sur l'essence serait particulièrement intéressante. L'impôt se trouvera payé d'une manière beaucoup moins pénible que la saignée trimestrielle, et il constituera un obstacle beaucoup moins grave à la diffusion de la motocyclette. Ce n'est plus sur une donnée toute conventionnelle comme la cylindrée, mais sur un élément exact que se basera l'impôt. On a demandé pour certaines classes de machines l'exonération d'impôt. Nous connaissons trop l'Etat pour espérer que cette demande ait la moindre chance d'être accueillie. Il y a d'ailleurs quelque chose d'arbitraire à exonérer les machines d'après leur cylindrée. Une machine de 350 cmc. ou de 500 cmc. peut être une machine utilitaire, alors qu'une machine de 175 cmc. peut ne pas l'être. Un régime d'exception n'est pas sans inconvénient. Ce sont là des questions pour lesquelles il faut faire preuve de la plus grande prudence. La taxe sur l'essence a l'avantage de ne favoriser aucun type de motocyclette en particulier et de laisser l'évolution se faire normalement.

Mais il nous faut pourtant attirer l'attention sur quelques inconvénients possibles, ou plutôt sur certaines précautions à prendre. On peut redouter que cette taxe soit un moyen de nous tondre davantage. Si elle est trop élevée elle peut être un coup très dur pour ceux d'entre nous qui roulent beaucoup, et arriver à un total très supérieur à l'ancienne taxe basée sur la cylindrée. En second lieu elle peut être modifiée très facilement chaque fois que le budget se trouvera en déficit. Avec le système néfaste du budget général on ne sait vraiment où on va. Si nous avions un budget spécial des routes, auquel seraient affectées toutes les taxes prélevées sur les véhicules automobiles, le péril serait beaucoup moins grand. Il faudrait donc obtenir que le taux de la taxe fût tel que même ceux qui roulent le

plus ne paient pas davantage qu'à l'heure actuelle. Et en second lieu que ce taux ne puisse jamais être relevé, pour quelque motif que ce soit.

Tracasseries Fiscales

JUSQU'À présent, pourvu que nous ayons nos trois cartes rose, grise et verte la gendarmerie s'estimait contente, mais il n'en sera plus de même à partir du 1^{er} janvier. Nous serons, en effet, à partir de cette date tenus de présenter le reçu du receveur des indirectes. Ainsi en a décidé S. M. le Directeur des Contributions Indirectes. Il semble que ce haut

fonctionnaire soit mécontent qu'on ait décompté les trimestres non pas selon le calendrier, mais à partir de la date de mise en service du véhicule. Et sans doute il aime à se représenter que dans ses inconfortables bureaux de longues files d'automobilistes et de motocyclistes fassent la queue et perdent leur temps. Il est exact qu'il a le droit de nous déranger et de nous faire gaspiller chaque trimestre un temps qui pour beaucoup d'entre nous est de l'argent. L'impôt est portable, nous dira-t-il. Un nombre de propriétaires de plus en plus grand avait pris l'habitude de payer par chèques ou par virements postaux, ce qui était aussi commode pour les receveurs que pour les contribuables. Les Contributions Directes nous recommandent d'user de ce mode de paiement, mais les Contributions Indirectes n'en veulent plus, comme si le rôle de l'administration n'était pas seulement de nous plumer mais encore de nous embêter. L'A. C. O. proteste avec juste raison contre cette exigence ridicule et tyrannique du fisc. Sommes-nous encore au moyen âge ? On invoque pour légitimer cette mesure la fraude. Mais cela ne tient pas debout. L'administration, si elle employait à s'organiser d'une manière rationnelle l'activité qu'elle déploie à nous créer des ennuis, saurait sans la moindre difficulté les propriétaires qui n'ont pas acquitté les droits et elle pourrait en opérer le recouvrement par la contrainte, ainsi que cela se pratique pour les autres impôts. Qu'elle frappe d'une amende sérieuse les contribuables récalcitrants, mais qu'elle laisse les autres tranquilles. N'y a-t-il pas d'ailleurs beaucoup de contribuables qui sont retenus par les occupations aux heures d'ouverture des bureaux et qui n'ont personne qu'ils puissent envoyer à leur place pour effectuer le paiement. L'Administration semble considérer que nous n'avons rien d'autre à faire que de moisir dans ses bureaux, et pour payer ce qu'elle nous réclame, il nous faut travailler.

SOMMAIRE

N° 409

Samedi 10 Janvier 1931

Trombone et Moto, par G. Lionel.....	28
Par-ci, par-là.....	30
Les Six-Jours d'Hiver.....	31
Le mérite des constructeurs, par Ivan-Court.....	33
Occasion (fin), par H.-P. Borestroke.....	37
La suspension arrière, par H.-P. Borestroke.....	38
Les modèles 31 en Allemagne, par Sée.....	40
Impressions d'Angleterre, par R. Pascal.....	42
Le vélomoteur 100 cmc. Rovin.....	45
1931 sera l'année du sidecar.....	47
Chez nos fabricants.....	50
Clubs et Sport.....	52

TROMBONE ET MOTO



NOUVELLE INÉDITE
par Georges Lionel

RAMONA, j'ai fait un rêve merveilleux. Ramona, nous étions partis tous les deux...
— Ah! le gredin! ah! le bandit! s'exclama M. Salvadori en bondissant de son fauteuil.

— Voyons, papa, tu sais bien qu'il n'y a plus de bandits en Corse... depuis que tu y as pris la retraite, tout au moins. Vive et fine, Gracieuse Salvadori passa ses bras autour du cou de son père.

— Eh! ma fille, grommela celui-ci, plutôt à Dieu qu'entre les arbousiers de ce maquis paisible je voie apparaître le



oisage splendide et rude d'un nouveau Bellacoscia. Tout vieux que je suis, je pourrais lutter encore. Ouf! plutôt à Dieu que je sois resté quelques années de plus capitaine de gendarmerie là-bas, de l'autre côté de la mare aux langoustes. Quelque part entre la Loire et la Saône. Car contre ce damné garçon et son damné trombone je ne puis rien... rien...

UNE belle soirée d'automne s'achevait. Un coup de libeccio égaré monta brusquement de la vallée, et des feuilles de châtaignier vinrent en vol plané jusqu'à la table du petit salon, jonchant le tapis de leurs coquilles d'or.

— Ce damné garçon... et son damné trombone... que t'ont-ils donc fait? reprit Gracieuse, doucement.

— Mais ils me mettent hors de moi, tout simplement, l'homme, l'instrument et la chanson! Bien que gendarme, je suis Debussyste. C'est un fait. Et c'est mon droit. Or, Debussy a écrit: « Ne te sers du trombone qu'à la dernière extrémité. » Il l'a écrit. Je l'ai lu dans ses Pages inédites. Et comme il avait raison! Un frisson de flûtes! Un sourire de hautbois! Une pâmoison des chantrelles, sur les neuvièmes et les quarts enlacés! Un soupçon

d'émoi des violes d'amour!... Tandis que cet animal de Jean Duthil... Jean Duthil... enfin l'ingénieur de la Compagnie électrique, notre voisin que le diable emporte, à peine a-t-il un moment libre que le voilà parti à souffler des choses nègres.

— Oh! des choses nègres!...
— Dans son grossier instrument de baraque foraine. Et il en a du souffle, l'animal! Et allez-y, fortissimo, morendo et dégoulinando! Je voudrais, vois-tu, qu'il passe par son pavillon.

— Il n'est cependant pas méchant.
— Pas méchant? Un homme qui joue Constantinople sur un trombone à coulisse!

— Enfin, pense que, grâce à lui, dans quelques mois, toute la région sera éclairée. — Seule raison pour laquelle je le tolère. Sans cela, j'aurais dit depuis longtemps à mon vieil ami le docteur Pancrazi de le flanquer à la porte.

Gracieuse fit la moue:
— Tu n'es pas gentil, père. Quand M. Duthil vient, le dimanche après-midi, faire avec toi une petite belotte et te raconter des nouvelles du continent, tu ne le trouves pas si désagréable. Et cette fois où tu as failli être attaqué par...

— C'est bon, c'est bon. Ecoute, fillette, il reste encore un peu de jour. Passe-moi donc mon fusil, et je vais aller voir si je trouve encore quelques merles. N'est-ce pas? C'est la bonne saison.

**

La cloche de Ponte-Corbara sonne, sonne lentement, tout au fond de la vallée. Voici que, sans hâte, remontent de la plaine, sur les petits bourriquets de peluche, les vieilles à fichu noir, les vieux à barbe blanche. Ils devisent, dans leur dialecte rude et sonore, qu'ils accompagnent de petits gestes brefs. Par instants, un grand chien maigre comme un loup mordille un mulet qui part en gambades.

— « Piono! Piono!... »
— Mademoiselle Gracieuse!...
— M. Jean?
— M. Salvadori est-il là?
— Non, M. Jean. Il est parti à la chasse aux merles.
— Mais je puis vous parler, à vous?
— Je ne sais pas. D'abord, où êtes-vous donc?
— Là, dans ce buisson qui sépare nos royaumes.

— Ah! je vous vois. Eh bien, ce barrage, ces turbines, ces dynamos, je ne sais pas, moi, ça s'avance?

— Dites, Mademoiselle Gracieuse... approchez-vous, dites... aimez-vous la musique moderne?

— La musique moderne? oui. C'est à-dire... non! Enfin, ça dépend des jours. Mais depuis quelque temps je l'aime beaucoup moins-là!

— Ah! vous l'aimez beaucoup moins? Cependant je fais des progrès? N'est-ce pas que je fais des progrès?

— Heu...
— Si, si. Je m'en rends très bien compte. Je donne des sons plus pleins, plus veloutés. A certains moments, on croirait un saxo.

— Un saxo?
— Un saxo, un saxo de jazz, quoi!
Tout de même, quand on pense... quand on pense tout ce qui restait encore à exprimer! Et la vieille musique était là, finie, asthmatique, apathique, noble, respectable et échinée, comme un vieil acteur du Français. Ça fait l'effet d'un enterrement un jour d'hiver. On tient son chapeau à la main, on est ennuyé et gère ému. On se sent glacé. Brr!!

— La vieille musique... la vieille musique! Elle n'est pas toute si vieille que ça, Debussy...

— Debussy? Ses biscuits de Sèvres? Ses aquarelles détremées? Ses groupes mignards pour dessus de cheminée mil-neuf-cent-dix? Sa cristallerie? Sa confiserie de dames chic? Ah! non! Ah! non!
— Mais pour exprimer l'amour, tenez, la flûte de jazz. Qui tremblotte et pleure, le banjo qui rythme, le saxo, qui traîne tous les desirs, tous les spleens et toutes les nostalgies, et le rush formidable du trombone...

— Ah! pour exprimer l'amour... le trombone...

— Oui. Si j'avais du temps, s'il n'avait pas fallu recommencer tous mes plans d'usine à cause d'un propriétaire absurde, j'aurais écrit des choses.....

— Amoureuses?



— Peut-être. Méchante, pourquoi me regardez-vous comme cela?

— C'aurait été le Fox de Columba.
— Et pourquoi pas? Une Columba aux yeux bleus, à la chevelure d'or, qui porte en elle tout le charme de la Corse, sans en avoir le type conventionnel, ni l'apreté, une..

— Nous parlions de musique...
— C'est vrai. Et d'autre part, voici M. Salvadori qui rentre. Je ne sais plus du tout ce que j'avais à lui confier. Je pense

que cela reviendra... en dormant. Dites-lui s'il vous plaît que, demain, à cinq heures comme d'habitude, s'il veut bien, je viendrai faire sa partie. Bonsoir, Mademoiselle Gracieuse....

— Fillette, dit l'ancien capitaine en posant son fusil, je n'ai pas rencontré de merles, — mais j'ai une idée.

LE café fume dans les tasses, et sa vapeur atteint presque les cadres de chêne où trônent, — visages sévères — Sampiero Corso et Pascal Paoli.

— Combien en donnez-vous ?

— Je refuse.

— Le roi !

— Ça y est. Me voilà encore battu. A l'écarté comme à la betotte. Ah ! vous en avez une chance, Monsieur Salvadori.

— Ça ne vous décourage pas, au moins ?

— Mais non, mais non !

— Parce que, vous savez, Monsieur Duthil... je réfléchissais hier soir, en poursuivant les merles... enfin vous m'êtes très sympathique.

— Ah ! vraiment ?

— Très. Je désirerais de tout mon cœur que vous restiez très longtemps parmi nous.

— Monsieur.... Croyez que.... je suis confus....

— D'autant que la besogne ne manque pas, pour un ingénieur dans l'île abandonnée.

— C'est vrai.

— Je crains cependant que vous ne restiez pas longtemps.

— C'est-à-dire que.... Si certains projets se réalisaient... enfin, peut-être d'ici peu, je saurais....

— Ce qui me navre pour vous, c'est qu'on s'ennuie à Ponte-Corbara. Jeune comme vous l'êtes, vous auriez besoin de distractions. Vous auriez besoin de faire du sport.

— Je puis aller à bourriquot, par les sentiers du maquis.



— J'ai pensé à mieux que cela. Lorsque j'étais sur le continent, j'avais une auto, naturellement — et j'avais aussi une moto. Cela paraît vous étonner ?

— Non, non.

— Une belle machine, la moto. Oh ! bien sûr, ça n'était pas une de ces mécaniques de maintenant où il y a des tas de cadrans, indicateur de pression d'huile, indicateur de pression de gaz, de pression de pneus, compte-tours, compte-secousses, montre, ampèremètre, voltmètre, chose-

— mètre.... Pourquoi pas un tube à rouge et une boîte à rasoir, avec une glace éclairée ?

— Moi, si j'avais une moto qui ait tous ces cadrans, je perdrais tellement de temps à les consulter, ou simplement à les regarder, que je cabosserais le décor à tous les tournants.

— C'est vrai ?

— Mais pour les chevaux, elle a ce qu'il lui faut. Vous pouvez tirer sur les ficelles, il y a de la réserve. Bref, mon cher ami, et pour conclure, ma Knight-Imperator-Rex est à votre disposition.

— Que vous êtes gentil ! Mon Dieu, si vous faisiez des prix tout à fait intéressants..

— Intéressants ? Oui, tout ce qu'il y a d'intéressant. Mais ne parlons pas encore de la vendre. Nous avons tout le temps. A Noël par exemple. Je vous ferais des conditions. Au moins, vous savez aller à moto ?

— Bien sûr.

— Et ça vous plaît ?

— J'en raffole.

— Eh bien mon cher, prenez la machine tant que vous voudrez, tant que vous pourrez. Tenez, allons la voir. Il y a déjà un an que je ne m'en suis pas servi, elle doit avoir besoin d'un bon coup de torchon. Mais après cette formalité, vous verrez si, ça gaze. On n'en fait plus, des moteurs comme ceux-là ! A propos, Monsieur Jean, pendant que j'y pense, vous faites des progrès en musique, je suis content de vous le dire. Si, si, je me rends très bien compte. Par exemple, hier, tenez, cet air de Ramona.. Ramona....

— Oh ! papa, s'écria Gracieuse, sur nos routes ! Tu veux donc le faire tuer !

— Non, non, fillette. Il est bien trop adroit pour se tuer. Mais laisse-le prendre goût et je te donne mon billet qu'il ne nous embêtera plus avec son machin à coulisser. Je te parie je te parie les Jardins sous la pluie contre Ramona.

Ils sont seuls tous deux. La Knight-Imperator-Rex les a grimpés sans broncher jusqu'à l'inaccessible Loreto. Ils ont bu dans leurs mains l'eau délicieuse des sources. Au-dessous d'eux s'étend la Casinca, brume et mauve, avec des taches vertes, puis à l'horizon le ruban d'argent que fait la lagune de Biguglia ; enfin la mer immense qui s'unit tendrement au ciel.

L'heure est solennelle et douce.

Une cloche sonne, sonne lentement, tout au fond de la vallée.

Voici que, sans hâte, sur leurs petits bourriquots de peluche, montent les vieilles à fichu noir, les vieux à barbe blanche. Ils regardent le jeune couple, la moto, puis détournent les yeux vers le paysage splendide, et sourient en se faisant de petits signes.

— Gracieuse, il manque quelques cadrans sur cette machine. Il faudra que j'y fasse monter un compte-promenades et un thermomètre de radiateur.

— Voulez-vous ne pas vous moquer de papa, Jean !

— C'est vrai. Je suis terriblement ingrat ! D'autant qu'après lui avoir pris sa moto, — pourvu qu'il ne nous la vende pas trop cher, dites ! — je vais lui prendre sa....

— Chut ! Pas encore.... Que vous êtes impatient !....

— Donnez-moi votre main, Gracieuse. Oui, mettez-vous un peu comme cela !

fait frais, appuyez-vous sur mon épaule. C'est si gentil, de rester un peu ainsi ! Vous savez, mon amie, le soir où votre père m'a menacé de me faire passer par le pavillon du trombone.... j'ai tout entendu.... il criait si fort, le cher homme ! J'aurais pu aller le trouver et crier encore plus fort. Mais voilà, j'avais des projets. Trois grands projets, comme Richelieu, Le premier.... c'était vous....

— Jean !

— Et les autres — pourquoi ne m'avez-vous pas laissé plus longtemps vos lèvres ? — les autres, c'est pour quand nous serons mariés.



— Dis....

— Le trombone aux lentilles. Et d'un. Car j'en joue comme une savote La Knight-Imperator au garage. Et de deux. Et pour commencer, une quatre-cylindres à culbuteurs, nous verrons ça ! Un bon petit phono qui jase, non, qui jasse.... Et de trois !

— Vous achèterez du Debussy, mon ami ?

— C'est entendu, dear of mine. C'est promis, c'est juré ! La Petite suite, les Jardins sous la pluie, les Arabesques, tout Pelléas. Et la série complète des disques — pour nous, pour nous seuls : que c'est joli, ces mots là ! — la série complète des disques de Jack Hylton.

Georges LIONEL.

Le Touring Club de France et l'Angelus

Le Touring-Club de France s'est ému des informations de certains journaux le représentant, à l'occasion de sa campagne contre le bruit, comme adversaire des sonneries de cloches des églises. C'est mal connaître le Touring-Club, défenseur attiré de tout ce qui contribue à conserver à la vie française son caractère traditionnel, que de supposer qu'il puisse réclamer la suppression du tintement des cloches. Loin de faire campagne pour que les cloches soient réduites au silence, le T. C. F. s'est borné à demander à l'autorité ecclésiastique si une réglementation nouvelle ne pourrait pas être envisagée en tenant compte des changements survenus dans les habitudes sociales et, en particulier, en fixant à des heures mieux appropriées la sonnerie de l'Angelus. Les clochers de France, qui sont une des parures du pays, ne seront pas muets, parce que la voix des cloches se fera entendre à l'heure où de nombreux auditeurs peuvent l'entendre. Le Touring-Club déplore que ses intentions aient pu être déformées



Le Sénat et l'essence

LE Sénat, au cours d'une récente séance, a voté un projet complétant les lois antérieures sur le régime des pétroles; ce projet a pour but de mettre un frein aux abus sur les prix de l'essence vendue aux touristes.

Si une commission départementale constate désormais des hausses excessives, les préfets auront toute qualité pour intervenir et fixer les prix de vente.

Pour qui ne roule que le jour

PLUSIEURS lecteurs nous ont demandé si, ne circulant que de jour, ils étaient astreints à avoir un éclairage et réglementaire. La Préfecture de Police rappelle à ce sujet que : toutes les voitures et motos doivent, à partir de l'expiration du nouveau délai : 31 mars 1931, posséder les appareils d'éclairage réglementaires, agréés et estampillés. D'autre part et infirmant ce rappel, le Ministère de l'Intérieur indique, qu'un simple logique, rien n'empêche de circuler en plein jour sans lanternes du tout, dès l'instant que l'on circule à l'heure où les feux ne sont pas exigés officiellement.

Rappelons toutefois aux intéressés que l'éclairage par lampions n'est toléré qu'autant que ces lampions suppléent momentanément à une panne d'éclairage réglementaire; autrement dit : vous n'avez pas le droit de circuler de nuit avec de simples lampions, si votre machine n'est pas munie d'un éclairage conforme aux nouvelles prescriptions.

Comme nul ne sait la panne qui l'attend ni la durée qu'elle aura, il nous semble que le plus raisonnable est d'être en règle sur ce point. Songez en effet aux ennuis pouvant résulter pour vous d'une panne tardive en campagne, qui vous empêchera, faute d'éclairage, de regagner vos pénates le soir même et par vos propres moyens.

Elle fit sensation

UNE communication d'Angleterre nous informe que la quatre-cylindres Arie, présentée à la commission de l'armée anglaise, a subi victorieusement les sévères examens de cette commission. Cette machine aurait donné de si magnifiques performances, que les officiers présents, ont exprimé leur satisfaction d'une façon très affirmative.

Le Salon de Milan

LE Salon Motocycliste italien a lieu à Milan du 10 au 18 janvier. Le gouvernement italien ayant demandé aux constructeurs un effort en vue d'établir les prix les plus bas, la concurrence étrangère rencontrera de grosses difficultés surtout l'industrie anglaise qui, paraît-il, avait décidé de tenter une grosse offensive.

A l'Assaut des 25.000

LA Ronde, pour le raid des 25.000 kms sans arrêt, se poursuit à l'heure où nous mettons sous presse. Le cap des 17.000 kms est franchi sans accroc; il ne reste donc plus que 8.000 kms à parcourir, soit environ une semaine d'endurance et de persévérance...

informations

G. W. G. Lacey s'est marié

G. W. G. Lacey, le spécialiste anglais des records de vitesse, vient d'épouser Miss May Ruffel, qui fut elle-même une championne féminine sur Brooklands. Nos meilleurs vœux au couple de champions.

Verli s'est tué

PENDANT l'épreuve du prix Mercedes, à Buenos-Ayres, le coureur Verli s'est tué. Il y a également eu au cours de la même course : une deuxième victime : Franck Warr n, plus connu sous le nom de « Diable Rouge », qui fut grièvement blessé.

Cyclecars ?

NOMBRE de motocyclistes aspirent à devenir cyclecaristes. Qu'ils patientent ! de nombreux constructeurs travaillent pour eux et nous verrons certainement aux beaux jours prochains, un certain nombre d'éclotions issues des meilleures formules motocyclistes dans ce qu'elles ont de plus sûr, de plus résistant et de plus sobre.

Précautions élémentaires

DANS votre intérêt et dans celui de vos voisins, quand vous vous ravitaillez à une pompe à essence : arrêtez votre moteur dès le stationnement ; assurez-vous que vous ne demandez pas plus d'essence que votre réservoir ne peut en contenir, c'est également



une économie que vous réaliserez ; abstenez-vous de fumer pendant que vous stationnez à un poste d'essence ; et surtout, si le préposé à l'essence est une préposée jeune et jolie, ne lui jetez pas de regards incendiaires.

Le Salon anglais 1931

LE Salon de la Motocyclette de Londres aura lieu en 1931 du 30 novembre au 5 décembre. En France, si nous sommes dès à présent fixés sur le prochain Salon de l'Auto du 1^{er} au 11^{er} octobre, rien n'est encore décidé pour la moto..., mais nous avons le temps d'en reparler.

On a trouvé

AVANT trouvé sur la route de Mirecourt à Nancy, entre Sudus et Richardménil, une serviette contenant une paire de cuisards usagés, je les tiens à la disposition du propriétaire. — S. de BANÈS, Hondement-Yarville (M.-et-M.).

Vêtements en cuir

DANS le règlement d'entraînement Bordeaux-Paris, il y a un détail qui mérite d'être étudié à fond : c'est celui du vêtement de cuir ou toile. Nous doutons très sincèrement de la valeur pratique, sur route, des combinaisons scaphandrières du Vélodrome d'Hiver, de Buffalo ; il vaut bien mieux que les coureurs soient équipés d'un vêtement de laine intérieur, selon leur santé, et du blouson de cuir, et de la culotte cavalière avec cuir et bottes, c'est le meilleur équipement, et qui répondra certainement à toutes les conditions qui nous ont amené à carnavaliser les entraîneurs du Parc des Princes. La coiffure sera le casque de route normal ; il existe, dans notre sport motocycliste, de remarquables modèles de tout ce hâblement moderne, à la mode, car il ne faut pas oublier que Bordeaux-Paris doit rester une course de propagande sportive, et non un cortège de Mircarême. Nous avons toujours protesté contre les infâmes motocyclettes d'entraînement ; nous savons qu'il y a une obligation financière actuellement qui les impose, mais puisque l'on tente un essai pour Bordeaux-Paris, qu'on le tente pour motocyclisme, archéologiquement ou archaïquement.

Bref...

PAR entente mutuelle du Consortium des Pétroles, les grandes firmes d'essence et d'huile se seraient engagées à renoncer, pour 1931, à toute activité sportive...

LES Pares payants parisiens doivent être de bon rapport aux concessionnaires puisqu'ils leur permettent d'offrir à leurs gardiens une nouvelle tenue...

DEPUIS le 1^{er} du mois, les piétons sont tenus, sous peine de procès-verbal, de n'utiliser, pour la traversée des rues, que les passages cloutés ou ceux considérés comme cloutés, la marche en zig-zag leur étant interdite sur la chaussée... alors l'attention !!

LES gants blancs que l'on parle d'accorder aux agents pour la signalisation pourraient être pour notre gouvernement l'occasion d'une nouvelle taxe applicable aux automobilistes ; nous en donnons avis, à l'œil, à nos dirigeants.

DEPUIS le 1^{er} janvier, il circule un vrai bataillon d'agents motocyclistes ; 300 agents montés à moto sont en effet, chargés de faire respecter les règlements de la circulation urbaine... à Londres.

Toujours la plus grande vitesse

LE bruit court à nouveau que le défenseur des couleurs françaises dans les compétitions automobiles, aurait l'intention de réaliser un quatre-cylindres pour moto, afin de tenter la plus grande vitesse sur deux roues.



... Les Six Jours d'Hiver 1931

avec le patronage du **Petit Parisien** se disputent en ce moment...

Innovation

On sait que pour la première fois, en France, *Moto Revue* a organisé une épreuve d'endurance et de sélection pour les machines strictement de série.

Pour que cette démonstration pût réussir complètement, il était indispensable qu'elle fût organisée avec toutes les marques d'authenticité, de vérification, qui sont à la portée de tout le monde. Il ne faudrait pas que pendant l'épreuve, ou les jours qui la suivraient, l'on pût émettre des doutes.

Notre organisation a pris toutes les précautions utiles. Et lundi dernier après-midi, à 14 heures, les représentants des constructeurs et les commissaires sportifs se réunirent en une assemblée, et à eux tous constituèrent la « Commission de Contrôle » laquelle fut chargée du choix des machines commerciales.

Commission de Contrôle

Assistèrent à cette réunion: MM. Grosse, de la Maison Terrot; Guy de Peugeot; Plus, de Monet-Goyon; Bives, de Gnome-Rhône; Maurer, de Magnat-Debon; Dugand, de Automoto; Fortin, de F. N.; Delaunay, de Saroléa; Argaud, de Ravat; Boudéne, de Vélocette; Van Huysse, de Jonghi; les commissaires sportifs: MM. Mauve, Président de l'A. M. C. F., Boell, Dupont et Maître. Notre directeur, M. Lacome, dirigea les débats.

Après un échange de vues, on procéda au choix des jours et heures pour la désignation des machines. Un commissaire sportif et un ou plusieurs représentants des constructeurs furent désignés pour assister aux formalités et les vérifier.

Voici maintenant le tableau de marche qui fut arrêté:

Tableau de Marche

Terrot, 26, rue de Verdun, à Suresnes: 2 motos 250 cmc., type O. S. S. E. Vendredi 2 janvier, à 9 heures. Commissaire: M. Mauve. Constructeur: M. Boudéne.

Vélocette, 24, quai d'Austerlitz, à Paris: 1 moto 250 cmc. Mercredi 31 janvier, à 16 heures 30. Commissaire: M. Maître. Constructeurs: M. Grosse et Maurer.

Magnat-Debon, 160, rue de la Pompe, à Paris: 1 moto 350 cmc., type B. S. S. T. Vendredi 2 janvier, à 10 heures. Commissaire: M. Mauve. Constructeurs: MM. Guy et Van Huysse.

Peugeot, 40, rue Louis-Blanc, à Courbevoie, 3 motos 350 cmc., type P. 107. Vendredi 2 janvier, à 11 h. 15. Commissaire: M. Mauve. Constructeurs: MM. Plus, Maurer et Argaud.

Automoto, 17, rue de la Corvée, à Courbevoie: 2 motos 350 cmc., type A. 17. Vendredi 2 janvier, à 11 heures. Commissaire: M. Mauve. Constructeurs: MM. Van Huysse Plus et Argaud.

Monet-Goyon, 112, boulevard de Courcelles, à Paris: 2 motos 350 cmc., type M. G. 35. Vendredi 2 janvier, à 14 h. 30. Commissaire: M. Boell. Constructeurs: MM. Maurer, Dugand, Argaud et Van Huysse.

Jonghi, 1 bis, rue de Seine, à Choisy-le-Roi: 2 motos 350 cmc.; 1 type T. J. 4, 1 type T. J. 5. Samedi 3 janvier, à 10 heures. Commissaire: M. Dupont. Constructeurs: MM. Plus et Maurer.

Ravat, 6, rue des Goncourt, à Paris: 1 moto 350 cmc., type E. R. 23. Samedi 3 janvier, à 14 heures. Commissaire: M. Boell. Constructeurs: MM. Guy et Plus.

Saroléa: 2 motos 500 cmc., type 31 R., machines choisies à l'usine par la Fédération Motocycliste de Belgique. Jour et heure à fixer. Commissaire: M. Maître. Constructeur: M. Bives.

Gnome-Rhône, 49, avenue de la Grande-Armée, à Paris: 2 motos 500 cmc., type D. 4. Vendredi 2 janvier, à 16 heures. Commissaire: M. Boell. Constructeurs: MM. Delaunay et Fortin.

F.N., 4, rue Pierret, à Neuilly-sur-Seine: 1 moto 500 cmc., type M. 67. D. Mercredi 31, à 8 h. 30. Commissaire: M. Mauve. Constructeurs: MM. Delaunay et Bives.

Les stocks présentés par les maisons ou agents concessionnaires furent en général trouvés tous satisfaisants, sauf pour Ravat, par suite d'un prototype en fabrication et qui décida de partir en catégorie professionnelle.

Plusieurs détails furent examinés: il fut décidé notamment que le porte-bidon d'huile qui ne figure généralement pas sur les machines de série, serait accepté. Cet exemple prouve suffisamment combien chaque détail fut examiné de très près.

Quand ces lignes paraîtront, les concurrents des Six-Jours d'Hiver auront déjà accompli l'étape Paris-Brest, mais il leur restera à accomplir une étape non moins importante, puisque épreuve de vitesse, à l'Autodrome de Montlhéry, demain dimanche 11.

Circuit à moyennes accélérées

Cette épreuve aura lieu Dimanche 11 courant à Montlhéry et dans laquelle les concurrents auront à couvrir, selon les cylindres, de 225 à 325 kilomètres.

à des moyennes de base de 45 à 65 selon les catégories, et en 5 h. 30 au maximum.

Pour les 175 cmc.: 45 km.-h. et 225 km.
 Pour les 250 cmc.: 50 km.-h. et 250 km.
 Pour les 350 cmc.: 55 km.-h. et 275 km.
 Pour les 500 cmc.: 60 km.-h. et 300 km.
 Sidecars 350 cmc.: 40 km.-h. et 200 km.
 Sidecars 600 cmc.: 45 km.-h. et 225 km.
 Sidecars 1,000 cmc.: 50 km.-h. et 250 km.
 Cyclecars 350 cmc.: 40 km.-h. et 200 km.
 Cyclecars 500 cmc.: 45 km.-h. et 225 km.

En partant de l'heure 0, les arrivées ne pourront se faire qu'à 4 heures au plus tôt: les concurrents qui arriveront entre 4 heures et 4 h. 20, seront déclarés premiers ex æquo, et les autres concurrents seront classés au fur et à mesure de leur arrivée, sans tenir compte du temps, si toutefois ceux-ci arrivent avant l'heure limite 5 heures.

Ceux qui arriveront ensuite de 5 heures jusqu'à 5 h. 30, perdront 2 points, pour les 2 premières minutes, plus 1 point par minute supplémentaire, et le total de ces points sera retranché du bagage des 500 points du départ.

Classement

DANS chaque catégorie, il y aura deux classements bien distincts: un pour les professionnels, et un second pour les indépendants. Le classement sera établi d'abord suivant le nombre de points que le concurrent aura conservé sur les 500 points du départ, c'est-à-dire sur les moyennes imposées et suivant la catégorie et ensuite d'après les résultats du circuit à moyennes accélérées ci-dessus.

Le classement des machines commerciales sera basé sur les mêmes règlements que ci-dessus.

Les Coupes

La Coupe des Six-Jours d'Hiver

DANS chaque groupe, une Coupe sera remise en compétition. Elle sera attribuée à la marque dont l'équipe de deux désignés par avance, aura la première terminée le total des kilomètres minimum exigés dans l'épreuve sur circuit fermé. Les véhicules pourront être désignés, soit dans la même cylindrée, soit dans des cylindrées diverses, du moment que celles-ci rentrent dans le même groupe.

Cette Coupe sera conservée pendant un an par la marque gagnante et ne sera définitivement acquise qu'après deux victoires consécutives ou 3 non consécutives.

Une Coupe sera attribuée pour le Groupe bleu moto, une autre pour le Groupe blanc

moto, et une autre pour le Groupe rouge moto.

Il y aura également une Coupe pour les sidecars du Groupe bleu, une autre pour les sidecars du Groupe blanc, et une autre pour les sidecars du Groupe rouge.

Dans le cas où en fin d'épreuve, il n'y aurait plus d'équipe de deux, c'est à un véhicule seul que la Coupe sera attribuée.

Coups des motos commerciales

Toutes les équipes de deux constituées par avance, soit dans la catégorie des motos professionnelles ou dans celle des motos commerciales dites de série, peuvent concourir pour l'obtention des trois coups des Six-Jours d'Hiver chacune des équipes dans leur groupe.

De plus, il sera mis en compétition, également par équipe de deux, une coupe par catégorie et réservée uniquement aux motos de série.

Cette coupe sera dénommée Coupe des Six-Jours d'Hiver des motos commerciales.

Elle sera attribuée sur la même formule que celle des Coupes des Six-Jours d'Hiver.

Constitution des équipes

Coups des Six-Jours d'Hiver

Groupe bleu : Coulon, Fraichard (Terrot); Gruyère, Maillard-Brune (Monet-Goyon);

Groupe Blanc : Pean, Pahin (Peugeot); Mercier, Orenge (Automoto); Débaisieux, Dubois (Monet-Goyon); Bernard Maurice, Perrin (Jonghi); Jeanin, Chaignon (Jonghi); Hemet, Maury (C. P. Roleo); Bauchat, Nancy (Peugeot); Huet, Fournival (Ravat); Cuenin, Brejoux (Peugeot); Bernard, Perrin (Jonghi).

Groupe Rouge : Boutillier, Leclere (Saroléa); Naas, Bernard (Gnome et Rhône); Lowinfosse, Tacheny (F. N.).

Coups des Six-Jours d'Hiver des motos commerciales

Catégorie 250 : Coulon, Fraichard (Terrot);

Catégorie 350 : Pean, Pahin (Peugeot); Mercier, Orenge (Automoto); Débaisieux, Dubois (Monet et Goyon).

Groupe Rouge : Boutillier, Leclère (Saroléa); Naas, Bernard (Gnome et Rhône).

Les Partants...

Les numéros devant les noms correspondent à ceux que chacun des concurrents devra faire figurer sur ses disques pendant l'épreuve.

Machines strictement commerciales

Groupe Bleu : Motos 250 cmc. — 1. Coulon (Terrot); 2. Fraichard (Terrot); 3. Maisonneuve (Vélocette).

Groupe Blanc : Motos 350 cmc. — 4. Gauthier (Magnat-Debon); 5. Pean (Peugeot); 6. Pahin (Peugeot); 7. Cuenin (Peugeot); 8. Mercier (Automoto); 9. Orenge (Automoto); 10. Débaisieux (Monet-Goyon); 11. Dubois (Monet-Goyon); 13. Perrin (Jonghi).

Groupe Rouge : Motos 500 cmc. — 14. Boutillier (Saroléa); 15. Leclère (Saroléa); 16. Naas (Gnome-Rhône); 17. Bernard (Gnome-Rhône); 18. Richard (F. N.).

Classe des Professionnels

Groupe Bleu : Motos 175 cmc. — 41. Gruyère (Monet-et-Goyon); 42. Maillard-Brune (Monet-et-Goyon).

Motos 250 cmc. — 43. Billa (Terrot); 44. Froissard (Peugeot).

Sidecars 350 cmc. — 70. Pouponneau (Magnat-Debon); 71. Joly (Utilia); 72. Maignet (Prester).

Voitures 350 cmc. — 74. Dugué (Duguesclin).

Groupe Blanc : Motos 350 cmc. — 45. Crivel (Terrot); 47. Jeannin (Jonghi); 48. Chaignon (Jonghi); 49. Hemet (C. P. Roleo); 50. Maury (C. P. Roleo); 51. Couillard (C. P. Roleo); 52. Loret (Alcyon); 53. Brejoux (Peugeot); 54. Bochat (Peugeot); 55. Nancy (Peugeot); 57. Duverdiere (Prester); 58. Lhuissier (F. N.); 59. Huet (Ravat); 60. Fournival (Ravat); 12. Bernard Maurice (Jonghi). 46. Barré (Magnat-Debon).

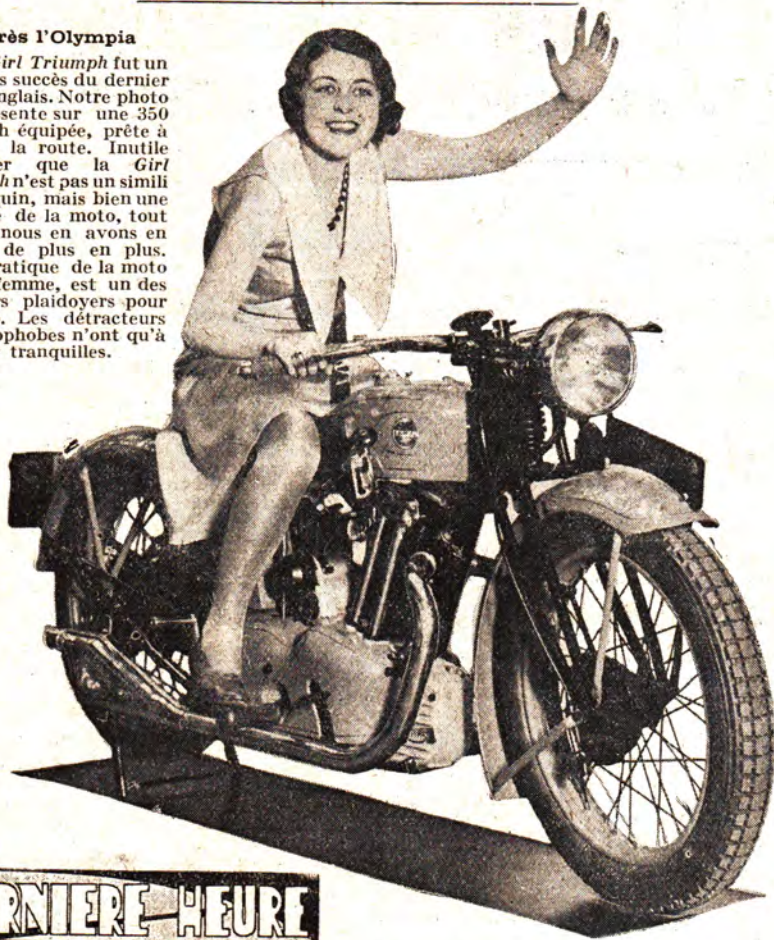
Indépendants : 61. Ruckly. Voitures 750 cmc. — 75. Gauthier (Duriez spéciale).

Groupe Rouge : Motos 500 cmc. — 62. Vincent (M. G. C.); 63. Vauvry (Gnome-Rhône); 64. Notammy Raym. (Motoconfort); 65. Messier (Austral); 66. Krebs (Terrot); 67. Gauthereau (Dresch); 68. Jean (C. P. Roleo); 76. Lowinfosse (F. N.); 77. Tacheny (F. N.).

Indépendants : 69. Lavallée. Sidecars 1.000 cmc : 78. Luc, professionnel.

Après l'Olympia

La *Girl Triumph* fut un des gros succès du dernier Salon anglais. Notre photo la représente sur une 350 Triumph équipée, prête à prendre la route. Inutile d'ajouter que la *Girl Triumph* n'est pas un simili mannequin, mais bien une virtuose de la moto, tout comme nous en avons en France de plus en plus. Cette pratique de la moto par la femme, est un des meilleurs plaidoyers pour la moto. Les détracteurs et motophobes n'ont qu'à se tenir tranquilles.



DERNIERE HEURE

Les courses en danger ?

La semaine dernière, au cours d'une séance tenue par le Consortium des Pétroles, les grandes firmes d'essence et d'huile auraient pris la grave détermination suivante :

Pour 1931, elles s'engagent, d'un commun accord, à renoncer à toute activité sportive et suppriment subventions, primes, aide et ravitaillement qu'elles consentaient jusqu'ici à l'avantage des concurrents usant de leurs produits dans les courses et les rallies. L'appui des marques d'essence et d'huile permettait aux coureurs d'équilibrer leur coûteux budget de participation aux épreuves dans une proportion telle qu'on verra, inévitablement, beaucoup d'entre eux renoncer à toute activité sportive du fait de la suppression de ce soutien.

Les machines commerciales

Les machines commerciales auront à faire les mêmes moyennes que les machines des « professionnels » et c'est ici qu'il sera intéressant de voir les différences de moyennes qui pourront être réalisées entre les deux classes de machines : celles qui n'auront pas été « préparées » et celles qui, vraiment, auront « pu l'être ».

Pour aller à Montlhéry

GRACE à l'obligeance de M. Letorey, directeur des Services d'Exploitation de l'Autodrome de Montlhéry, les entrées de demain dimanche à Montlhéry seront maintenues au tarif de semaine à toutes les places, c'est-à-dire à 5 francs.

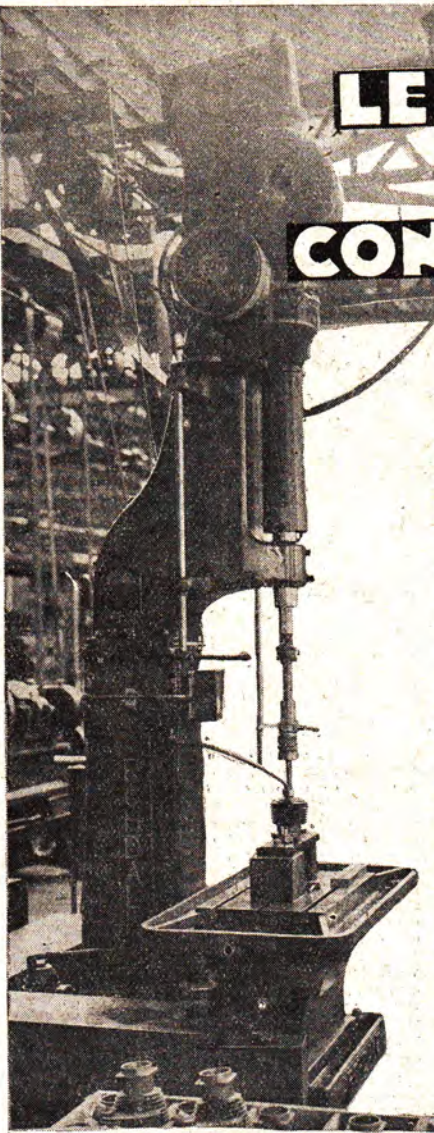
Nous sommes persuadés que nombreux seront les intéressés qui seront désireux de voir les vitesses que l'on peut réaliser avec une machine dite commerciale. Ce sera la première fois que l'on pourra assister à un tel essai en France.

Ceci c'est ce qu'un de nos confrères pourtant généralement bien informé a publié; et nous ne voudrions lui faire nulle peine, même légère, car il est vraiment sympathique. Mais combien nous sommes heureux de pouvoir dire que c'est un « canard » auquel il faut vite couper les ailes; il n'en est rien heureusement... pour nos professionnels et aussi pour nos maisons d'huile, il faut bien le dire.

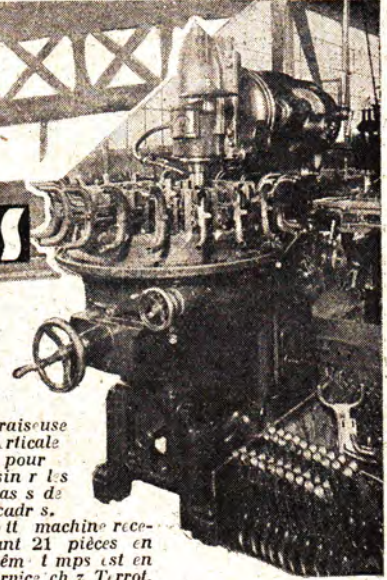
Castrol n'a rien changé, Kervel non plus, Mobiloil aurait déjà son calendrier motocycliste approuvé, etc..., Shell serait peut-être, en définitive, la seule maison qui se désintéresserait des courses motos et des coureurs.

De toute façon, il est certain qu'une forte compression des frais de course et des primes serait la conséquence inéluctable de la crise actuelle et ceci dans toutes les maisons.

LE MERITE DES CONSTRUCTEURS



chez Peugeot : une fraiseuse verticale de cylindres donne une idée du puissant outillage de cette maison.



Fraiseuse verticale pour usiner les bases des cadres. Cette machine recevant 21 pièces en même temps est en service chez Terrot.

leur prêchant actuellement la modération dans leurs exigences.

L'œuf de 1930 est semblable à l'œuf de 1914 ; sa composition n'a pas variée. Il en est de même pour bien d'autres produits essentiels, animaux, végétaux ou minéraux : lait, viandes, céréales, charbons, etc., dont seuls les prix varièrent et augmentèrent au cours des précédentes années.

La motocyclette qui existait en 1914, a augmentée elle aussi de prix mais, compte tenu de la dévalorisation du franc et des taxes et impositions nouvelles qui pèsent sur l'industrie et le commerce, elle est d'un prix inférieur, actuellement, au prix des machines d'avant-guerre.

Or, la motocyclette s'est modifiée considérablement dans sa composition ; elle s'est perfectionnée ; elle est munie de nouveaux organes très nombreux qui ajoutent à l'agrément de l'usager. En fait, il n'y a rien de commun entre une motocyclette moderne et une motocyclette de 1914. Les moteurs à haut rendement, les blocs, les boîtes à vitesses, les fourches élastiques avec amortisseurs et frein de direction ; les freins avant et arrière sur tambours ; les graissages mécaniques ; les cadres d'une robustesse exceptionnelle ; les selles à nappes souples ; les complexes et puissants équipements électriques sont des réalités dont la simple comparaison avec les meilleures exécutions d'avant-guerre donne une idée de l'importance des progrès réalisés.

CONSIDÉRONS maintenant qu'une 3 ch. munie d'un bloc moderne, équipée complètement (dynamos accus, avertisseur, électrique, etc.) se vend aujourd'hui moins de 4.000 francs, c'est-à-dire 675 francs environ d'avant 1914 ; qu'une 4 cylindres dont le seul moteur eut fait sensation il y a dix ans sur une voiture, se vend entièrement équipée moins de 2.000 francs or, et que les 1.400 fr. d'une robuste 100 cmc., moderne correspondent à 230 francs du « bon temps ».

Bien des jeunes gens, acheteurs ou usagers, auxquels s'adressent ces réflexions ne peuvent se rendre compte de ce que représentent ces comparaisons basées sur les puissances d'achat respectives des monnaies d'avant 1914 et de fin 1930. Ils ne savent pas tout ce que l'on

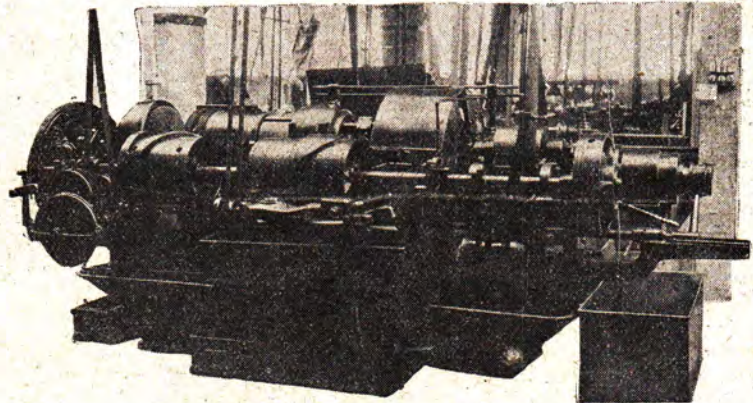
pouvait acheter avec un sou avant la guerre !! Une chose les frappera toutefois : nous avons dit, en effet, qu'une 3 chevaux moderne se vend actuellement moins de 4.000 francs, c'est-à-dire 675 francs d'il y a dix-sept ans. Or, qu'avait à cette époque la et pour cette somme l'amateur de motocyclette ? Il pouvait à peine s'offrir le luxe d'une 2 à 3 chevaux, monovitesse dont le seul aspect inspirerait maintenant suivant les âges, des quolibets ironiques ou de mélancoliques souvenirs.

LA situation ainsi exposée est suffisamment claire pour que la clientèle s'étonne de voir le progrès aboutir à un abaissement des prix malgré une complication constructive rendue obligatoire par les innombrables perfectionnements de détails qui transformèrent en quelques années le véhicule qui nous occupe.

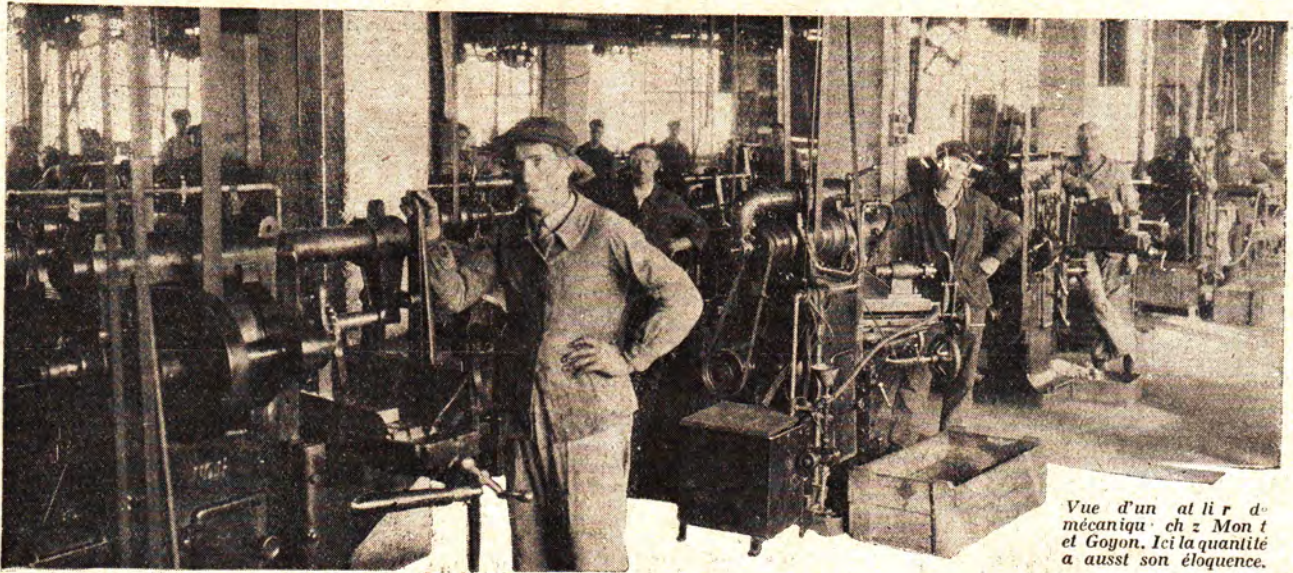
Cet étonnement se transforme en admiration lorsque les acheteurs apprennent quels problèmes doit résoudre et quelles charges doit supporter le constructeur pour établir, fabriquer, lancer et vendre une motocyclette moderne. Nous voudrions prouver à la clientèle quels sont les mérites des constructeurs pris entre les exigences de la concurrence, les exigences de leurs prix de revient exacts et les exigences parfois insensées des acheteurs. Nous voulons nous contenter d'énumérer en détail et d'une façon exacte les différents services qui composent une grande organisation de fabrication et de vente de motocyclettes ; nous désirons surtout donner une vue d'ensemble des soucis et des charges qu'une organisation pareille représente avant d'être regardée comme une source de bénéfices

DANS un article précédent, nous déclarions que la clientèle particulière devait s'estimer satisfaite des efforts tentés pour la bien servir par les constructeurs français et leurs agents. Nous ajoutions même, qu'actuellement, les motocyclettes étaient vendues à trop bas prix. Cette affirmation a paru surprendre certains de nos lecteurs. Mais nous nous adressons aux esprits sensés et voulons leur prouver qu'il est actuellement prodigieux de la part des constructeurs de livrer des motocyclettes de toutes catégories aux prix auxquels ils les cataloguent.

Il serait dangereux de la part de la clientèle d'exiger des machines toujours meilleur marché et des perfectionnements constants. La politique du bon marché à tout prix, fort en honneur, il y a deux ans, semble passée de mode. Que les acheteurs n'en concluent pas que les motocyclettes de 1931 sont trop coûteuses. D'autres que nous ont déjà poussé un cri d'alarme : « Le prix n'est pas tout ! » en déplorant les réalisations camelotées qu'entraînait il y a plusieurs mois cette politique du bon marché. Ne nous plaignons donc pas du revirement actuel. Confessons qu'il reste encore beaucoup de machines vendues à bas prix. (pour ne pas dire trop...) *Moto Revue* a assez défendu les intérêts des motocyclistes pour leur parler le langage de la raison en



Tour automatique Cleveland aux usines Mont et Goyon. Cette énorme machine n'est qu'un petit rouage dans les immenses usines.



Vue d'un atelier de mécanique chez Monet et Goyon. Ici la quantité a aussi son éloquence.

faciles par ceux qui estiment que « la moto se vend bien et se vend trop cher ».

Dans une grande usine de motocyclettes, un bureau de recherches et d'études est chargé comme son nom l'indique de rechercher et d'étudier les modèles de machines susceptibles d'être offerts aux acheteurs éventuels avec le maximum de chances de succès. Plus une maison est importante, plus elle recherche l'établissement de types de motocyclettes assurés d'une diffusion aisée, d'une vente facile afin que ces types puissent être livrés sans modifications importantes, en très grandes séries, pendant une période de temps assez longue. Il faut que le bureau d'études concilie les exigences suivantes : 1° établir des modèles comportant des solutions assez modernes pour que l'ensemble ne se démode pas rapidement si on le compare aux solutions adoptées par des maisons concurrentes sur des machines qui « sortiront » quelques mois après ; 2° Ne pas adopter des solutions trop modernes ou trop hardies pour ne pas effrayer la clientèle qui se méfie des machines d'avant-garde même lorsque celles-ci sont excellentes : la vente serait rendue difficile ; 3° Etudier des modèles répondant aux tendances et aux désirs manifestés par la ma-

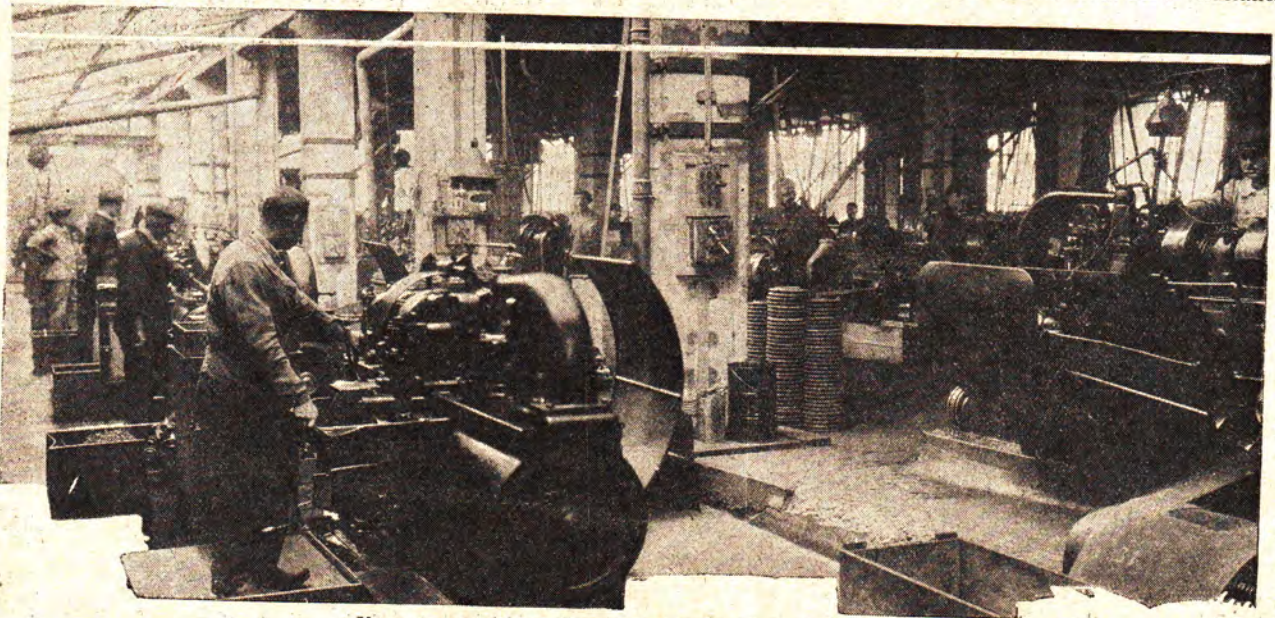
rité de la clientèle ; 4° Etudier des modèles d'une fabrication réduite à sa plus simple expression afin de diminuer les prix de revient, donc les prix de vente.

Le bureau d'études digère pour cela une documentation considérable, étudie les modèles concurrents particulièrement intéressants dont les plans, les bleus, les cotes lui sont procurés par le service des recherches avec, souvent, des pièces détachées ou parfois une motocyclette complète qui est essayée, démontée, disséquée, analysée discrètement.

Ayant fait son profit de toute cette documentation, ayant appris par l'intermédiaire du service commercial quels étaient les désirs formulés par les agents et les usagers de la motocyclette, le bureau d'études établit des projets, des prix de revient approximatifs. Les modèles de machines qui semblent appelés à un succès commercial et dont la réalisation n'entraîne pas de difficultés trop considérables sont exécutés par un personnel d'élite dans un atelier d'études. Ces modèles sont soumis à des essais au banc, sur la route, sur piste ; à des démontages et à des vérifications rigoureuses qui déterminent les points faibles et les modifications à apporter dans

l'établissement des organes définitifs. Cette longue période de tâtonnements et de mise au point terminée, on établit les modèles de fonderie, l'outillage spécial, d'estampage, d'emboutissage, d'usinage et de montage. On commande, on place et on règle les machines-outils nécessaires pour l'exécution des pièces des nouveaux modèles. Le service des approvisionnements convoque les fournisseurs de matières premières et d'accessoires, demande des échantillons, fait établir d'après ceux-ci des prix de revient basés sur des commandes et des cadences de livraison approximatifs. Le service des approvisionnements fait même établir une certaine quantité de pièces et d'accessoires pour exécuter les premières commandes, éviter des longs retards à celles-ci et éviter un « engorgement » de tous les services dans le cas souhaitable où les demandes et les commandes fermes afflueraient dès le lancement des nouveaux modèles.

Le Service de réception et de contrôle vérifie non seulement les marchandises brutes (carters, poutres, raccords, cylindres, pistons), mais encore les éléments usinés provenant de maisons spécialisées (carburateurs, magnéts, génératrices, phares, instruments de bord, pneumatiques...). Cette vérification



Une autre vue générale, chez Monet-Goyon, d'un coin d'atelier.

ne constitue pas une formalité inutile car elle décèle avant le montage sur les machines les défauts qui auraient pu échapper au contrôle exercé à la sortie de chez le fournisseur ou les avaries qui auraient pu survenir au cours de la manutention et du transport. Par cela même, cette vérification réduit au minimum les plaintes de l'agent ou du client particulier, les réclamations qui ne manquent pas de s'exercer au sujet de la garantie qui couvre les organes défectueux.

Ce contrôle qui s'exerce à la réception des marchandises achemine celles-ci en un triple courant : les matières brutes de forge, d'estampage ou de fonderie sont entreposées près des ateliers d'usinage ; les accessoires sont distribués dans les magasins proches des ateliers de montage ; les pneumatiques sont mis à l'abri de l'humidité et de la lumière solaire ; le troisième courant constitué par la marchandise refusée par le service de vérification refoule chez les fournisseurs ladite marchandise qui ne répond pas aux exigences des bons de commandes ou du cahier des charges (qualités ou côtes mal respectées, avaries, « lous », retards.)

Les matières premières brutes ou simplement ébauchées vont retenir notre atten-

traitées est prélevée une pièce-épreuve qui est soumise à des examens méticuleux : essais de torsion, d'allongement, de dureté, de rupture, analyses métallographiques, etc. Les pièces essentielles des boîtes et des pignons sont éprouvées une à une (le plus souvent, épreuve de dureté à la bille).

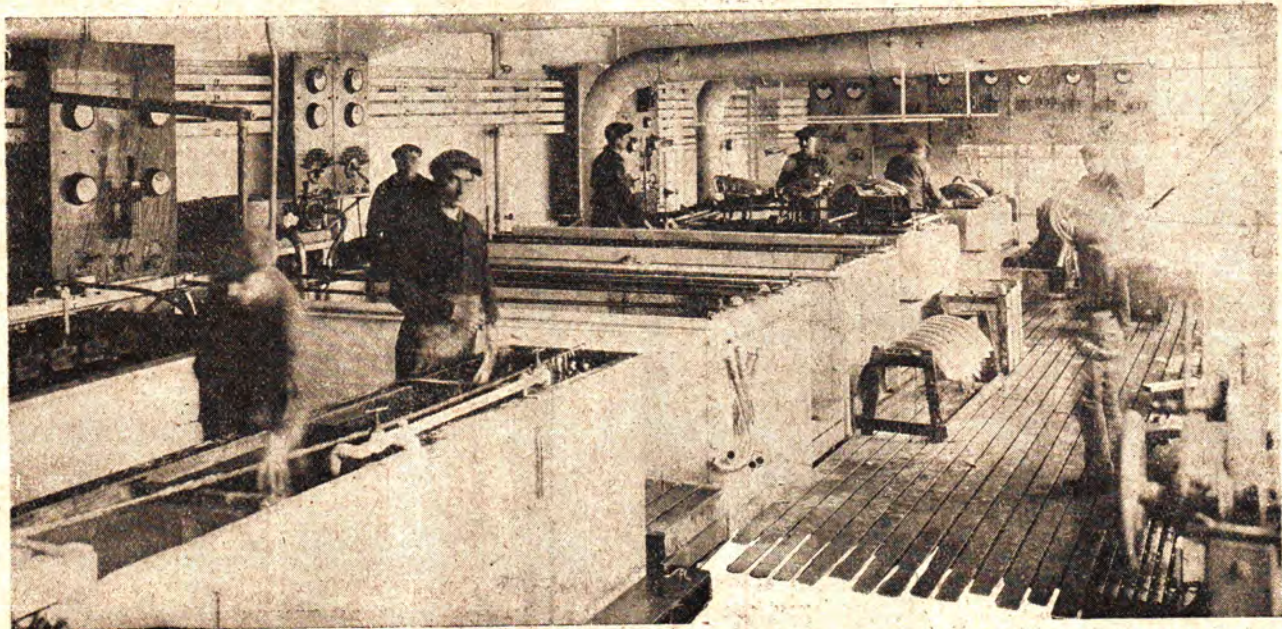
Les pièces traitées sont sablées pour les débarrasser de la couche de crasse et de calamine qui les recouvre ; les pièces usinées sont nettoyées dans des bains spéciaux, égouttées et séchées. Toutes ces pièces sont alors acheminées vers les plateaux et les établis de montage. Moteurs et boîtes sont montés par opérations fractionnées par des ouvriers parfaitement spécialisés dans la tâche qu'ils accomplissent, donc rapides et précis. Il en est de même pour l'exécution des autres éléments qui composent la motocyclette, assemblage par brasage ou soudure autogène du cadre et de la fourche, dégauchissage, finition à la meule, ou à la lime, à la toile et à la polisseuse. Pour la fabrication des machines ou des accessoires en tôle, les phases d'usinage sont : le découpage, l'emboutissage et le perçage, l'assemblage par agrafage, rivetage ou soudure.

Cadres, fourche, porte-bagages, etc., sont dégauchis et vérifiés sur des montages précis

vent théorique, étant parfois figurée par la succession des bones de montage qui permettent des manipulations aisées aux ouvriers. La partie « cycle » est d'abord assemblée (cadres, fourches, guidons, etc.), et reçoit ensuite la partie « mécanique » (moteur, boîte ou bloc), ainsi que les repose-pieds, commandes, câblerie... Presque à une extrémité de la chaîne, la motocyclette ayant reçu tous ses accessoires, y compris équipements électriques et canalisations est munie de ses réservoirs dont la pose s'effectue en général en dernier lieu pour éviter les contacts brutaux ou salissants.

Terminée, la machine est vérifiée dans son ensemble par le chef de l'atelier de montage et livrée aux essayeurs.

Certaines maisons font essayer leurs motocyclettes « en chambre » sur des rouleaux analogues aux « home-trainers » des cyclistes, mais imprimant des secousses aux machines et les soumettant à de rudes efforts, le refroidissement du moteur étant assuré par ventilation. D'autres maisons ont recours aux essais sur des routes familières aux essayeurs. D'autres complètent ces essais sur des pistes particulières ou sur des pistes classées. Filtres, amortisseurs, carburateurs, soupapes, freins, embrayages, etc., profitent



Une formidable organisation de chromage et de nickelage. Cet atelier des usines-Terrot est celui d'où sortent les pièces étincelantes que tous admirez aux magasins de vente.

tion. Les pièces de forge, de fonderie et d'estampage subissent de multiples opérations d'usinage et de rectification sur les machines les plus diverses, les plus nombreuses et les plus précises : fraiseuses, tours, machines à tailler les engrenages, mortaiseuses, rectifieuses, presses à emboutir, à découper, etc. La matière prend sa forme définitive d'une façon presque automatique ; la plupart des machines-outils ne nécessitent après réglage qu'un travail de surveillance réduit si l'on considère le débit qu'elles assurent.

Entre chaque opération d'usinage, les pièces sont soumises à des contrôles qui vérifient la parfaite exécution de chaque phase de fabrication. Ces contrôles sont exercés par des vérificateurs munis d'instruments de précision.

La plupart des pièces mécaniques (pièces de moteur, de boîtes à vitesses) passent après usinage à l'atelier de traitement où elles subissent quelques-unes des opérations les plus délicates de la fabrication : cémentation, trempe, revenu. La température des tours, la durée des traitements, le dosage des bains sont surveillés tout spécialement car de leur bonne exécution dépend la parfaite tenue du métal à l'usage. Dans chaque série de pièces

qui assurent une parfaite uniformité et une rigoureuse interchangeabilité des pièces.

Avant l'assemblage définitif, les organes sont « finis ». Certains (boulonnerie, tringlerie) sont parkérisés (oxydation superficielle évitant la rouille) ; nickelés ou chromés ; les autres reçoivent une ou plusieurs couches d'émail anti-rouille et sont ensuite émaillés au bain, au pinceau ou au pistolet. Les réservoirs et certaines pièces reçoivent les décors (filets, bandes, sertissages, panneaux). Les jantes sont émaillées après perçages et emboutissages des emplacements de têtes de rayons. Les roues sont ensuite montées ; rayonnage, centrage, pose des tambours de freins et des pneumatiques.

Tous ces éléments alimentent alors les équipiers qui procèdent à l'assemblage définitif, au montage complet des machines. Les procédés qui caractérisent la fabrication en série sont ici particulièrement en honneur : travail par opérations successives nettement définies et exécutées par des ouvriers accomplissant des manœuvres d'ouït mouvement inutile ou fantaisiste est abolie ; opérations qui se complètent suivant un ordre logiquement déterminé tout au long de la chaîne de montage. Cette « chaîne » est d'ailleurs sou-

de ces essais et de ces ultimes mises au point.

Nettoyée après essais, soigneusement graissée, la motocyclette réceptionnée définitivement est stockée dans les magasins de l'usine en attendant son affectation et son envoi par le service de l'emballage et d'expédition. Elle appartient alors au service commercial.

Ce service commercial n'est pas resté inactif pendant la période d'études, d'essais, et de mise en fabrication du nouveau modèle. Il détermine le prix de revient de chaque pièce, de chaque opération d'usinage ou de montage en tenant également compte des facteurs les plus divers et des frais généraux. Les prix de chaque pièce étant établis, on les coordonne pour l'établissement du prix de revient brut de la machine complète. Ce prix est lui-même grevé des diverses remises consenties aux représentants, aux agents et intermédiaires de toutes sortes, ainsi que des taxes (chiffre d'affaire, etc.) pour devenir enfin un prix de vente à la clientèle particulière, un prix de catalogue.

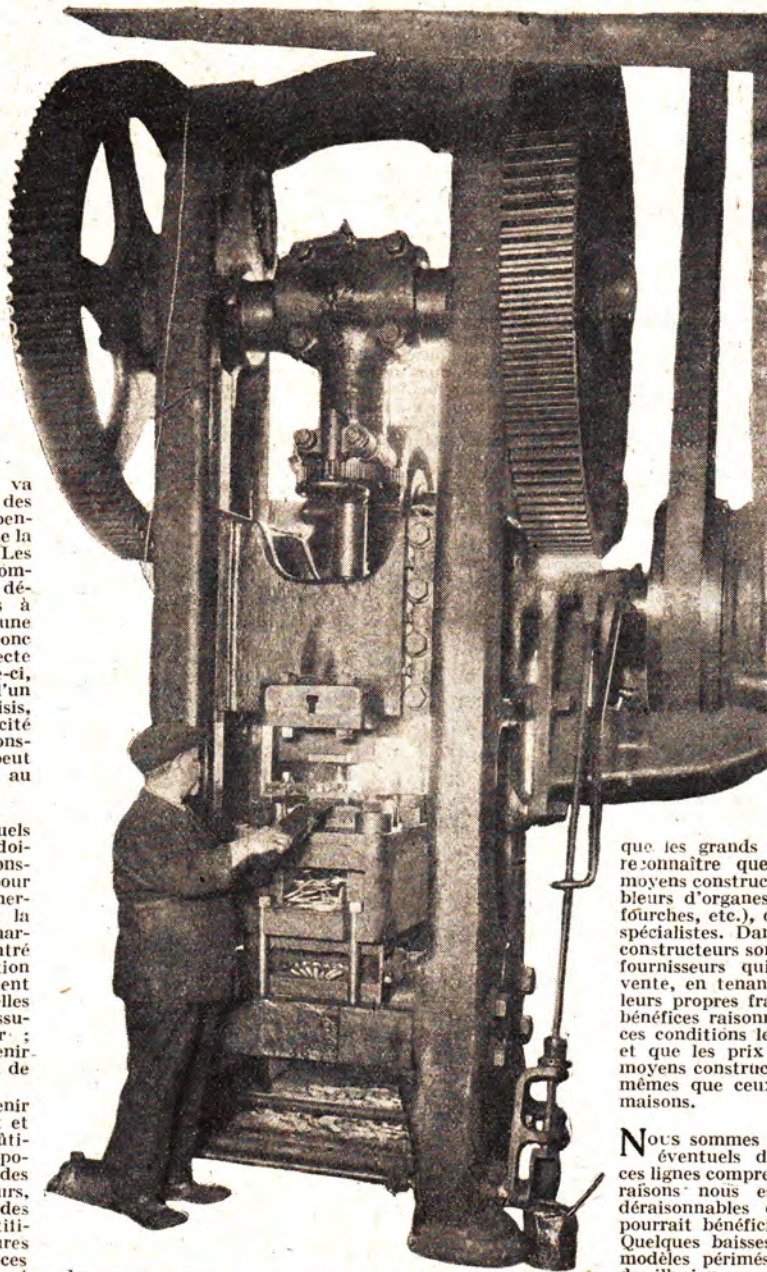
La direction commerciale octroie alors à son service publicité un budget de dépenses basé sur le chiffre correspondant à cette rubrique dans le compte « Frais généraux ». Le service publicité distribue à son tour ce

budget en plusieurs tranches : publicité par revues, journaux, par affiches, par catalogues, par traets, par T. S. F., par cinémas, par expositions, par caravanes, etc. Souvent même, et c'est logique, le service des courses n'est qu'une branche du service publicité.

FOUR lancer un modèle, la direction commerciale agit en accord avec le service publicité. Ce dernier, en effet, cherche à atteindre le gros public, la clientèle particulière. Le service commercial va atteindre de son côté une clientèle également intéressante : celle des concessionnaires et agents de la motocyclette. La campagne de publicité est donc accompagnée, et le plus souvent précédée, d'une campagne énergique auprès des agents ; campagne qui va s'exercer par l'intermédiaire des voyageurs et inspecteurs dépendant du service commercial de la maison de motocyclettes. Les agents ainsi « travaillés » commandent les machines de démonstration et sont prêts à déclencher à leur tour par une action concertée, commune, donc efficace une campagne directe auprès de la clientèle. Celle-ci, prise sous la trame serrée d'un réseau d'agents bien choisis, bien soutenus par la publicité et bien armés pour les démonstrations et expositions ne peut échapper que difficilement au pacifique filet jeté sur elle.

ON voit par cet exposé, quels sont les problèmes qui doivent être résolus par le constructeur de motocyclettes pour aboutir à une réussite commerciale et asseoir solidement la réputation d'une grande marque. Mais cet exposé n'a montré que les difficultés de conception et de réalisation. Il convient d'indiquer maintenant quelles sont les charges matérielles assumées par le constructeur ; charges dont il doit tenir compte dans l'établissement de ses prix de vente.

Le constructeur doit tenir compte : de l'amortissement et de l'entretien des usines, bâtiments divers, magasins d'exposition, succursales, dépôts ; des mensualités des administrateurs, directeurs, chefs de services des appointements, primes, gratifications, congés payés (heures improductives) ; des assurances sociales, assurances accidents du personnel, des assurances contre le vol, l'incendie, les accidents voitures, camions, véhicules de service ou de démonstration ; des mensualités et frais des voyageurs et inspecteurs ; des frais de téléphones, postes et télégraphes ; des frais de chauffage, d'éclairage et de ventilation ; des frais de fournitures de bureau ; des frais d'impôts divers : immobiliers, patentes, apprentissage, chiffre d'affaires, etc. ; des frais de publicité sous toutes ses formes : imprimés, insertions, expositions, des frais de courses ; achat ou établissement de moteurs et de machines spéciaux, primes, carburants, engagements, assurances, etc., de l'amortissement, portant sur des sommes considérables, des machines-outils et des montages coûteux et rapidement démodés si l'on veut toujours avoir un outillage « à la page » ; des frais d'entretien de l'outillage courant ; des frais de force motrice ; de l'immobilisation massive de capitaux (surtout pendant les périodes de mévente) par le stockage des matières premières brutes et usinées, par le stockage des machines complètement terminées et emmagasinées soit à l'usine, soit dans les succursales, soit en dépôt



Comment on découpe les pattes de fourche dans la construction motocycliste moderne. Une presse mécanique de belle taille... en service aux usines Peugeot donne aux motocyclistes une idée de ce qu'il faut pour réaliser leurs machines.

chez les agents ; des frais de commissions ou de remises des voyageurs et des agents (à déduire des prix du catalogue) auxquels viennent s'ajouter les débours de ristournes de fin d'année et les escomptes de caisse pour règlements comptants ; du manque à gagner sur les prix spéciaux consentis sur les machines de démonstration ; des pertes provenant de la dépréciation des machines en stock ou en dépôt chez les agents lorsque sort un nouveau modèle (cette dépréciation obligeant les constructeurs à solder les machines d'un modèle périmé dans des conditions souvent désastreuses) ; des frais de remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses et encore couvertes par les garanties ; des intérêts énormes des capitaux engagés ; des frais de ports et d'emballages pour les maisons qui consentent ces conditions à leur clientèle ; des frais provenant des engagements pris par le constructeur auprès de sa

clientèle pour lui garantir des prix fermes en cas de hausse des matières premières ou pour lui consentir, s'il y a lieu, les prix en baisse au jour de la livraison ; des frais considérables d'agios, d'escompte, de renouvellements, de recouvrements, de timbres de traites ; en résumé, des *frais de banque*. Frais de banque, terreur légitime des constructeurs qui ne veulent pas voir, ne veulent pas tenir compte suffisamment de ce boulet dans l'élaboration de leurs prix de revient ; frais de banque qui se multiplient à la charge du constructeur depuis ce celui-ci, pour accroître sa clientèle « vend à crédit au même prix qu'au comptant ». A tous ces frais viennent s'ajouter les impayés ; créances douteuses ou définitivement perdues ; les pertes sèches enregistrées dans les banqueroutes, faillites, liquidations ou vulgaires défaillances de concessionnaires, d'agents ou de clients particuliers ; les frais de contentieux : poursuites et procès.

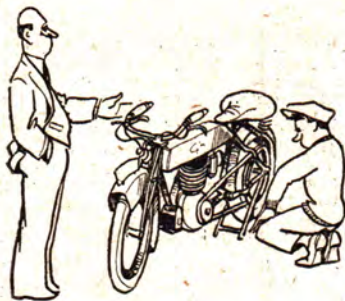
Nous admettons avec nos lecteurs que les petits et moyens constructeurs ne doivent pas tabler sur des frais généraux aussi élevés que les grands fabricants. Il faut toutefois reconnaître que la plupart des petits et moyens constructeurs sont surtout des assembleurs d'organes essentiels (moteurs, boîtes, fourches, etc.), qui leur sont fournis par des spécialistes. Dans ce cas, petits et moyens constructeurs sont tributaires d'innombrables fournisseurs qui établissent leurs prix de vente, en tenant compte non seulement de leurs propres frais généraux mais encore de bénéfices raisonnables. On conçoit que dans ces conditions le résultat final soit le même et que les prix pratiqués par les petits et moyens constructeurs soient sensiblement les mêmes que ceux pratiqués par les grandes maisons.

Nous sommes persuadés que les acheteurs éventuels de motocyclettes qui liront ces lignes comprendront pour quelles sérieuses raisons nous estimons improbables sinon déraisonnables des baisses nouvelles dont pourrait bénéficier la clientèle motocycliste. Quelques baisses isolées et portant sur des modèles périmés ou soldés peuvent donner des illusions aux non-initiés. Avec les charges qu'ils assument et aux taux auxquels ils payent actuellement la matière première et la main d'œuvre, on ne peut qu'applaudir aux efforts des constructeurs sérieux qui livrent à des prix toujours plus raisonnables des machines sans cesse perfectionnées.

Ivan COURT.

Immunisez votre support d'accus

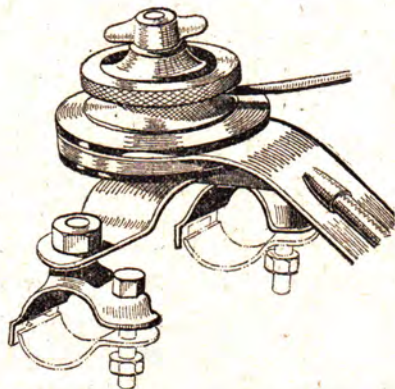
Je profite de ma lettre pour vous communiquer cette recette, que si vous trouvez intéressante, vous pourrez communiquer à vos lecteurs. Bien souvent l'attache (qui est en fer mince) qui tient l'accu sur une moto, s'oxyde très souvent, chose qui m'est arrivée à moi-même ; faire dissoudre une plaque, ou même un morceau d'une vieille pompe en celluloid de vélo, dans un flacon avec de l'acétone, en appliquer une couche sur le fer comme une couche de peinture, la laisser bien sécher, et en appliquer une deuxième une journée après, et vous aurez une attache qui ne s'oxydera plus, l'acide sulfurique n'attaquant pas le celluloid. PRÉVOST.



Cette suite à l'article qui a débuté dans notre précédent numéro finit d'énumérer les points à vérifier et les réparations à effectuer sur une moto achetée d'occasion.

OCCASIONS

Il se peut, si la machine a été mal construite, que les engrenages ou les clabots aient des bavures, mais il est très rare qu'il faille les changer. Quant au moteur, les roulements à billes ou à galets ont une très longue durée, mais il ne faut tolérer aucun jeu radial. Vous pouvez éprouver quelque difficulté à enlever un roulement à billes de son logement. La solution c'est de chauffer le carter. L'aluminium se dilate et ne serre plus le roulement. Les roulements à billes peuvent théoriquement se réparer mais il vaut mieux les changer. Si l'embellage a du jeu, il faut adresser la bielle à l'usine en demandant de la rectifier et de fournir des rouleaux plus gros et un nouveau maneton. Monter des rouleaux neufs dans une tête de bielle non rectifiée et sur l'ancien maneton ne constitue pas un remède, car tête de bielle et maneton sont ovalisés. Bien souvent on constate qu'en fait ces vieilles machines ont peu roulé et sont loin d'être usées, que les roulements en particulier sont en parfait état. Nous avions l'autre jour sous les yeux un moteur d'une vieille Sunbeam, provenant, croyons-nous, de stocks. Les roulements ne présentaient aucune trace d'usure, et l'ovalisation du cylindre était encore tolérable. Nous ne sommes, avec ces vieux moteurs guère partisans du réalésage, les parois étant déjà insuffisamment épaisses et ne permettant pas une bonne circu-

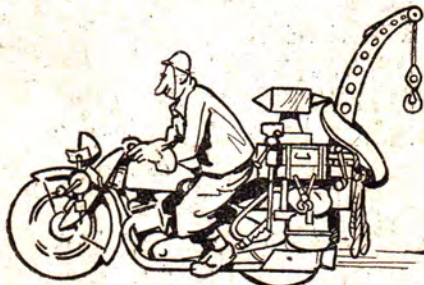


Il existe dans le commerce des freins de direction à colliers qui se montent sur toutes les machines. Cet achat améliorera sensiblement la tenue de route de votre machine.

lation de la chaleur. D'autre part on peut trouver en général des cylindres et des pistons neufs à des prix avantageux, en sorte que le changement revient souvent

moins cher que le réalésage. Il n'est pas rare que les bagues des axes de distribution soient usées. Là encore vous pouvez avoir quelque mal à les extirper. Voici un procédé qui nous a réussi. Vous remplissez la cavité d'huile à moteur, et vous façonnez un tampon de bois bien ajusté qui rentre à frottement dans la bague. Quelques coups de marteau sur le tampon refouleront l'huile qui soulèvera la bague.

Les guide-soupapes peuvent nous donner du fil à retordre. Il importe tout d'abord de savoir s'ils sont emmanchés à frottement ou visés. Il est utile de les laisser en contact avec un chiffon imbibé de pétrole. S'ils portent un écrou c'est qu'ils sont vraisemblablement visés. Il faut employer une clé à tube ou une clé



Ne croyez pas que cette révision-vous fait perdre du temps. Au contraire, elle vous évitera d'emporter avec vous sur la route un outillage complet pour procéder aux multiples réparations que vous devrez faire au bord du fossé.

droite très solide à laquelle on puisse frapper avec un marteau. Si on ne parvenait pas à les extirper, il faudrait ou bien les aléser et faire faire des soupapes avec une tige plus grosse. Il est, à ce propos, recommandable de substituer aux vieilles soupapes des soupapes en acier spécial S. O. S. Peccatrix ou autres, car ces vieux moteurs « sonnent » les soupapes. On peut également entamer les guides au foret jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'une pellicule de métal dont on vient aisément à bout.

NE négligez pas la direction, dont les billes et les cuvettes sont peut-être piquées. Les articulations de la fourche ne doivent pas avoir de jeu.

Pendant que vous attendez les pièces de rechange que vous avez commandées, vous procéderez à l'émaillage du cadre et des roues. Il y a des émaux excellents pour cela. Les émaux celluloseux sont plus coûteux, plus délicats d'emploi, mais plus

solides. Le réservoir sera rincé à l'eau bouillante. La peinture est plus difficile si on veut lui donner un aspect plaisant. Si on veut faire des panneaux, il faudra les ménager avec des patrons en papier épais qu'on collera. Lorsque l'émail sera sec, on enlèvera ces patrons à l'eau chaude. On collera alors d'autres patrons évidés sur la partie émaillée et on peindra les panneaux. Le tout est de ne passer d'une opération à l'autre qu'après avoir bien laissé sécher les couches d'émail.

Le remontage de la machine ne présentera aucune difficulté si au moment du démontage on a pris les précautions que nous avons indiquées. Les joints



Nettoyez votre tube d'échappement grâce à un tampon de paille de fer monté sur deux ficelles.

seront découpés dans du papier à dessin imprégné de seccotine ou d'hermetic. On veillera particulièrement à l'aplomb de la bielle et du piston en utilisant une équerre. Un autre mode de vérification c'est de glisser entre l'embase et le carter, d'un côté puis de l'autre, une feuille de carton. On verra alors si dans une de ces positions, le mouvement du piston est plus libre, mais le redressement d'une bielle nécessite le concours d'un mécanicien.

VOUS serez probablement amené à changer les câbles de commande, les garniture de frein et les pneus.

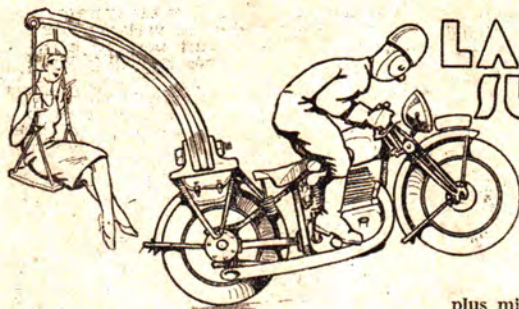
Quand on achète une machine de construction ancienne, il est donc toujours prudent d'envisager une dépense assez élevée de révision, et il est prudent de le prévoir. Par contre, grâce à cette remise en état on pourra éviter les ennuis de route qui sont les plus coûteux. Quant à truquer une vieille machine pour augmenter la vitesse, apporter des modifications au taux de compression, modifier la distribution, etc., c'est ce que nous vous dissuadons de faire. Ces vieux engins sont peu rapides par rapport à leur cylindrée, ils sont gourmands d'huile, mais il faut penser que comme contre-partie on n'a pas fait une grosse dépense.

H. P. BORESTROKE.

Sélecteur au pied

LE changement de vitesses au pied sera-t-il la formule de demain sur les machines de série ? pour l'instant ces sélecteurs sont encore très coûteux, presque aussi chers que la boîte elle-même. Nous connaissons un coureur français qui a réalisé un sélecteur et le commercialisera sans doute en cours de 1931.

Deux formules à l'heure actuelle tendent donc à remplacer le levier de vitesses : le sélecteur au pied d'une part et de l'autre le guidon assurant, par un mouvement des branches, le passage des vitesses, comme celui dont Staub s'est assuré l'exclusivité

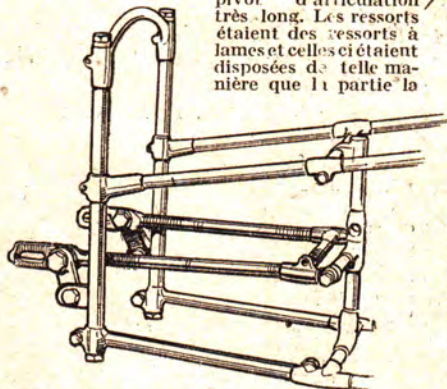


LA SUSPENSION ARRIÈRE

Ce n'est pas une nouveauté que la suspension arrière. Bien avant la guerre, les machines allemandes Wanderer et N. S. U. avaient une suspension arrière et furent vendues en grand nombre. La fourche arrière pivotait, le ressort à boudin était logé sous la selle. Nous avons il y a quelques jours eu l'occasion de rouler sur une vieille N. S. U. Si l'on considère que cette ancêtre était montée sur des petits pneus et que la selle semblait rembourrée de noyaux de pêche, il faut convenir que cette machine était relativement confortable, mais soit défaut originel, soit usure, le frottement dans les virages était assez accusé. Nous croyons également que Terrot construisit vers cette époque quelques machines à suspension arrière d'un principe analogue. Le principe lui-même n'est pas mauvais, puisqu'il réapparaît actuellement. Le tort de ces suspensions était la longueur insuffisante du pivot. Nous nous rappelons aussi une curieuse machine anglaise la T. A. C., qui entre autres détails comportait un moteur à quatre cylindres en ligne, à refroidissement par air et une transmission par cardan. La suspension arrière était réalisée avec quatre ressorts à lame qui portaient l'axe de la roue arrière. Ce devait être une sensation rare que de sentir se balancer sous soi ce mastodonte qui devait bien peser 300 kilos.

La suspension Indian fit également son apparition avant la guerre. On en connaît la disposition puisqu'un certain nombre d'Indian des stocks sont encore en service. Nous avons eu pendant trois ans une de ces machines et nous devons rendre hommage à leur confort. Attelées à un sidecar, elles constituaient un véhicule très agréable. En solo, il faut par contre reconnaître que la tenue de route était moins satisfaisante, mais encore ne faudrait-il pas exagérer la critique. Le flottement n'était pas très accusé et n'était gênant que dans les virages pris à grande allure. Dans la suspension Indian la fourche arrière inférieure est articulée sur un pivot, à son extrémité se trouvait une autre fourche d'une seule pièce sur laquelle portaient de part et d'autre deux ressorts à crosse.

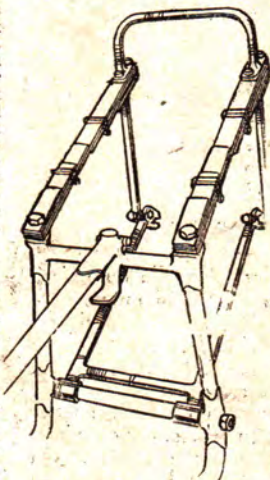
Après la guerre nouvelle floraison de suspensions arrière. Nous ne pouvons songer à les citer toutes. Sur l'A. B. C., la fourche arrière présentait quelque analogie avec la suspension Indian, mais le cadre de l'A. B. C. extrêmement large permettait d'avoir un pivot d'articulation très long. Les ressorts étaient des ressorts à lames et celles-ci étaient disposées de telle manière que la partie la



Chez OEC, des ressorts à boudin sont enjerrés dans deux tubes verticaux.

plus mince du ressort fût au milieu. C'était un peu comme si on avait mis bout à bout les ressorts. La suspension P. V. (qui avait d'ailleurs apparue avant la guerre), comportait les fourches habituelles, mais celles-ci servaient de pivot à une troisième fourche qui, d'une part portait l'axe et d'autre part, venait s'engager dans le tube de selle qui était incurvé et contenait des ressorts à boudin. L'avantage, c'est que la fourche mobile maintenue à son extrémité ne flottait guère. L'inconvénient, c'était que la distance de l'axe de la roue à celui du moteur subissait des variations dont une courroie seule pouvait s'accommoder.

Griffon et Beardmore avaient des suspensions à fourches inférieures articulées. Le ressort à lames était parallèle au tube de selle. La Raleigh avait une suspension du type Indian. La Matchless employait au lieu de ressorts à lames des ressorts à boudins. Dans la Coulson l'axe de la roue était monté sur deux courts balanciers articulés aux mains de deux ressorts à lames. C'est une disposition qu'on retrouve, très améliorée, sur le B. C. R. D'autres constructeurs n'y ont pas été par quatre chemins et ont monté directement l'axe de la roue dans les œils de ressorts à lames.

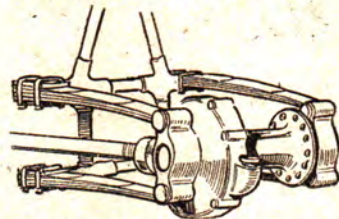


La suspension de l'ABC analogue à l'Indian.

Une suspension arrière augmentait sérieusement le prix des machines, alors qu'une guerre de prix était entreprise par les constructeurs. L'emploi de pneus de forte section et de selles à fonds souples, venait permettre d'obtenir sans complication un degré plus élevé de confort. Pour toutes ces raisons les suspensions arrière furent abandonnées momentanément. On a bien des fois, surtout à propos, du T. T., écrit qu'en permettant une meilleure adhérence des roues au sol, elles permettraient d'améliorer les moyennes, d'éviter les à-coups qui résultent de l'emballlement momentané du moteur quand la roue quitte le sol et, néfastes au pneu, à la transmission et au moteur, mais pendant plusieurs années

la suspension arrière fut négligée. Il y eut bien, par-ci, par-là, quelques essais timides, mais sans que les constructeurs parussent s'y intéresser beaucoup.

Il semble qu'actuellement un revirement s'opère. Il y a des suspensions arrière qui figurent sur un certain nombre de machines et qui jouissent de la faveur de la clientèle. On est, en effet, arrivé à éliminer les défauts primitifs et le plus redoutable, nous voudrions dire, le flottement ; d'autre part, on a évité les variations de la distance d'axe en axe, ou on les a réduites à des proportions négligeables.

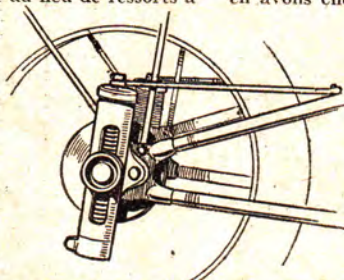


L'ancienne T A C rappelle le pont arrière Collin Desgouttes.

Nous nous trouvons en présence de deux types essentiels : 1° les suspensions à fourche oscillante ; 2° les suspensions à glissières.

Les premières sont les plus répandues. Nous en avons chez nous deux exemples des plus intéressants et qui ont désormais fait leur preuve.

La Berceuse Clément Gladiateur a démontré de manière péremptoire par de nombreux succès en course que la tenue de route, indépendamment de toute question de confort, était meilleure qu'avec un cadre rigide. Le cadre de la Berceuse est remarquable. Parfaitement triangulé il peut résister à tous les efforts de torsion. Il offre donc si on peut ainsi s'exprimer une base solide au pivot de la fourche arrière et aucun flottement n'est à craindre. L'articulation est pourvue d'amortisseurs qui évitent les coups de raquet.

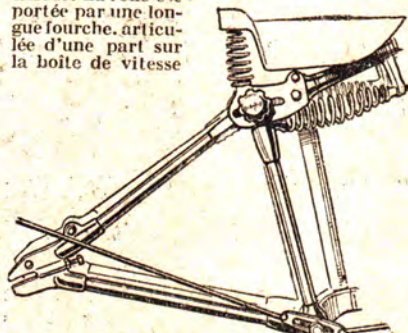


Ce système anglais s'apparente à la suspension Dollar.

Puis il y eut une longue éclipse des suspensions arrière. Les causes en étaient multiples. Tout d'abord la tenue de route de presque toutes les suspensions de ce temps-là laissait quelque peu à désirer et n'était certainement pas égale à celle obtenue avec un arrière rigide. Un bon nombre également faisaient varier d'une manière exagérée la tension de la chaîne. Acceptables avec la courroie, elles ne l'étaient plus avec la chaîne, et celle-ci rapidement devenait la transmission type.

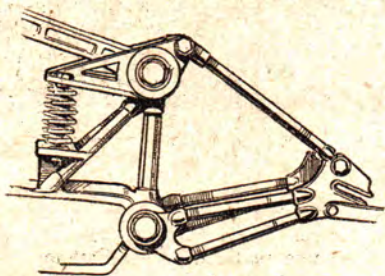
Les ressorts de suspension sont encloués dans un cache-poussière télescopique logé sous la selle. Aucune variation de la tension de la chaîne. Ce que certaines personnes prennent à première vue pour un tendeur de chaîne, compensant les variations de tension, ne sert qu'à guider le brin inférieur de la chaîne.

La suspension René Gillet a fait au cours de l'année qui vient de s'écouler de nombreux adeptes. Elle aussi remplit parfaitement les deux conditions essentielles : rigidité latérale, et constance de l'entre-axe. Ici il y a des fourches arrière fixes qui se prolongent jusqu'à l'arrière de la roue. Elles supportent à leur extrémité un gros tube vertical qui contient les ressorts de suspension au nombre de trois : à la partie supérieure un ressort court et puissant qui fait office de tampon, puis le ressort de suspension proprement dit et enfin à la partie inférieure, le ressort amortisseur. La roue est portée par une longue fourche, articulée d'une part sur la boîte de vitesse



Matchless équipe sa « Silver Hawk » d'une suspension par fourche pivotante triangulée.

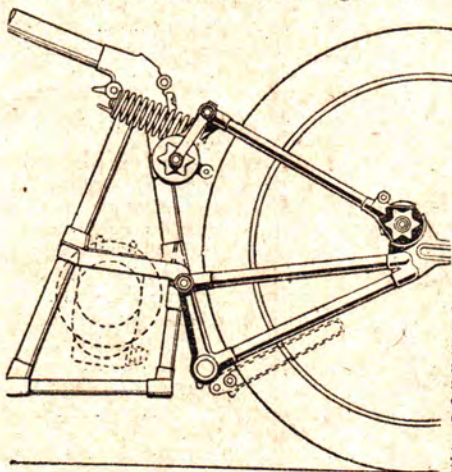
est terminée, d'autre part, par un piston qui se trouve dans le tube arrière et dont les mouvements sont contrôlés par les ressorts. La roue à broche est immédiatement am-



Un de nos lecteurs, M. Bossaert, nous a envoyé ce projet original.

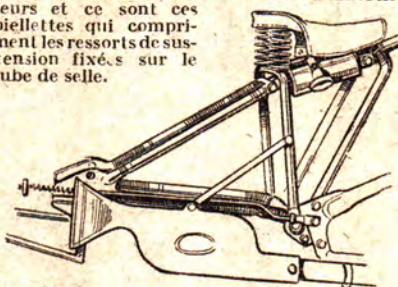
vible et est retirée par le haut après qu'on a fait basculer la partie supérieure du garde-boue, montée à charnière.

En Angleterre, nous trouvons également:

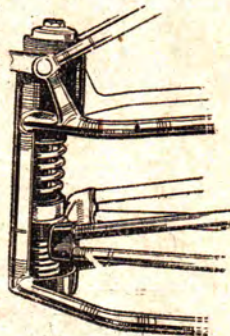


Brough superior possède aussi une fourche pivotante triangulée.

quelques suspensions arrière à fourche oscillante. La Draper est montée sur certains modèles de Brough Superior. La fourche oscillante est triangulée et montée sur roulements coniques. La fourche supérieure ne porte pas directement sur les ressorts, mais elle est attelée à deux biellettes munies d'amortisseurs et ce sont ces biellettes qui compriment les ressorts de suspension fixés sur le tube de selle.



La H.R.D. a des ressorts enfermés, sous la selle, comme la lameuse Berceuse de Clément Gladiator.



Détail des ressorts de René Gillet qui sont identiques à ceux de son châssis de side-car.

Sur la Silver Arrow et la Silver Hawk Matchless, la roue est portée par un système de fourches constituant un triangle rigide. Le triangle est monté sur un pivot et à sa partie supérieure il est guidé par des coulisseaux munis d'amortisseurs et se déplaçant dans des glissières. Les ressorts travaillent à la compression.

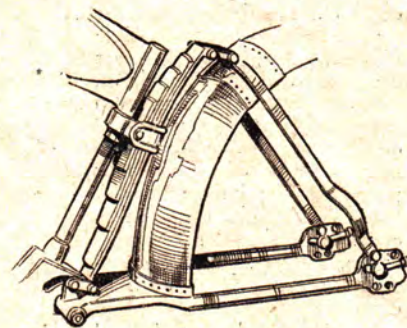
Un autre système de suspension qui fut jadis employé par Wooler, consiste à avoir des fourches arrière rigides et à monter à leur extrémité deux glissières cylindriques dans lesquelles se déplacent, entre des ressorts, des coulisseaux qui portent l'axe de la roue. C'est

également un système très satisfaisant et par surcroît peu coûteux. Les variations d'entre-axes sont infimes et n'affectent pas la tension de la chaîne. Cette année, Dollar a présenté au Salon une suspension de ce type, fort bien conçue et qui peut être réglée pour le solo ou le tansad. La ligne de la machine ne se trouve pour ainsi dire pas modifiée et cette suspension peut être pour un prix très modéré montée sur les machines existantes.

La suspension O. E. C. est basée sur le même principe mais ici l'axe de la roue est porté sur des bras articulés sur les coulisseaux et sur une fourche pivotante.

On ne peut dire qu'à l'heure actuelle, malgré le succès des types présentés, la suspension arrière ait gagné beaucoup de terrain. La machine type a un cadre rigide, mais il est intéressant de constater qu'il y a des constructeurs qui ne se désintéressent pas de la suspension arrière, et qu'il existe sur le marché, pour les amateurs de confort, des systèmes absolument au point et qui ne souffrent nullement des défauts de leurs prédécesseurs. Et ces machines à suspension arrière ont été très appréciées de tous ceux qui les ont essayées. Logiquement, la suspension arrière doit se développer. Ce qu'il est impossible de prévoir c'est le temps qui sera nécessaire pour qu'elle soit adoptée d'une manière générale.

H.-P. BORESTROKE.



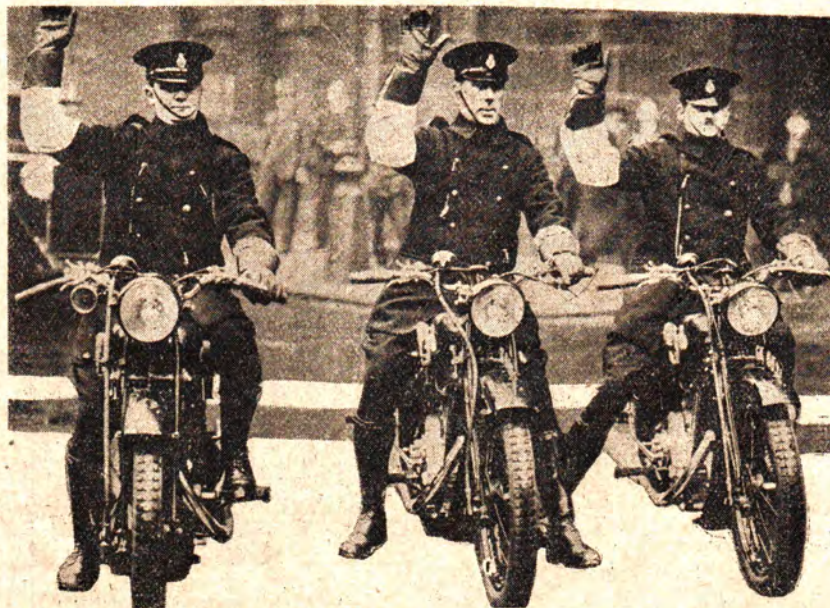
L'ancienne moto Coulson utilisant le ressort à lames.

**Police
Motocycliste
Anglaise**

NOTRE photo représente trois des agents de la police motocycliste londonienne. Ces agents sont chargés de régler la circulation et à cet effet, sont munis du brassard blanc destiné à rendre leur signalisation, par gestes du bras, plus visible.

Il est à remarquer que ces agents sont dotés d'un véritable uniforme et qu'ils ne peuvent passer inaperçus; ils remplissent ainsi ouvertement les fonctions qui leur sont confiées.

Ne serait-il pas à



souhaiter qu'une semblable brigade douée d'un uniforme bien caractérisé, casquette et plastron écaillonnés, soit créée chez nous, tant pour la police urbaine que pour la police routière.

La crainte de l'auto-rite serait le commencement de la sagesse pour nombre de chauffards. Ces brigades, sans être obligatoirement des agents de répressions pourraient être chargées d'agir suivant les indications données en haut bleu pour la police des routes: Prévenir, conseiller, avertir et sévir seulement en dernier ressort.

Tous les honnêtes usagers y gagneraient et l'apparition sur la route d'un policier motocycliste serait pour eux un indice de confiance et de sécurité et non de méfiance...

LES MODÈLES 1931 EN ALLEMAGNE

DEPUIS 1928, il n'y a pas eu de Salon à Berlin. Aussi l'industrie motocycliste allemande a-t-elle perdu l'habitude de sortir, à date fixe, et par un vaste mouvement d'ensemble, les modèles de l'année qui vient.

Au fur et à mesure de l'épuisement des stocks et pour répondre à des demandes de la clientèle, on voit sortir, tout au long de la saison, un peu partout, de nouveaux types...

Nous avons décrit, ici même, dès l'été, les machines 1931 de « D.K. W », par exemple, ainsi que ces « Ardie » qui employent les cadres en poutres de duralumin dessinées par l'Ingénieur Neiman, de la défunte firme « Neander ».

« Renard d'Argent » ou « Aigle d'Argent », suivant qu'elles sont équipées d'un 200 cmc. ou d'un 500 cmc. « J.A.P. », leur nom évoque, j'allais dire leur pelage ! ou leur plumage ! l'éclat que leur donne le duralumin tout poli... tant qu'il reste poli...

On s'attendrait, n'est-ce pas, à ce que l'emploi d'alliages légers, allégeât considérablement le poids de la machine complète...

Eh bien, ce n'est pas le cas ! Un cadre en duralumin pèse aussi lourd, plus lourd qu'un autre ! même en embout ordinaire. A cause, sans doute, des entretoises d'acier reconnues indispensables avec des moteurs un peu puissants. La nécessité d'employer des éléments nombreux formant une véritable charpente métallique nuit un peu à l'élégance de la ligne.

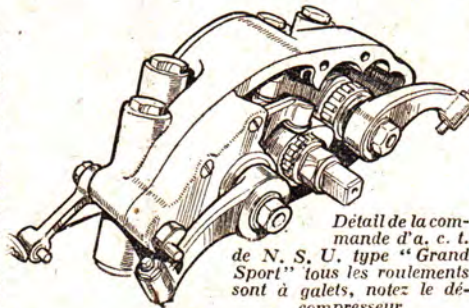
A un moment où les dessinateurs à la page se préoccupent d'éliminer tout le fouillis ou de le camoufler, tout au moins, sous des tôles, par exemple, ce mode de construction manque de netteté.

« Ardie » reste fidèle aux moteurs anglais « J.A.P. » et aux boîtes de vitesses « Burman », maintenant à quatre vitesses, ce qui est fort bien...

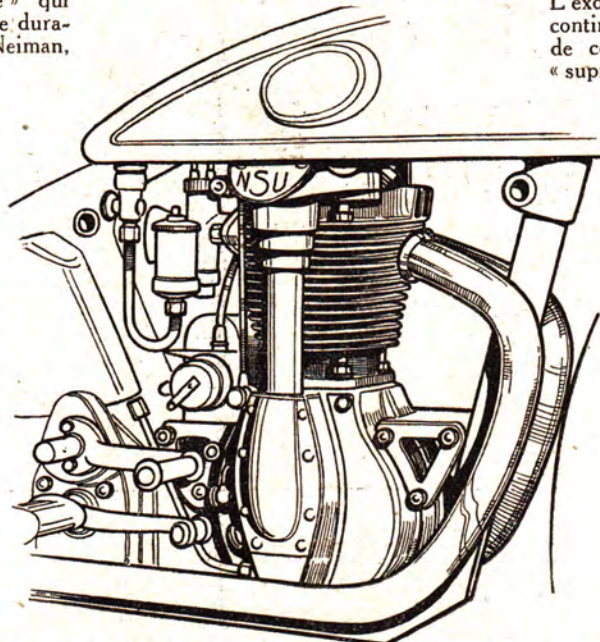
La firme de Nuremberg exposa à l'Olympia et annonce qu'elle est fort satisfaite des résultats du côté exportation aux colonies.

A Neckarsulm

LES Ateliers « N.S.U. » à Neckarsulm construisent des motocyclettes depuis 1902. Avec le « Wanderer werke » de Chemnitz, ils étaient même à



Détail de la commande d'a. c. t. de N. S. U. type « Grand Sport » tous les roulements sont à galets, notez le dé-compresseur.



Le moteur « N. S. U. » s'inspire dans ses grandes lignes de celui de « Norton », sauf pour le dessus un peu différent de la culasse qui est à doubles tubes d'échappement.

peu près les seuls producteurs allemands d'avant-guerre. Leur renommée était mondiale.

A l'heure actuelle, ils sont passés sous le contrôle de la F.I.A.T. italienne, qui utilise une partie de l'usine au montage de voiturettes genre « 509 ».

La fabrication de motocyclettes, elle, a toujours été extrêmement rémunératrice et leurs types, sans être complètement à la dernière mode, ont toujours eu une excellente réputation de qualité et d'endurance.

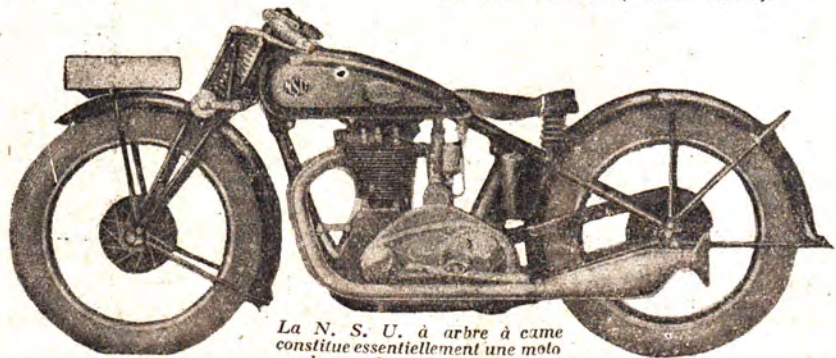
Depuis deux ans, la direction s'est attaché les services de M. Moor, le créateur des machines de course « Norton ». L'exode des techniciens anglais vers le continent est un symptôme caractéristique de cette crise qui menace la fameuse « suprématie » anglaise...

Le Vack en Suisse, Marchand en Belgique, M. Moor en Allemagne... Et les grands coureurs suivent les bons « constructeurs ». C'est ainsi que l'as anglais, Bellties est devenue première monte de « N.S.U. ».

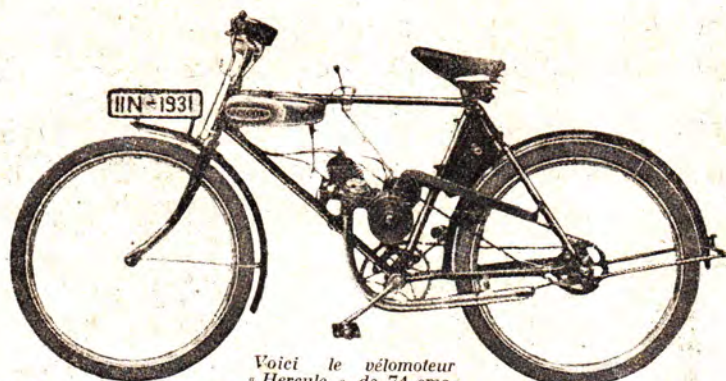
Etant donné les antécédents de leur « père » il n'y a rien d'étonnant à ce que les machines de course de « N.S.U. » ressemblent aux « Norton », n'est-ce pas ?

En fait, il est assez difficile de les distinguer. On a lu, ici même les succès remportés par N.S.U. au cours de la saison sportive : c'est Bullus triomphant au Grand Prix de Monza, s'annexant le record du Klausen : c'est Ruttchen gagnant le Grand Prix d'Autriche, etc...

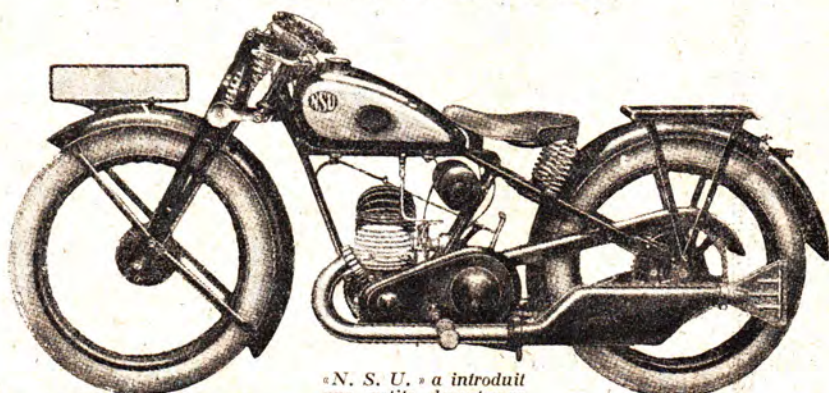
Dégonflées, ramenées à une puissance maximum d'une vingtaine de chevaux, les 500 cmc. à arbre à came « N.S.U. » constituent de très beaux engins de tourisme rapide, et sûr, que l'usine s'est décidée à commercialiser. Au prix de 1.700 marks (10.200 francs).



La N. S. U. à arbre à came constitue essentiellement une moto de grand tourisme rapide.



Voici le vélomoteur « Hercule », de 74 cmc. de cylindre équipé d'un moteur et d'une boîte de deux vitesses fabriqués par la grande usine de roulements à billes, Fichtel et Sachs.



« N. S. U. » a introduit une petite deux-temps de 200 cmc. de cylindrée. La firme de Neckarsulm n'avait, depuis 1902, jamais encore sorti de modèles à deux-temps.

Notons que les machines de course n'avaient qu'un tuyau d'échappement... Mais M. Moor a muni les « produits » livrables au public, de doubles tubes.

N.S.U. s'est spécialisé depuis 20 ans, dans les petites quatre-temps, à soupapes superposées d'un cylindre allant de 200 à 250 cmc. les fameux « Poneys ».

Il n'en a pas abandonné la fabrication... Mais s'est décidé, cette année, pour la première fois, à faire une infidélité au moteur à quatre-temps qu'il employait exclusivement depuis... trente ans.

Vous verrez, ci-contre, sa nouvelle 200 cmc. deux-temps assez directement inspirée du « Villiers » et du « D.K.W. ».

Les usagers louent la nervosité, la puissance en côte de cette moto légère.

Nos prophètes des Cafés du Commerce où se réunissent les motocyclistes, ne cessent de nous prédire la mort du deux-temps !

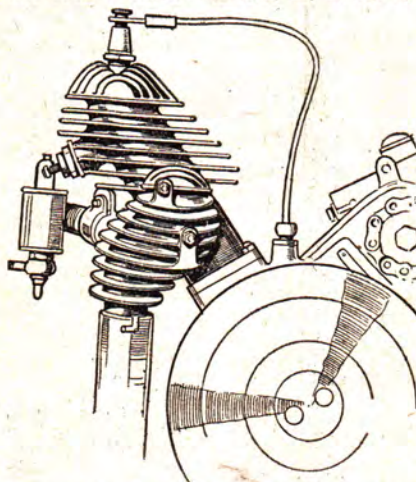
Encore un exemple à leur citer !! A l'appui de leur thèse ?

Et ce n'est nullement pour avoir l'air « bien informé » que nous affirmons que l'intérêt pour le polycylindre à deux-temps, à haut rendement, est plus vif que jamais, dans les usines allemandes, tout au moins.

Le vélomoteur Outre-Rhin

LES sombres années de l'Inflation de 1922 à 1925 virent éclore comme des champignons de nombreuses variétés de vélomoteurs et de moteurs amovibles pour bicyclettes

Il y en eut de tous les systèmes possible, et imaginables, et dans toutes les positions. Au-dessus de la roue avant, au milieu de la roue avant ou arrière, à côté même ! sur une roue auxiliaire latérale, et, ce fut le



Le petit bloc à deux temps et deux vitesses de Fichtel et Sachs n'a que 74 centimètres de cylindrée. Il possède également un embrayage.

comble, de montés sur une remorque propulsant le vélo ! Sans parler des moteurs juchés sur le porte-bagage ! et de ceux blottis dans un des trois coins du cadre, au choix ! Ils ont tous disparu, sans laisser de trace apparemment. Mais le succès depuis cinq ans de ce type de véhicule,

en France a donné à réfléchir aux constructeurs d'outre-Rhin.

Voici que la grande Fabrique de Roulements à Billes. « F. et S. » Fichtel et Sachs, de Schweinfurt (qui fabrique également les moyeux « torpédos ») vient de mettre sur le marché, un remarquable petit groupe moteur à deux-temps, deux vitesses et embrayages dont la cylindrée ne dépasse pas 75 centimètres cubes !

Il équipe notamment, un très élégant vélomoteur construit par les Ateliers « Hercule » de Nuremberg.

Avec son fini luxueux, chromé, sa ligne élégante, il connaît le plus grand succès à un moment où la clientèle est particulièrement peu attirée vers les engins coûteux...

L'ensemble ne pèse que 30 kilos. Pas de fourche avant élastique Les pneus ballons 26 x 2 sont la seule suspension.

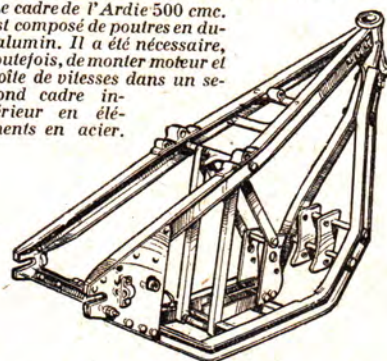
La transmission s'effectue par la chaîne finale en partie protégée.

Et on peut pédaler facilement en mettant le levier de changement de vitesse dans la position du point mort (un gros avantage !).

Le moteur deux-temps a un allumage par volant magnétique, et un graissage par mélange (15 à 1).

Le réservoir de trois litres est situé tout à l'avant du cadre, et loin des jambes de « pilote »... Le support arrière est

Le cadre de l'Ardie 500 cmc. est composé de poutres en duralumin. Il a été nécessaire, toutefois, de monter moteur et boîte de vitesses dans un second cadre inférieur en éléments en acier.



muni d'un cadenas anti-volet et le freinage se fait par moyeu à contre-pédalage, du type « torpédo » bien entendu !

Ce vélomoteur est extrêmement séduisant. Les solutions perfectionnées, son fini lui attirent une clientèle plus exigeante que celle du vélomoteur français...

Décidément, la vogue de la bicyclette à moteur n'est, en Europe, qu'à ses débuts.

L'Angleterre à son tour se préoccupe sérieusement du problème. Les constructeurs, également semblent envisager un type plus « élaboré » possédant embrayage deux vitesses et un fini « luxe ».

Le « Hercule » est, avec son changement de vitesse assez cher. Il coûte en Allemagne environ 2.200 francs français...

On sait que l'exonération fiscale s'applique à toutes les motocyclettes légères, ne dépassant pas 200 centimètres cubes de cylindrée. C'est dire que cette catégorie retient la plus grande attention de toutes les usines qui se disputent âprement ce marché, encore considérable malgré la crise. (A suivre.) Robert SEXÉ.

IMPRESSIONS D'ANGLETERRE



L'Opinion anglaise et la moto

Comment considère-t-on la moto en Angleterre ? De quel œil la masse de la Nation pour utiliser cette expression chère aux politiciens en mal de discours électoraux, regarde-t-elle les évolutions plus ou moins bruyantes des milliers de machines qui sillonnent ses routes à chaque « week-end ». En France où la motophobie sévit partout durement, mais plus particulièrement dans ces feuilles de choux provinciales, pour qui c'est un triomphe de tirer à 1.000 exemplaires et qu'un seul rédacteur suffit à rédiger de l'éditorial aux faits-divers, nous avons peut-être une tendance instinctive à nous figurer que l'Angleterre est ce paradis des motocyclistes, et certainement bien des jeunes gens, dont les parents s'opposent à la réalisation des rêves motocyclistes se sont écriés : « Ah ! si j'étais en Angleterre ! »

Or nous nous sommes aperçu au cours de nos conversations, que la moto n'a peut-être pas une meilleure presse en Angleterre qu'en France. Ces charmantes « dear old ladies » telles que l'on n'en trouve plus que dans la métropole ou les autocars de l'agence Cook, ces « dear old ladies » dont la tête est surmontée d'échauffadages des rubans et de tulle compliqués et touchants, et dont l'usage exclusif du thé a conservé le teint frais et rose, regardant passer d'un œil, oh combien désapprobateur !, ces engins bruyants et malpropres. Tout comme en France, les mères de famille vous disent sentencieusement lors qu'au hasard de la conversation vous avez parlé de votre moto : « Ah, si j'étais votre mère etc. » (Refrain bien connu). Les jeunes gens dits sérieux, ces rares exceptions que tous les parents donnent comme exemple à leur progéniture, s'exclament que c'est folie d'acheter une Supersport quand pour le même prix on peut avoir une vieille 5 chevaux. d'occasion jusqu'aux girls qui vous déclarent entre deux fox-trots : « Comment pouvez-vous prendre du plaisir à monter sur ces horribles sales et inconfortables machines ».

En fait nous n'avons pas remarqué à ce point de vue une grande différence avec la France. Les motophobes sévissent en Angleterre, comme partout ailleurs. Tout récemment nous lisions dans un grand quotidien anglais qu'un juge très connu était parti en guerre contre les motocyclistes qui pour lui ne sont rien moins que des fous dangereux !... On ne saurait être plus aimable et moins de parti pris ! Les journaux aussi donnent gratuitement aux accidents de moto une publicité qu'ils font payer très cher par ailleurs : voilà qui ne nous change pas de la France.

La moto néanmoins tient en Angleterre, une plus grande place dans la vie sociale que chez nous. Cela tient au plus grand nombre de machines en circulation. Mais que la motophobie n'y sévisse pas c'est une autre histoire !

Racers et vieux clous

Nous fûmes surpris de lire un jour — il y a deux ou trois ans de cela — nous ne nous souvenons plus où, mais cela pourrait bien être dans *Moto Revue*, les impressions d'un journaliste anglais sur la circulation motocycliste française. D'après lui les seules machines qu'on put apercevoir sur les routes étaient des vélos moteurs, les grosses cylindrées étant représentées en France par quelques vieilles Harleys et Indiens des stocks américains. De temps à autre, il était donné à quelques favoris du sort d'apercevoir quelques machines très supersport, anglaises cela va sans dire. Nous voulons croire que ce journaliste était doué d'une singulière dose d'humour ou de parti pris. Mais de pareilles inepties imprimées dans des revues à grand tirage nous causent le plus grand tort à l'étranger et on voudrait croire qu'il s'agit là d'un fait isolé. Car écoutez cette description de la traversée de Paris par un motocycliste anglais revenant des Six Jours Internationaux (*Motochele*, Sept. 19 th. 1929) :

« Il déclare qu'il n'oubliera jamais Paris. Il le traversa sans arrêt conduisant d'une main, tenant un plan de l'autre, et regardant en haut des murs le nom des rues. La plupart des gendarmes le sifflèrent Certains tirèrent l'épée ».

Vous rendez-vous compte ? — Coup de sifflet — Le motocycliste continue plein gaz. Alors « le vilain gendarme » saisissant son épée s'élançait sur son noble palefroi à la poursuite du valeureux motocycliste. De pareilles inepties, ne visent qu'à nous représenter comme une Nation de pîtres et ces gendarmes tirant l'épée ressemblent fâcheusement, moins le tromblon, à des bandits calabrais.

Mais tout ceci nous a entraîné bien loin de nos racers et vieux clous. Nous voulions simplement déduire de notre préambule que les Anglais ignorent absolument tout ce qui se passe en France et certainement bien des gens de parfaite bonne foi partagent Outre-Manche les opinions pour le moins erronées de ce rédacteur. Or il semble que nous ayons en France l'opinion absolument contraire au sujet de l'Angleterre. Que nous le voulions ou non, notre imagination travaille et ce, sur les matières que lui fournissent nos lectures et nos conversations. Or tout ce que nous lisons dans les revues tant françaises qu'anglaises n'a trait qu'aux machines les plus modernes et les plus supersport. Les articles techniques nous décrivent les caractéristiques des machines victorieuses de l'année. — la publicité ne nous parle que des machines les plus « up to date » et comme la réalité n'est pas là pour nous ramener à une plus juste

conception des choses nous finissons malgré nous par nous imaginer que tout le monde dans les Iles Britanniques roule sur les 500 cmc, les plus dernier cri et que les vieux clous y sont conservés dans du coton pour la galerie des ancêtres.

Eh bien, croyez-moi, on a de quoi être déçu. Il y a certes Outre-Manche un nombre considérable de belles machines. Mais à côté de cela, il y a autant que chez nous, et même plus que chez nous de ces vieilles mécaniques dont leur possesseur dut être fier il y a quelque dix ans, mais qui devraient aujourd'hui prendre pour toujours un repos bien gagné. Il y a encore en circulation là-bas une quantité prodigieuse de ces vieilles B. S. A. et Royal Enfield dont le réservoir préhistorique est long comme trois de nos réservoirs en elle,

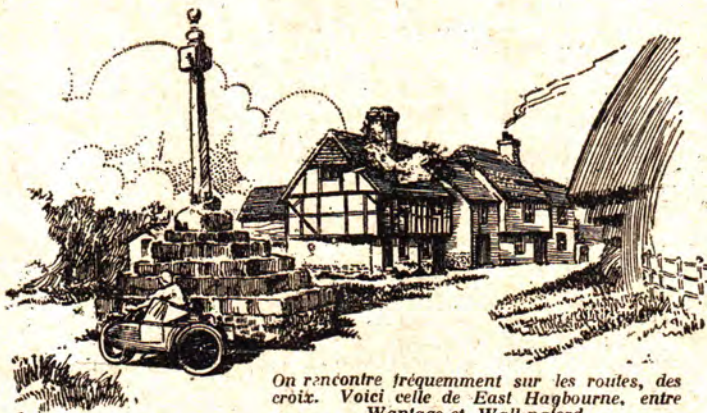
mais dont le diamètre est approximativement celui d'une boîte de conserves. On rencontre encore à chaque instant de ces machines dont les petits pneus étaient peut-être considérés à l'époque comme de dimensions généreuses, mais dont aujourd'hui un gosse ne voudrait pas sur son vélo « confort ». Nous avons même aperçu un jour une vieille Rudge Multi à changement de vitesse par poulie extensible qui devait il y a bon nombre d'années susciter l'étonnement et l'admiration des connaisseurs, mais qui ne suscitait plus maintenant que de la compassion pour son conducteur.

Tout cela s'en va poussivement, tant bien que mal, et je crois plutôt mal que bien suintant de partout l'huile et la graisse, dans un bruit d'échappement asthmatique. Mais Dieu ! que nous voilà donc loin des supersports à arbre à cames en tête et des Brough Superior !

La production anglaise et les marchés extérieurs

A l'heure actuelle tandis que ses industries houillères et cotonnières traversent une crise extrêmement grave, l'Angleterre voit son industrie motocycliste prospérer. Nous avons vu précédemment que l'avenir n'est pourtant pas si rose qu'elle pourrait le croire et nous voudrions montrer que maintenant l'Angleterre éprouvera de plus en plus certaines difficultés à exporter sa production.

Les industries anglaises, en effet, ont toujours été orientées vers l'exportation, système favorisé par le libre échange — Manchester et le Lancashire répandaient — avant la guerre — leurs cotonnades sur le monde entier. Le Yorkshire et Newcastle exportaient jusqu'aux antipodes leur houille, fret d'aller commode pour les lourds



On rencontre fréquemment sur les routes, des croix. Voici celle de East Hagbourne, entre Wantage et Wallingford.

cargos qui parcouraient jusqu'aux lointaines mers du Sud. Favorisées par la guerre, de nouvelles Nations se sont emparées de ses marchés, amenant ainsi le chômage dans ces immenses usines si longtemps maîtresses des marchés mondiaux.

Or, il se pourrait fort bien que d'ici peu il en soit de même dans le domaine qui nous intéresse. Quoique l'Angleterre triomphe en effet dans toutes les compétitions sportives, elle n'est plus sans rivale ainsi qu'il y a quelques années.

Une première raison en est le prix élevé des machines britanniques. A cause des cours vertigineux de la livre et des droits de douane une 500 cmc à culbuteurs, revient à Paris au moins dans les 9.000 francs, c'est-à-dire 2.000 francs plus cher qu'une bonne 500 cmc. française.

La fabrication continentale a fait d'autre part d'indéniables progrès dans ces cinq dernières années. Autrefois les machines anglaises étaient nettement supérieures aux françaises, belges ou allemandes. On sait qu'il n'en est plus de même aujourd'hui.

Une troisième raison enfin, est, ainsi que nous l'avons vu la routine qui sévit actuellement dans les laboratoires britanniques.

Aussi il semble que la moto anglaise soit en danger de perdre une partie de ses débouchés. En France, en Belgique, en Allemagne, pays de production motocycliste, le marché est complètement acquis aux industries nationales. De même aux Etats-Unis. Mais ce qui est plus grave, ces pays commencent à concurrencer sérieusement l'Angleterre dans les régions où n'existe aucune industrie motocycliste. La Belgique, et surtout l'Allemagne, favorisée par sa proximité, commencent à s'emparer des marchés de l'Europe Centrale.

En Italie la production indigène commence à se développer. Outre-Mer c'est les Etats-Unis qui sont les grands rivaux de l'Angleterre. Cherchant eux aussi des débouchés pour une production surabondante, ils luttent avec elle pour la possession des immenses marchés du Canada, de l'Australie, de l'Union Sud-Africaine. L'éloignement de l'Angleterre et leur relative proximité leur donnent des avantages considérables en Amérique du Sud et dans tout le Pacifique. Les énormes machines américaines semblent d'ailleurs mieux faites pour ces vastes régions aux routes le plus souvent inexistantes, que les racers nickelés faits pour les superbes routes de Grande-Bretagne.

Nous concluons donc comme précédemment : si l'Angleterre veut garder la première place, elle doit se hâter pour regagner le temps perdu.

La Circulation et les Routes

Il faut reconnaître de bonne foi, qu'à ce point de vue l'Angleterre est sérieusement en avance sur nous : la circulation y est bien plus facile et les mauvaises routes y sont l'exception. A Edimbourg où nous avons séjourné, la circulation était, même dans les rues les plus fréquentées, extraordinairement aisée, et même à Londres un séjour de quelques jours nous a permis de nous rendre compte, que sans y être aussi facile, elle était tout de même meilleure qu'à Paris.

Quelles en sont les raisons ? Nous ne croyons pas que l'on puisse attribuer cet état de choses à la circulation à gauche, que rien ne prouve être logiquement supérieure à la circulation à droite. A Edimbourg qui est une des plus grandes villes de Grande-Bretagne, le nombre très restreint de taxis y était certainement pour quelque chose. Mais ces derniers sont dans les autres villes, aussi nombreux qu'à Paris, et il faut donc chercher les raisons de cette facilité dans un ensemble de mesures qui sont d'ailleurs pour la plupart adoptées en France : Généralisation du sens unique, suppression des tramways (à Londres principalement). S'ils étaient supprimés à Paris, les choses iraient bien mieux) et dessin sur la chaussée à l'aide de plaques de métal de signes conventionnels qui guident les chauffeurs par exemple à une bifurcation des rales blanches indiquent un passage qui doit être utilisé seulement par les voitures allant dans une direction donnée. Le flot des véhicules s'écoule ainsi beaucoup plus régulièrement. Par les routes aux croisements dangereux, une rale blanche au milieu de la route indique à chaque voiture qu'elle doit strictement tenir sa gauche. De même dans les virages.

Mais, à mon sens, il faut en chercher la raison profonde dans la

bonne volonté de tous. Le conducteur anglais sait que sa soumission stricte aux règles du Code de la route est le meilleur moyen de circuler aisément. Il comprend que c'est en se montrant complaisant envers les autres usagers de la route qu'il s'attire la même complaisance. Et de ce fait on respire sur la route anglaise, une atmosphère de courtoisie réciproque qui est certainement la cause profonde de la facilité de la circulation. On en jugera par le fait suivant que j'ai vu se reproduire plusieurs fois : étant avec un de mes amis sur une route de montagne très étroite et très sinueuse dans une voiture peu rapide je ne le vis pas sans étonnement céder le passage avant même qu'elle l'ait demandé à une grosse Bentley qui venait derrière nous. Quand on songe qu'en France 90 % des conducteurs se seraient fait un malin plaisir de ne lui céder qu'au bout de 25 ou 30 kilomètres, voilà qui donne à réfléchir. Ce n'est pas, certes, qu'il n'y ait pas en Angleterre de mauvais conducteurs, des fous, et des égoïstes. Mais ils sont une très petite minorité, et le résultat s'en fait tout de suite sentir. La sévérité de la police les gêne d'ailleurs beaucoup. La cordialité écopée des usagers de la route est au fond le seul moyen de rendre efficace un Code de la route.

Les conducteurs sont d'ailleurs généralement parlant bien entendu plus prudents qu'en France et surtout ils observent mieux les règlements routiers. Il y a certainement en Angleterre moins de ces fous qui traversent les villages à 100 à l'heure et n'observent jamais les règles les plus élémentaires du Code — à la différence du conducteur Français, d'ailleurs, il est très rare d'entendre un conducteur anglais se vanter d'enfreindre le Code de la route — C'est ainsi que tous les cyclistes ont un phare et un feu rouge dès la tombée de la nuit.

Aussi, grâce à l'esprit de discipline de tous, on a pu introduire en Angleterre des appareils de signalisation automatiques qui régulent la circulation aux croisements, remplissant ainsi le rôle d'un agent au moyen de feux verts et rouges. Les conducteurs les observent si strictement, que nous avons vu à 3 heures du matin un automobiliste arrivant à un croisement absolument désert s'arrêter pendant les deux minutes que dura le signal stop quoiqu'il n'y eût à ce moment àme qui vive dans les rues.

C'est ainsi que le permis de conduire a pu être supprimé moyennant un versement de 5 shillings soit environ 30 francs, vous pouvez conduire tous les holidés qu'il vous plaira. L'âge minimum est d'autre part réduit à 14 ans, pour la conduite des motos.

Mais la police est, par exemple, très sévère. Les moindres infractions sont sévèrement punies. La police montée sur de gros sidcars très rapides, installe souvent ce que l'on appelle des « traps », c'est-à-dire des pièges pour surprendre les excès de vitesse. Les Scouts routiers de l'A. A. d'autre part, qui sillonnent les routes sur leurs sidcars donnent aux adhérents de l'association tous les secours dont ils peuvent avoir besoin.

La signalisation est par contre moins abondante qu'en France. Les amateurs de pittoresque ne s'en plaindront pas mais nous avons trouvés les plaques jaunes de l'A. A. « Safety First » trop peu nombreuses. On n'abusera jamais, nous semble-t-il, de la signalisation routière.

Ajoutons enfin, que les routes sont bien meilleures qu'en France. Les grandes artères sont de vrais billards, soigneusement goudronnés et les routes secondaires nous ont semblé être toujours dans un état satisfaisant. Une route réellement mauvaise est là-bas l'exception et il suffit d'ailleurs d'entendre un Anglais parler des « continental roads » pour avoir une bonne opinion de notre réseau routier ! Ces routes merveilleuses n'ont certainement pas été sans influence sur le développement considérable de la moto en Angleterre. Mais Dieu, quand aurons-nous en France d'aussi bonnes routes ?

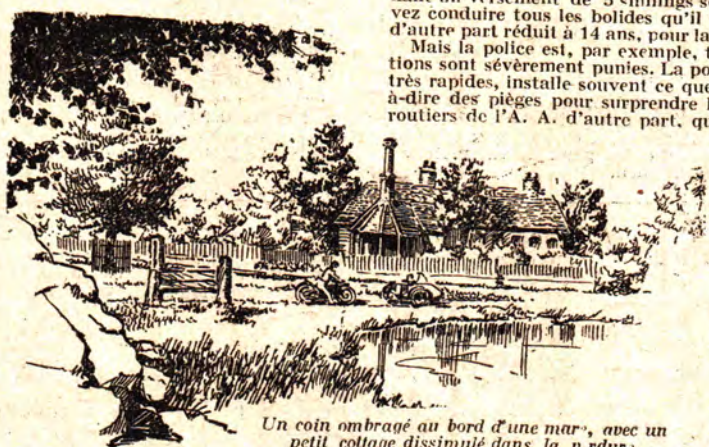
La Revanche de la Route

Pendant dix-huit siècles, la route ne connut pas de rivale. Les Romains construisirent en France et en Angleterre les premiers embryons du réseau routier actuel que les rois de France développèrent en même temps que s'étendait leur pouvoir. Pendant cette longue période la route fut reine et les diligences qui parcouraient les pavés du roi étaient le seul moyen de transport.

Mais il y a environ un siècle ces engins bizarres qui étaient les premières locomotives apparaissaient. Les chemins de fer étendirent peu à peu la noire toile d'araignée de leurs voies. Le chemin de fer supplantait la route. Les hideuses gares devèrent partout leurs murs



Sur un petit monticule, parmi les champs, la vieille église de Eddlesborough entourée d'un petit cimetière.



Un coin ombragé au bord d'une mare, avec un petit cottage dissimulé dans la verdure.

sombres et les grands bras tristes de leurs signaux. Le buffet remplaça l'auberge et les unes après les autres les diligences s'en allèrent rejoindre toutes les choses du temps passé. Il y a seulement vingt ans c'était au tour du chemin de fer d'être sans rivaux.

Mais si le développement de l'automobile entraîna une rapide renaissance de la route, le chemin de fer est tout de même resté en France, le seul moyen de transport des gens qui n'ont pas le bonheur de posséder une auto ou une moto. Mais en Angleterre a lieu actuellement un développement si considérable des transports en commun par automobile sur longues distances que les chemins de fer sont directement menacés.

On put, en effet, apprendre au mois de juillet dernier qu'une des plus anciennes lignes de chemin de fer du Sud de l'Angleterre avait cessé son exploitation par suite de la concurrence que lui faisaient les transports automobiles sur route. C'est qu'une lutte très vive s'est engagée en Angleterre entre la route et le rail.

Cette concurrence s'exerce naturellement surtout sur les courtes distances, principalement pour les services de banlieue (Nous n'avons rien d'analogue en France). Mais elle s'exerce aussi sur les longues distances, et il est actuellement possible d'effectuer en Angleterre, les plus longs parcours dans de confortables autocars qui capables de vitesses élevées suivent un horaire presque aussi strict que celui du chemin de fer. Le voyage est évidemment un peu plus long par la route, mais pas autant qu'on pourrait le croire, et combien plus agréable! Mais la cause principale du succès de ces services (qui n'ont absolument rien à voir avec les excursions en auto-cars) est que leurs tarifs sont, contrairement à ce qu'on pourrait croire, bien moins élevés que ceux des chemins de fer. Pour une distance d'environ 100 kilomètres, la différence est d'environ 120 francs. La raison en est, nous semble-t-il, que les compagnies qui organisent ces services n'ont pas comme celles des chemins de fer à entretenir tout un coûteux matériel et des milliers de kilomètres de voie. L'Angleterre nous montre donc en cette matière, le chemin du progrès. Mais au point de vue des usagers de la route, le développement intensif de ces services est-il à souhaiter en France? Que d'automobilistes, verraient avec plaisir, croyons-nous, se multiplier sur les routes, ces énormes autocars, capables de 70 kilomètres à l'heure et même plus. D'autre part dans les régions françaises où des services d'autocars existent, les routes ont été très vite mises dans un état lamentable par ces poids lourds. En définitive, je crois qu'à notre point de vue la chose n'est pas à désirer mais il est bien à craindre qu'elle se développe en France, comme elle s'est répandue en Angleterre.

On nous ignore

Nous avons, au cours de notre séjour là-bas, causé avec bon nombre de motocyclistes et d'automobilistes britanniques; nous avons lu un nombre assez considérable de revues et de journaux et l'impression que nous en avons retirée est qu'au point de vue motocycliste l'Angleterre nous ignore complètement.

Si renseigné que soit le motocycliste avec lequel vous causez, les noms de Gnome et Rhône, de Terrot, de Monet et Goyon ne lui diront rien. Et comment les connaîtrait-il? Les journaux qu'il lit ne lui parlent que des machines anglaises et ne lui donnent que bien rarement des détails précis sur la construction étrangère. Les journaux motocyclistes français sont introuvables Outre-Manche. Le change très élevé empêche les touristes français d'excursionner en Angleterre. Aucune marque française ne participe au Tourist Trophy. On ne sait donc absolument rien là-bas sur le mouvement motocycliste français.

Ce n'est là d'ailleurs que pure ignorance et non mauvaise volonté. Tous les motocyclistes que nous avons rencontrés nous ont demandé des détails sur les machines françaises, et leur esprit sportif leur a immédiatement fait reconnaître que nous avions en France de belles motos.

Mais en fait la France est encore là-bas symbolisée par le Moulin-Rouge et les Folies-Bergère. Ce sont là de vieux préjugés contre lesquels il est impossible de lutter. Mais au point de vue motocycliste, la lourde tâche incombe à tous les Français de faire connaître et apprécier nos merveilleuses machines. Le public anglais ne demande d'ailleurs qu'à être renseigné et le présent état de choses est surtout la faute de la presse motocycliste anglaise qui le tient dans l'ignorance à peu près totale de la production continentale.

Conclusion

Nous avons essayé de vous dire les impressions qu'un séjour de trois mois en Angleterre nous avait laissées. Nous avons tenté d'exposer les problèmes qui dominent actuellement le mouvement motocycliste anglais et de dissiper quelques préjugés relatifs à l'Angleterre.

Peut-être avons-nous paru sévère dans quelques-uns de nos jugements. Nous avons simplement tâché de regarder les faits le plus objectivement possible. La vérité est qu'il y a là-bas comme partout du bon et du mauvais, des choses qui vont bien et d'autres qui ne marchent pas.

En fait notre opinion est qu'il ne tient qu'à la France d'être à la tête du mouvement motocycliste mondial, comme elle tient la tête en matière automobile.

Mais nous en voudrions si nous ne mentionnions pas avant de terminer le charmant accueil que nous avons partout reçu. Un Français est là-bas une chose très rare et qui soulève souvent bien de la curiosité. Mais tout le monde a fait preuve envers nous d'une complaisance inlassable et nos demandes de renseignements ont été partout si bien reçues que nous étions un peu honteux en songeant à la façon dont nous traitons parfois les étrangers.

L'Angleterre est une grande nation amie et un grand pays motocycliste. Les vicissitudes de la diplomatie importent peu. L'Angleterre a lutté avec nous pendant la guerre. La France compte là-bas beaucoup d'amis et beaucoup de sympathies.

Nous aurions tort de l'oublier.

Robert PASCAL.



Les ruines du château de Corfe dominent le pittoresque village avec ses petites maisons et ses petits jardins.

Un cyclecar léger

Le cyclecar est un moyen terme. Il procure un plaisir rappelant celui de la moto et en même temps un confort qui a de grandes analogies avec celui de l'auto.

Comment se fait-il que nous n'en voyions pas davantage sur les routes?

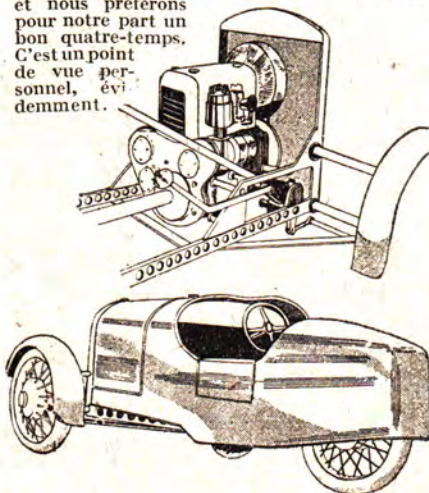
Nous ne voulons pas entrer dans l'éloge ou la critique des types connus. Chacun connaît leurs avantages et leurs défauts. Considérons donc la question sous un aspect général.

Tout d'abord, étonnons-nous de voir le cyclecar commercialisé équipé avec un moteur 1.100 cmc. Pourquoi une cylindrée aussi forte? Certes, un excès de puissance n'est pas à dédaigner, mais on sait aujourd'hui faire des moteurs de cylindrée, beaucoup plus faible, à quatre-temps, qui sans être exagérément poussés, accomplissent de très honnêtes performances.

Des voiturettes très connues, qui accusent en pleine charge 6 à 700 kilos font le 80 en palier avec un moteur à soupapes latérales de 750 cmc. Pourquoi ne pas adopter sur un cyclecar léger un moteur de 500 cmc.?

Précisément, des maisons de moteurs de motos, sortent des 4 cylindres de 500 à refroidissement par air forcé qui feront très bien notre affaire.

On s'étonnera peut-être que nous ne parlions pas des deux-temps. C'est que les voiturettes munies de deux-temps ne connaissent pas le succès qu'elles escomptaient et nous préférons pour notre part un bon quatre-temps. C'est un point de vue personnel, évidemment.



Nous concevons donc fort bien un cyclecar léger, fait pour deux personnes, avec un châssis en tubes de 1 m. 90 à 2 mètres d'empattement; moteur 500 cmc., 4 cylindres, refroidissement par turbine, boîte 3 vitesses et marche arrière, avec une transmission finale par chaîne ou cardan.

Pour le reste, suspension, roues, carrosseries, analogie avec le Sandford.

Un cyclecar moderne, tout comme une moto 1930 ne souffre pas la médiocrité. Ce petit engin serait donc livré avec équipement électrique et tableau de bord complet.

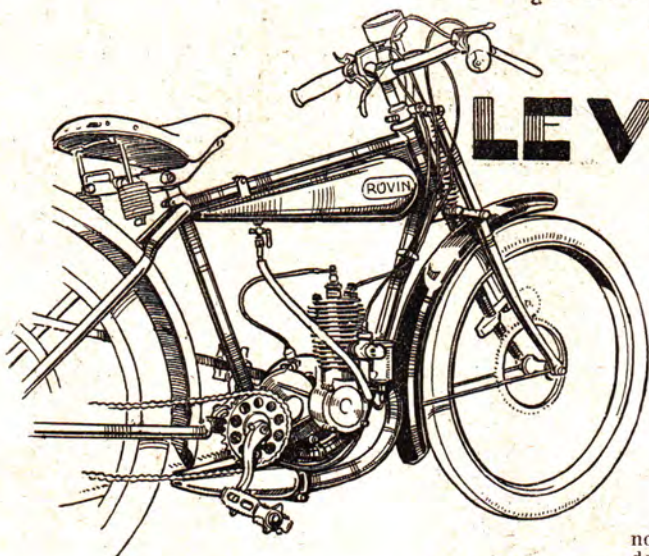
Nous avons dit que ce véhicule conviendrait pour deux personnes seulement. Avec un moteur de 500 comme savent les faire certaines maisons de moteur, il y aurait suffisamment de place pour deux personnes. Partant, comme Rosengart, du fait qu'il faut considérer les dimensions intérieures et non extérieures, nous réduisons le plus possible l'encombrement, sans compromettre la stabilité et pourrions concevoir une voie de 1 m. 12 à 1 m. 15.

Comme vitesse, ce châssis pourrait atteindre le 80.

Résumons les avantages: stabilité, bonne suspension, maniabilité très grande, confort suffisant.

Et prix? Pourquoi pas 9.000 francs? C'est encore moins cher qu'une voiturette et comme entretien, c'est guère plus qu'une moto.

L. SIMON.



LE VELOMOTEUR

100 cmc

ROVIN

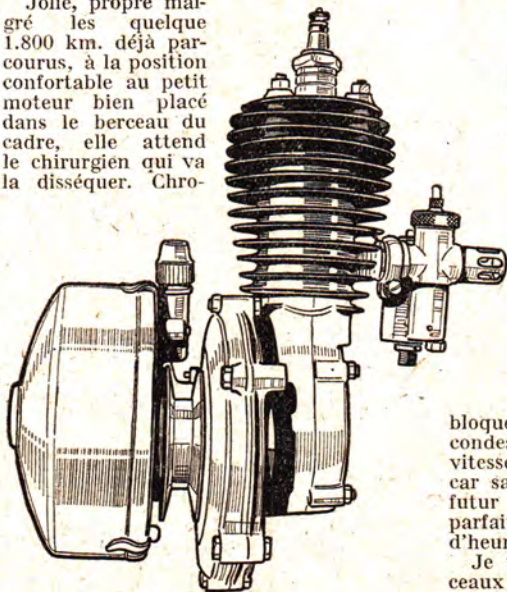
ALLO... Allo... *Moto Revue*?... Pouvez-vous venir voir votre nouveau vélomoteur à l'usine?

Et le lendemain matin, bloc à dessin dans la poche, je m'en fus prendre quelques croquis à Colombes. Je ne vous étonnerai pas en disant que l'accueil de M. Rovin fut charmant. Après un oubli assez long, ce constructeur avait reporté ses efforts vers la bicyclette à moteur, lui qui fut un des premiers à exécuter la machine idéale pour les futurs motocyclistes dont le portefeuille est trop léger pour penser à l'achat d'une X cmc. supersport... ou même d'une 175 cmc.

Ce ne fut pas sans une certaine émotion que je pénétrai dans l'atelier où naquirent tant de bolides conduits tant de fois à la victoire par les Francisquet, Regne, De Latour, etc...

Là, parmi les monstres nickelés aux moteurs formidables, qui semblaient attendre que les as se couchent sur leurs réservoirs et leur rendent leur vie bruyante, une petite machine...

Jolie, propre malgré les quelque 1.800 km. déjà parcourus, à la position confortable au petit moteur bien placé dans le berceau du cadre, elle attend le chirurgien qui va la disséquer. Chro-

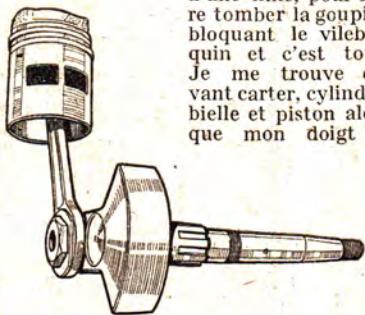


Le bloc Rovin 100 cmc. se présente sous un aspect robuste et net. Entre le volant magnétique et le carter du réducteur, on voit la poulie d'entraînement de la courroie.

Le toubib en cote donne le départ... commence à ôter le moteur de la machine. La courroie saute, les boulons d'attaches sont dévissés, le câble de carburateur quitte son logement et le bloc se trouve sur l'établi.

3 minutes 34 secondes!... pour un mécanicien, ce qui peut être fait en 5 minutes environ par n'importe qui. C'est déjà un beau résultat. La trotteuse du chrono ramenée à zéro, nous allons voir combien il faut de temps pour démonter pièce par pièce le moteur.

Traitressement, je lorgne du coin l'établi, espérant découvrir les arrache-pignons, les outils bizarres et inconnus qui vont aider à ce record de vitesse d'un nouveau genre. Mais non. Deux clés à tubes, une clé plate, la queue d'une lime, pour faire tomber la goupille bloquant le vilebrequin et c'est tout. Je me trouve devant carter, cylindre, bielle et piston alors que mon doigt a

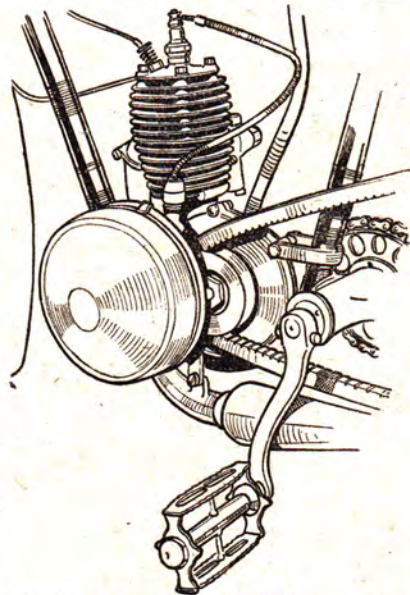


Voici une des pièces les plus originales de ce moteur. L'ensemble bielle et vilebrequin qui n'est maintenu dans le carter que d'un côté. La tête de bielle, montée sur galets, est fixée par un écrou plat qui se trouve goupillé. Cette pièce évite donc tous les décentrages qui peuvent se produire avec les vilebrequins à deux paliers et en trois pièces. On remarque sur l'axe, les nervures sur lesquelles vient s'enclaver le pignon entraînant le réducteur

bloqué l'aiguille à 7 minutes 29 secondes. Pour de la vitesse, c'est de la vitesse, je dirai même de la facilité. car sans outils spéciaux, le propriétaire futur de cette machine peut arriver parfaitement à ce travail en un quart d'heure.

Je n'ai plus qu'à « croquer les morceaux » qui sont étalés devant moi. Le carter est en trois pièces. Un couvercle qui porte le volant magnétique, la poulie et le pignon du réducteur; de l'autre côté, une simple plaquette

d'aluminium fermant le moteur et enfin la pièce principale qui comprend, venu de fonderie, le couvercle du réducteur, le logement qui porte et où tourne le vilebrequin et le cylindre, tout cela d'un seul bloc. Le cylindre n'est donc pas détachable du carter. Il est chemisé d'acier trempé et la culasse rapportée est solidement fixée par quatre goujons.



D'après ce croquis, on comprend pourquoi ce moteur est si facilement démontable du berceau. Trois doubles brides soudées à l'autogène sur le cadre viennent maintenir le carter au moyen de trois boulons. Comme simplicité, on ne peut pas trouver mieux.

Une autre pièce intéressante et originale est le vilebrequin monté en porte-à-faux du côté gauche. Pourtant une large portée sur un roulement de dimension généreuse peut rassurer les plus difficiles. Toutes ces pièces, voyez d'ailleurs les dessins illustrant cet article, donnent une impression de solidité vraiment étonnante pour une si petite machine. Leur nombre en est très restreint, ce qui est bien fait pour contenter les usagers n'ayant pas un amour profond pour les réglages savants et les mises au point mystérieuses.

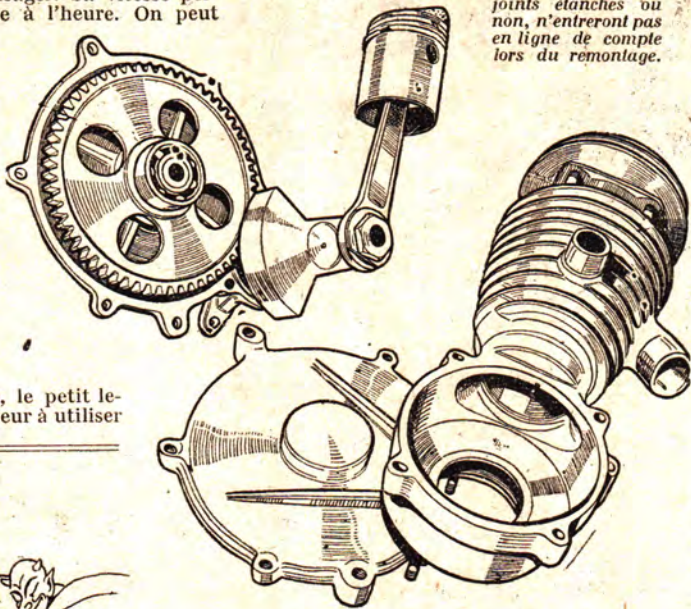
Examinons maintenant le vélomoteur dans son ensemble.

Pas plus encombrante qu'une bicy-

clette, guère plus lourde, elle ne pèse en effet que 28 kg., les frais de garages ne sont pas à envisager. Sa vitesse permet un bon trente à l'heure. On peut même atteindre un léger 35 si on a eu soin de ne pas trop maltraiter le moteur au début. L'usure ne peut être bien forte car la rotation est plutôt lente. La conduite est très simple.

Sur le guidon, une seule manette réglant la vitesse, le carburateur étant, naturellement, automatiquement. A gauche, le petit levier du décompresseur à utiliser

Le moteur ouvert nous montre l'ensemble cylindre et carter d'un seul bloc. Que de pièces évitées, goujons tenant plus ou moins bien, joints étanches ou non, n'entrèrent pas en ligne de compte lors du remontage.



JE REGRETTE,
MAIS...

DEVANT l'avalanche bien justifiée de reproches que je reçois à *Moto Revue*, et en vue de les faire cesser, je me permets, à titre personnel, de dire que j'ai été empoisonné par la façon d'agir d'un prétendu constructeur. Je n'écris pas, cette fois, en engageant *Moto Revue*, mais j'engage simplement ma propre responsabilité.

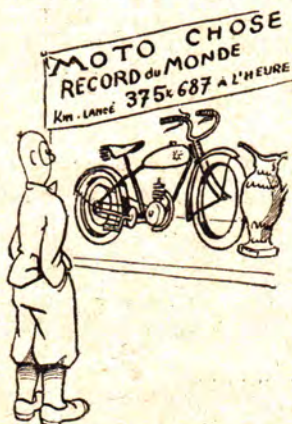
Il y a trop de jeunes gens qui sont étonnés par les méthodes commerciales de ce constructeur. Donc, au Salon dernier, je reçus des reproches violents sur les mensonges de certaine construction exposée dans des catalogues répandus à profusion; il y a des petits garçons, pleins d'enthousiasme pour la motocyclette: ils en rêvent le jour, la nuit et... même ailleurs! Quelques-uns — rares il est vrai — se précipitèrent chez ce constructeur, se firent gratter le poil et la peau, et, deux mois après, encombrèrent les bureaux de *Moto Revue*, pour nous raconter leur décadence, ou plutôt celle de leur machine, et je n'y suis pour rien, ne parlant jamais de cette fabrication: qu'ils s'en prennent donc à eux-mêmes.

J'extraits du catalogue en question « Nouveau modèle »; or, c'est exactement le même que l'année dernière, à moins que la teinte de demi-deuil adoptée ne soit...

« Ultra rapide ». Evidemment, une 350 qui fait 120 à l'heure, consommant 3 litres aux 100 kilomètres, est ultra-rapide; la preuve, c'est que le catalogue annonce qu'elle possède plusieurs records du monde: lesquels? N'est-ce pas une fantaisie, et il serait heureux que les détenteurs des Records du Monde, les vrais, convoquent chez Monsieur le Juge (pas le sportif) les pillards de leur titre. Avez-vous ensuite déjà rencontré une machine faisant 120 kilomètres à l'heure, et ne consommant que 3 litres d'essence? C'est vraiment se moquer des gens et les prendre pour de candides poires.

Continuons notre voyage à travers ce catalogue: quel bourrage de crâne. Sans doute, un nom américain fait plus d'effet qu'un nom

français sur beaucoup? Elle est vendue avec cinq trimes de crédit: ça c'est beau, mais ce qu'on ne dit pas, c'est qu'on garantit, à ce terme, que la moto soit encore en état de rouler. Les plus bas prix sur le marché; il suffit d'ouvrir le catalogue de beaucoup d'autres constructeurs, et l'on verra qu'une 350 cme. à culbuteurs n'est pas beaucoup plus chère ailleurs que là. Dans la notice descriptive, il est relevé: des ailettes profilées; j'ai donné ordre à mes dessinateurs de m'en préparer un stock considérable pour illustrer *Moto Revue*! La culasse est démontable: évidemment, c'est toujours plus prudent que de l'appeler détachable; dans ce dernier cas, elle est soumise à la volonté du



conducteur; dans le premier cas, elle se démonte automatiquement..., probablement. Le graissage des soupapes par vaporisation à jet continu, est délicieux; nous n'avons jamais songé à faire cette application de vapeur au jet d'eau de la place de la Concorde; ce serait un charme nouveau pour Paris. Ces mêmes soupapes, grâce à ce système lubrifiant, n'auront plus de déformation: bigre! dans quel acier sont-elles faites pour se déformer: c'est la première

pour la mise en marche, les ralentissements en virage et l'arrêt du moteur. Enfin, de part et d'autre, deux leviers agissant sur les freins du type sur poulie-jante. Que l'on pense que ce modèle de frein fut employé sur toutes les motos, même 500 cme, 750 cme. ou 1.000 cme., jusqu'à ces dernières années et l'on comprend que sur une 100 cme. l'arrêt est pratiquement instantané.

Le confort est assuré par des pneus de dimension généreuse et par une selle à fond de cuir dont les ressorts travaillent à la traction. Enfin la fourche est du type à parallélogramme déformable à ressort central unique.

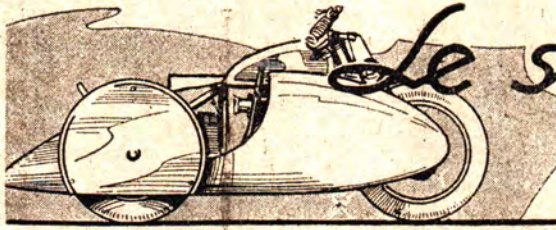
Cette machine, peu bruyante, d'une marche sûre, d'un confort suffisant fera la joie de ses futurs propriétaires. Et je suis parti de Colombes certain que sitôt la mise sur le marché du vélocycleur Rovin, elle trouva parmi le public, le bon accueil auquel elle a droit.

D. R.

qualité, exigée du plus petit constructeur, d'avoir des soupapes prises dans un métal indéformable; même à sec, ça doit gripper, plutôt que se déformer. On a vraiment étudié, dans cette maison, cette question de soupapes, ainsi on a prévu un double ressort de secours. Maintenant, *Moto Revue* ne recevra plus de trucs pratiques contre les ressorts de soupapes qui cassent en cours de route, puisque le système en question était si simple à adopter. Nous avions aussi: les longues étincelles de la magnéto; pauvre Borestroke! qui nous a, depuis tant d'années, fourré dans l'esprit que c'était la chaleur de l'étincelle, et non sa longueur, qui était intéressante! Le graissage est assez bien constitué, quoique nous ne sommes pas partisans du débit réglable pour les grandes vitesses; c'est compliquer les choses inutilement, nous préférons nos grands constructeurs nationaux, qui ont adopté le réglage automatique.

Continuons notre petite promenade; oh! celle-là nous a bien fait rire; sans doute, c's machines sont prévues pour les tuberculeux (ou pour les aviateurs): le carburateur, en effet, a un correcteur d'air pour dépression atmosphérique: pauvre Amac! pauvre Bowden! pauvre Gurtner! pauvres, les autres! vous êtes enfoncés! La triangle du cadre est une trouvaille; passons. La fourche est merveilleuse aussi, puisqu'elle comporte des amortisseurs latéraux réglables à la main pour routes défoncées, et le frein de direction pour course sur piste; décidément, la machine est moderne! La question du freinage (pauvre Borestroke!) et celle du dérapage (pauvre docteur Imbert!) aussi sont dorénavant résolues, puisque les freins de cette machine permettent l'arrêt instantané sans dérapage! Nous restons rêveurs sur le pignon de chaîne anti-vibreur. Le réservoir est en forme de coupe-vent; Wright, le recordman du monde, n'a pas songé à cette particularité: il gagnait 40 kilomètres à son record! Pauvre Handley, lui aussi recordman en 350, que n'a-t-il adopté ce réservoir? Le réservoir à huile est normal, mais il est monté sur amortisseur!! Est-ce parce que la maison n'a pas confiance dans les vibrations de son moteur? Applaudissons ce silencieux avec dispositif de décalaminage rapide, et surtout, ce gros tuyau, qui possède un écrou refroidisseur à ailettes; rien que pour ça, j'achèterais la machine! Le porte-bagages est incassable, eh! bien, tant mieux! Jamais nous n'avions cassé de porte-bagages jusqu'à présent, comme ce doit être épatant ma n'en tenant qu'on les fait incassables. Les béquilles ont un accrochage de sûreté; quelle gifle pour les autres constructeurs! et, enfin, la vitesse de 120 à l'heure a probablement été obtenue grâce au coffre à outils, puisqu'il est profilé sur le réservoir. Et maintenant que j'ai fait une petite incursion chez un pareil bluffeur, je demande à mes lecteurs de ne plus m'accabler de lettres de sottises, pour ne pas les avoir mis en garde contre une publicité aussi ridicule.

ANCELOT.



Le sidecar 1931

sera l'année du sidecar

LE visiteur du Salon ne pouvait manquer de remarquer le nombre des sidecars exposés dans les stands. Il y avait certes des abstentions notables et il y a de grands constructeurs qui tout en présentant des machines parfaitement capables de remorquer un sidecar, pensent que le tandem restera encore, tout au moins pour la saison prochaine, le mode de transport le plus populaire pour le passager. Ils connaissent l'énorme importance du prix et considèrent que peu de motocyclistes sont disposés à payer les quelque deux mille francs que représente en moyenne l'achat d'un sidecar. Ils estiment également que le sidecar ralentit sensiblement la marche d'une machine et que les motocyclistes épris de vitesse n'acceptent pas volontiers cette réduction de vitesse. Ils sont persuadés, que d'une manière générale, un motocycliste qui peut disposer de 8 à 9.000 francs préférera, s'il n'est pas un enthousiaste de la moto, une voiture d'occasion. Personne en tout cas ne conteste les qualités du sidecar comme confort, comme protection contre les intempéries, comme économie, comme commodité.

Sidecar neuf ou voiture d'occasion

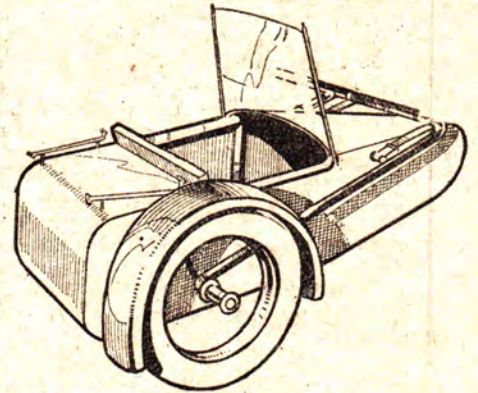
IL est assurément possible pour une dizaine de milliers de francs de trouver une voiture d'occasion, d'aspect décent, par exemple une conduite intérieure de trois ou quatre années d'existence. D'autre part une grosse 1.000 cmc. de cylindrée, équipée électriquement, attelée à un sidecar confortable, pourra atteindre ce prix (nous parlons bien entendu d'une machine neuve). Est-ce à dire que l'acheteur de la voiture fera une meilleure affaire. Nous ne le croyons pas. Plaçons-nous d'abord au point de vue financier.

Même si la voiture était à l'état de neuf rigoureux, nous trouverions que les frais d'entretien sont très différents. Il y a en

effet une différence d'impôts très sensible. Une économie de 500 francs par an n'est pas négligeable. Différence également importante pour les primes d'assurances. Et si on n'a pas la chance, assez rare, d'avoir dans son habitation un garage, on s'apercevra que les tarifs sont très différents pour un sidecar et une voiture. Le sidecar n'ayant qu'un faible encombrement peut être aisément logé dans un réduit inutilisable pour une voiture. Les dépenses d'entretien fixes sont donc beaucoup moins élevées. Si l'on prend la route, on constatera que les dépenses variables sont également très différentes. La voiture aura une consommation double de celle du sidecar.

Mais que dire du chapitre des réparations ? L'accessibilité des organes de la motocyclette nous permettra de tout faire nous-mêmes et en peu de temps. La moindre réparation d'une voiture est onéreuse et à moins d'une installation très coûteuse, elle ne peut être faite par un particulier. Les pièces de rechange sont également beaucoup plus chères.

donc s'attendre à une révision complète qui coûtera plusieurs billets de mille. Vous aurez à brève échéance à racheter des pneus et une batterie. Encore heureux si vous n'avez pas l'agréable surprise de décou-



Un de nos lecteurs a construit lui-même cette carrosserie montée « sous » un châssis original.

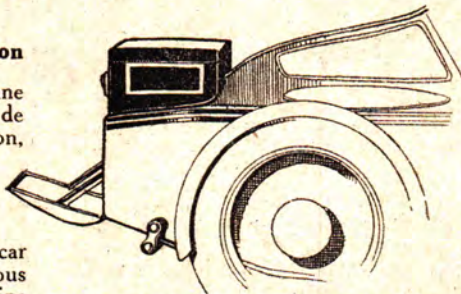
vrir un carter fendu et des avaries graves subtilement camouflées. L'achat d'une voiture d'occasion d'un prix aussi bas est donc une opération qui peut être désastreuse. Une moto neuve, au contraire, roulera deux ou trois ans sans révision, et quand cette révision deviendra nécessaire, elle sera considérablement moins coûteuse, même si on ne peut, faute de connaissances, d'habileté ou de temps, la faire soi-même.

Sur la route, la moto sidecar nous donnera d'autres joies qu'une voiture que l'âge a époumonnée. Alors que la seconde montera les côtes à l'allure d'un colimaçon, la première les gravira presque sans ralentir. Quant aux intempéries, il est facile d'en garantir le passager. Pour nous des vêtements imperméables nous en protégeront. Et une promenade en sidecar est infiniment meilleure pour notre santé qu'un trajet effectué en vase clos.

Soyons donc certain, que si à prix égal, on préfère une voiture d'occasion à une moto sidecar neuve, on aura vraisemblablement lieu de regretter ce choix.

La moto sidecar

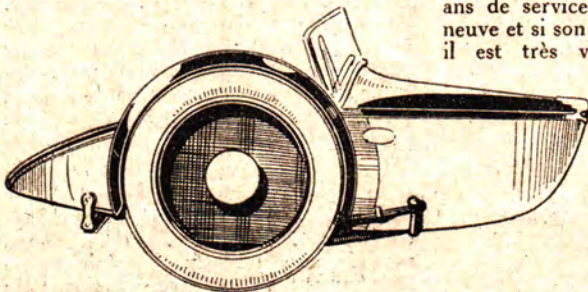
QUELLE cylindrée convient à la remorque d'un sidecar ? Il est possible de tirer un sidecar léger avec toute machine munie d'un changement de vitesses. Toutefois une 175 cmc. nous paraît un peu frêle pour cette tâche. Mais il est indiscutable qu'une 250 cmc. deux-temps est suffisante si l'on n'exige pas une grande vitesse. Le moteur deux-



A l'arrière du Bernardet de tourisme, on a prévu une malle et un coffre de grandes dimensions.

On s'apercevra que la main-d'œuvre coûte un prix énorme. La voiture imposera à notre bourse des saignées abondantes.

Notre voiture, après trois ou quatre ans de service, est d'ailleurs loin d'être neuve et si son propriétaire s'en est séparé il est très vraisemblable qu'il entrevoit la possibilité d'une révision prochaine. On voit souvent des voitures données comme révisées. La plupart du temps il ne s'agit que de révisions hâtives et incomplètes. Une voiture n'est pas révisée parce qu'on a changé des segments ou rodé les soupapes. Il faut



Le Bernardet sport dont le succès grandissant correspond à la ligne élégante du châssis et de la caisse.

temps est le moteur des coups de colliers et des gros efforts, et il convient parfaitement pour le sidecar. Il faudra choisir bien entendu un sidecar léger, ce qui ne veut pas dire un sidecar peu confortable. Pour les quatre-temps nous estimons que le minimum pratique de cylindrée est de 350 à 400 cmc. La moto sidecar de petite cylindrée est pour l'amateur de mécanique très intéressante à conduire. Elle nécessite de l'adresse dans le maniement des commandes, un emploi judicieux du changement de vitesse. Les moteurs actuels, bien lubrifiés et bien refroidis, résistent fort bien à ce supplément de charge et il n'y a pas à craindre la panne ou l'usure. L'économie est un des points très intéressants de ces petites machines. L'allure de route peut atteindre le 50 et on réalise normalement des moyennes de 40.

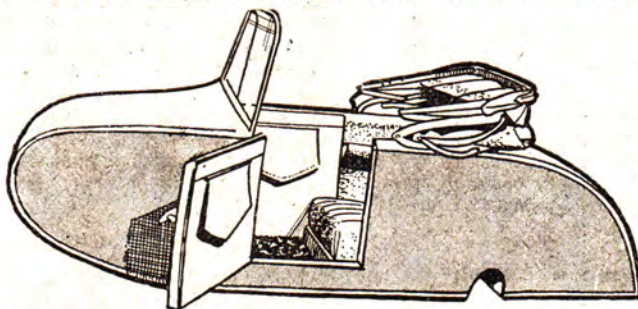
Avec les motos de 500 cmc. et surtout de 600 cmc., on dispose déjà d'une réserve de puissance assez considérable. Le 70 est possible avec un moteur de rendement moyen à soupapes latérales. L'allure de route peut être indéfiniment maintenue aux environs de 60. Les côtes sont gravies sans effort. La moyenne normale est de 50, ce qui est déjà fort beau. La consommation d'essence n'est pas sensiblement plus élevée qu'avec les cylindrées plus faibles.

Avec des cylindrées de 680 cmc. et plus, on a la possibilité de remorquer à grande allure un sidecar lourd et un biplace. Il n'est pas de trajet qu'on ne puisse affronter pour difficile et long qu'il soit. Le confort est bien entendu plus grand et aucune fatigue n'est à redouter pour le conducteur ou les passagers. La consommation varie de 5 à 7 litres, ce qui est très inférieur à ce que dépense une voiture ayant les mêmes possibilités de vitesse. Nous trouverons dans cette classe, des motos sidecars qui atteignent le 90 ou le 100 à l'heure. Les frais d'entretien étant très modérés, le seul obstacle est le prix initial plus élevé.

Polémiques

Nos lecteurs se rappellent les polémiques qui se sont engagées pour le montage à droite ou à gauche, pour ou contre la roue suspendue. Nous ne voudrions pas les renouveler. C'est surtout affaire de goûts ou d'habitudes. Nous avons personnellement une légère préférence pour le sidecar à droite, mais nous reconnaissons certains avantages du sidecar à gauche, en particulier pour

les doubléments. La plupart des sidecars peuvent être montés indifféremment à droite ou à gauche, aussi chacun peut adopter le montage qui lui convient. Cela rappelle les discussions qui s'engagent périodiquement au sujet de la direction des automobiles et qui n'ont jamais été tranchées définitivement. Nous avouons également que nous ne sommes nullement opposés à la roue suspendue, même avec une moto à arrière rigide. Théoriquement c'est une solution qui peut soulever des critiques, mais en pratique elle contribue au confort du passager. Bien entendu l'idéal est représenté par la suspension intégrale de la moto et du châssis du sidecar. Cette

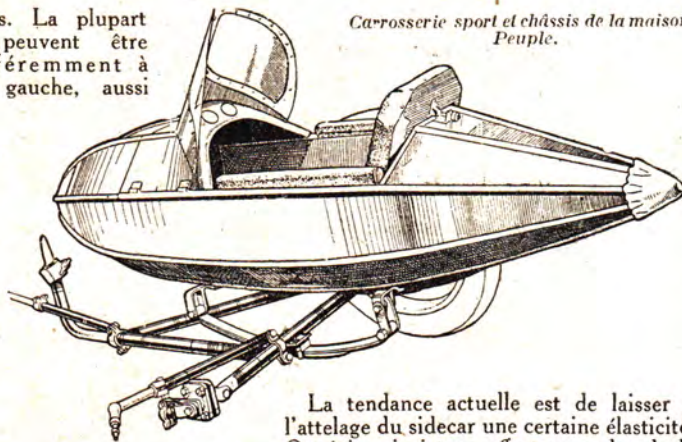


Le confort n'est pas exclu du sidecar... un siège spacieux, un coffre à bagages à l'arrière, pare-boue, capote, jusqu'aux pochettes dans les portières.

question a d'ailleurs beaucoup moins d'importance que pour les voitures, car ici la carrosserie est suspendue et portée par des ressorts très souples.

Le frein sur la roue du sidecar peut, lui aussi, prêter à discussion. Il est excellent entre les mains d'un bon pilote, mais non entre celles d'un maladroit. Nous parlons de frein indépendant qui ne constitue qu'un compromis et une solution d'attente. La solution définitive ce sont les freins conjugués contre lesquels aucune objection ne peut être élevée.

Carrosserie sport et châssis de la maison Peuple.

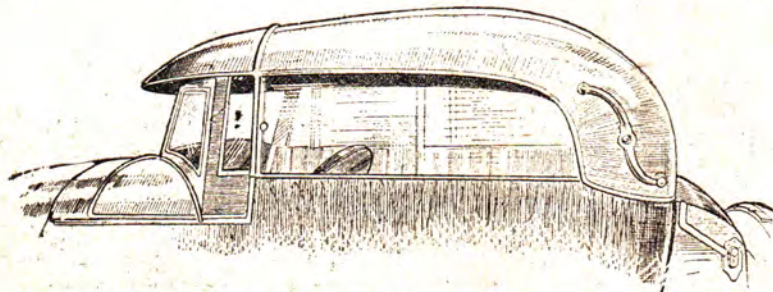


La tendance actuelle est de laisser à l'attelage du sidecar une certaine élasticité. On évite ainsi tout effort au cadre de la motocyclette. Avec la suspension intégrale, par contre, un attelage absolument rigide constitue l'idéal. On s'exagère d'ailleurs beaucoup les efforts auxquels est soumis le cadre d'une moto attelée à un sidecar. La résistance à la traction rigide constitue l'idéal. On s'exagère d'ailleurs beaucoup les efforts auxquels est soumis le cadre d'une moto attelée à un sidecar. La résistance à la traction d'un sidecar est faible, et les efforts latéraux sont assez peu de chose pour un cadre moderne, surtout si les points d'attelage sont judicieusement choisis. C'est donc avant tout une question non de principe, mais de réalisation.

Carrosseries

Il y a une variété formidable de carrosseries dont certaines sont des chefs-d'œuvre de tôlerie, et il est difficile de faire un choix. La plupart des motocyclistes préfèrent des carrosseries profilées et celles-ci sont effectivement confortables, car le confort ne se mesure pas à la place, mais à la position que peut prendre le passager. Mais l'inconvénient du sidecar de sport est de ne permettre le transport que de petits bagages. Pour le tourisme confortable, un sidecar dont le coffre arrière serait analogue aux malles des automobiles serait préférable. Néanmoins, il faudrait que dans ce cas le passager fût assez en avant. On pourrait de cette manière transporter une bonne quantité de bagages et en particulier des vêtements de rechange. On peut même envisager l'achat de deux carrosseries, une de sport, et une de tourisme.

Les sièges pneumatiques ne sont pas aussi répandus qu'ils le méritent. Il est rare que les sièges soient réglables et cela serait pourtant désirable. Il est d'ailleurs possible avec un peu d'ingéniosité de faire varier l'inclinaison du dossier et du siège. Dans certains sidecars les jambes sont trop hautes. Il y a quelques carros



Vannod o sorti, il y a quelque temps déjà, une ravissante conduite intérieure biplace.

series où pour remédier à ce défaut, il y a un puits en avant du passager. Une barre d'appui pour les pieds, réglable à volonté est des plus utiles. Il est facile d'en établir une soi-même.

Sans en arriver au sidecar carrossé en conduite intérieure, on peut protéger aisément le passager au moyen d'un parebrise et d'une capote ou bien avec un écran rond articulé pourvu d'un tablier et qu'on peut reculer vers l'arrière.

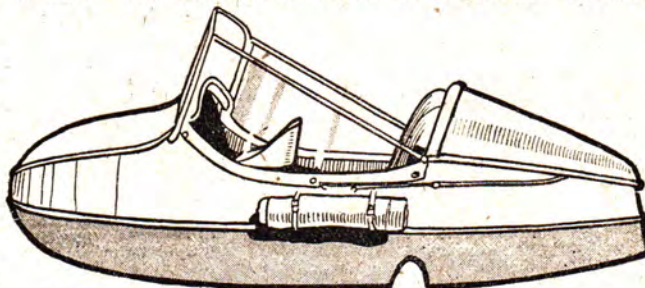
On peut prévoir une planche de bord avec une petite niche qui recevra de menus objets.

En somme avec la variété des carrosseries, avec la possibilité de les adapter aux besoins particuliers, on peut arriver à donner au passager un très grand confort.

La conduite du sidecar

ON a fait au sidecar la réputation de chavirer facilement. Cela est injustifié. Il arrive qu'un soloiste qui conduit un sidecar pour la première fois aille dans les décors ou chavire, mais uniquement parce qu'il pilote, inconsciemment, comme s'il était en moto solo. Le plus souvent cela se produit de la manière suivante. Supposons un sidecar attelé à droite. Tant qu'on roule à droite, on a l'impression, sur une route cambrée, que la moto s'appuie sur le sidecar, et on a une impression de sécurité. Mais si à un moment donné pour doubler un autre véhicule on passe sur la gauche de la route, on a l'impression que, par suite de la cambrure, le sidecar s'appuie sur la moto que celle-ci s'incline et d'instinct

on fait ce qu'on ferait en solo pour redresser la machine, c'est-à-dire qu'on esquisse un virage vers la gauche. Chose curieuse on a la sensation que c'est la machine qui vous entraîne à gauche, alors qu'en réalité c'est vous qui l'y menez. Le sidecar ayant une stabilité propre, nous n'avons à utiliser pour direction que le guidon, sans chercher à assurer l'équilibre par des amorces de virage. Le mieux serait de ne pas tenir le guidon et de conduire avec deux courroies attachées au guidon.



Le type « Segrave » de Bufflier possède un pare-brise special, un appui-tête et un petit siège pour « baby ».

Dans les virages pris du côté du sidecar, il y a danger de se renverser, si le sidecar est vide ou si on prend le virage trop vite, mais au bout de très peu de temps on sait à quelle allure on peut prendre un virage donné. Les virages du côté moto peuvent être pris beaucoup plus rapidement. Donc, quand vous conduirez un sidecar pour la première fois, ne cherchez pas à aller vite. Soyez persuadé que votre expérience, de la moto-solo est plus nuisible qu'utile. Peu à peu, vous vous sentirez parfaitement à l'aise.

Le sidecar a un gros avantage, il ne

dérage pas. C'est sur les chaussées grasses, sur les lignes de tramways une sérieuse garantie de sécurité.

Les inutiles acrobaties de certains passagers ont fait le plus grand tort au sidecar. Elles ne sont justifiées qu'en course. La moto sidecar vire fort bien surtout si on utilise la masse du sidecar. Pour virer du côté de la moto, on ferme les gaz en arrivant dans le virage, ce qui freine la moto. Le sidecar qui est emporté par sa masse tourne tout seul. Pour virer du côté sidecar, on ralentit avant le virage et on donne des gaz dans le virage. Et encore ces précautions ne sont-elles utiles que dans des virages très courts.

La conduite du sidecar est facilitée si on laisse un léger pincement. De cette manière, on contrebalance sur une route cambrée la tendance légère qu'a le sidecar à tourner du côté de la cambrure.

En somme, la conduite du sidecar ne présente aucune difficulté et il constitue un véhicule parfaitement sûr, particulièrement s'il est chargé. Les sidecars actuels très bas à voie relativement grande, sont très stables.

Laissons donc de côté les critiques adressées au sidecar par des personnes qui ne l'ont pas pratiqué. Laissons des considérations toutes théoriques sur l'apparence du sidecar, sur sa conception soi-disant peu mécanique, et prenons-le pour ce qu'il est, c'est-à-dire un véhicule extraordinairement pratique, sûr et économique.

REGAIRAZ.

Les motophobes auront beau jeu

Qui est-ce qu'on va prendre ? on va bientôt voir dans les canards, attachés à la lutte contre la moto, ce titre ronflant :

La moto au service du crime !!!

Un pauvre facteur de campagne vient en effet d'être victime d'une escarpe qui le roua de coups, lui vola sa sacoche contenant les plis et s'enfuit à motocyclette. Dans cette affaire, le vol n'est rien, l'état de la victime, pas grand-chose mais le grand coupable c'est la moto, instrument d'autant plus haïssable qu'il a servi à perpétrer le forfait : sans la moto, il n'y aurait pas de voleur et pas de volé... C'est connu, nous l'aurons cet article. Mais le jour où un vieil alcoolique aura tué sa belle-mère à coup de cuiller à café, nous entreprendrons à notre tour une campagne contre ces instruments dangereux et nous crierons au scandale contre tous ceux qui s'en servent.

Mixtrol et le Mixtroler

DANS notre article sur le super-huilage, une ligne ayant sauté, on se trouve en face de ce fait paradoxal que l'appareil Mixtroler des l'œuvre d'une autre maison traitant également un produit de super-huilage.

Nous rétablissons donc le texte dans son intégralité, et informons que le Mixtroler est bien l'apanage de la Société Française Mixtrol, et qu'il est destiné à l'emploi direct du Mixtrol sans incorporation à l'essence.

Un Garage

AMIS motocyclistes ou sidecaristes des 12^e et 11^e arrondissements qui désirez

garer vos engins dans un local superbe où l'on peut accéder machines en marche. Un particulier met à ma disposition beau local rez-de-chaussée, éclairé électriquement, avec eau pour lavages à condition de réunir quelques amis. Prix 35 francs par mois pour moto solo. Il y a place pour une dizaine de machines. Local situé à 50 mètres du métro : Reuilly-Diderot.

Prière de vous faire connaître à M. Young, 1, rue Rondelet, de préférence par lettre. Très pressé une occasion pareille ne se trouve pas souvent.

Qui dit mieux ?

Voici deux photographies de notre lecteur M. Mémin, l'une datant de novembre 1899, représente notre lecteur, Mme Mémin et leur fils sur un quadricycle De Dion Bouton



1 CV 3/4, l'autre de décembre 1930, représente les mêmes personnages sur un engin plus moderne, un cyclecar Sima Violet.

A 30 ans d'intervalle, ce deux documents ne sont-ils pas éloquent ?

Amo fait le point

A la suite d'une appréciation sur les casques de motos, les établissements « Amo » nous écrivent pour souligner une particularité dont ils revendiquent la paternité et l'exclusivité.

Il n'existe au monde qu'un seul et unique casque blindé, c'est le super-casque Amo. D'ailleurs notre blindage fait l'objet de brevets tant en France qu'à l'étranger, et toute confusion ne peut que nous créer un dommage : il ne faut pas confondre le rembourrage de paille de fer avec le blindage par une plaque d'acier.

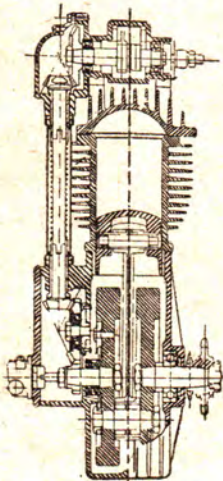




NOS FABRICANTS

La Fabrication Koehler-Escoffier

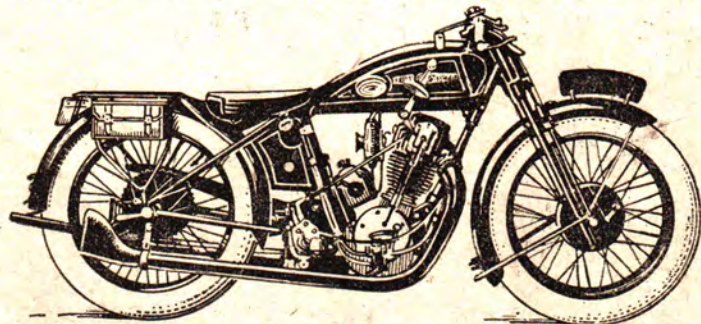
KOEHLER-ESCOFFIER spécialiste de la machine rapide, offre une gamme complète allant de la machine utilitaire à moteur Villiers à la 1.000 cmc. à arbre à cames en tête. Tous ces modèles sont superbement réalisés, de présentation impeccable.



Coupe transversale du 500 cmc. Koehler-Escoffier à arbre à cames en tête.

Etudiés au début comme moteurs de course, les moteurs 500 et 1.000 Koehler-Escoffier se voient demander dans l'utilisation normale des efforts bien inférieurs à ceux auxquels on les destinait, et c'est là la raison de leur robustesse. Voici d'ailleurs une brève description de ce moteur :

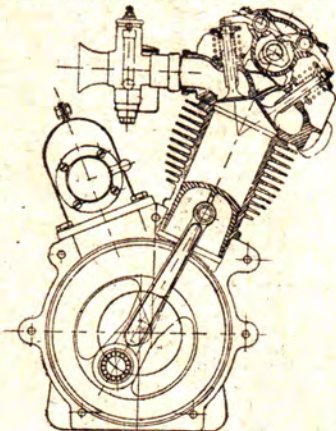
Les lourds volants en acier tournent sur des roulements de très grands diamètres et la bielle pivote sur deux rangées de galets de 12 mm. 7 de longueur. A l'intérieur du carter, solidement et généreusement nervuré, les pistons en alpacas sont légers mais capables de résister aux extraordinaires efforts qu'on leur impose en course. La culasse, très facilement détachable, pour le décalaminage et le rodage comporte les pipes d'admission et d'échappement particulièrement étudiées



Koehler est resté fidèle au réservoir entre deux tubes mais a été un des premiers à adopter le principe du moteur incliné sur l'avant.

pour assurer un remplissage parfait et une bonne évacuation des gaz. La distribution en tête par pignons coniques et arbre vertical a fait ses preuves, elle est à la fois indérégable, silencieuse et pratiquement inusable. C'est cet ensemble de qualités qui l'a fait adopter.

Le point faible de tous les moteurs de Motocyclettes à régime très élevé est certainement, à l'heure actuelle, le graissage ; de longs essais ont amené les créateurs de ce moteur à monter un graissage du type « Carter sec ». Un réservoir de trois litres et demi en charge alimente une pompe en double débit qui envoie de l'huile sous pression d'une part au carter d'arbre à cames et d'autre part au carter de distribution. Celle du carter de distribution s'écoule dans la chambre des volants par un conduit situé sous le roulement à billes et le vilebrequin et va dans une gorge circulaire aménagée dans le volant. Comme



Coupe longitudinale du même moteur faisant voir également les emplacements du carburateur et de la magnéto.

cette gorge est excentrée vers l'axe de bielle et communique avec le trou central de celui-ci, l'huile par la force centrifuge est envoyée à la tête de bielle sous une pression proportionnelle à la vitesse de rotation. L'huile délivrée au carter d'arbre à cames lubrifie ce dernier ainsi que la colonne verticale et retombe dans le carter de distribution.

Le cylindre et le piston sont lubrifiés par les projections d'huile venant de la tête de bielle et l'excès est ramené au carter par le deuxième segment qui travaille en « racleur ».

L'huile est refroidie dans le fond du carter par les nombreuses ailettes qu'y trouvent et est reprise par le deuxième corps de pompe

qui la ramène en réservoir. Un décompresseur de carter mécanique assure une pression constante dans le carter moteur et permet à la chaîne primaire de recevoir constamment un léger brouillard d'huile qui suffit à son graissage. Par sa construction très étudiée, cette maison mérite sa réputation de faire : rapide, beau et robuste.

Les équipements « Amo »

Le besoin créant l'organe, nous avons vu l'industrie de l'équipement se développer d'une façon fourvoyante aux côtés de l'industrie motocycliste et grâce à la concurrence, les prix devenir raisonnables.

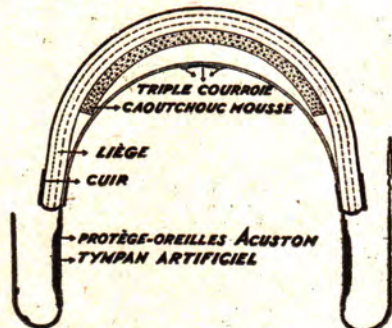
Les Etablissements Amo qui ont beaucoup fait pour le perfectionnement du confort motocycliste ont étudié des modèles de manteaux en cuir, en ciré, et en particulier un modèle très bon marché, en toile imperméable qui semble très pratique et qui présente le gros avantage d'être à la portée de toutes les bourses. Les cuirs sont traités d'une façon spéciale pour rester imperméables ; souples et résistants, d'une coupe très ample, permettant des mouvements aisés, ces manteaux réalisent des équipements pratiques pour les amis motocyclistes. Amo présente aussi des cuissards, des gants, des lunettes.

Le casque Bayard

Le serre-tête « Bayard » comporte les éléments de protection suivants :

1 calotte de liège de 1 cm. d'épaisseur ;
1 plaque épaisse de caoutchouc mousse ;
1 ensemble de trois courroies rivées enserrant complètement la tête et empêchant celle-ci de reposer contre le fond de la coiffure. Ainsi se trouve réalisée, en quelque sorte, une protection à trois degrés : en cas d'accident, la tête ne peut entrer en contact avec le caoutchouc mousse qu'après arrachement des courroies, ce qui nécessite déjà une rencontre d'une rare violence. Le caoutchouc agit ensuite comme un nouvel amortisseur, tandis que le liège interpose un tampon élastique entre la tête et l'objet ayant provoqué le choc.

Le « Bayard » ne comporte, à l'intérieur de la calotte aucune partie métallique susceptible de blesser et qui diminuerait l'élasticité naturelle du liège, sans parler de l'augmentation de poids. La calotte du « Bayard » est composée de plusieurs lames de liège fixées ensemble par de la dissolution de caoutchouc. Elle est donc absolument imperméable.



Coupe schématique du casque « Bayard » muni des protège-oreilles « Acuston ».

L'Acuston (breveté S. G. D. G.), est un appareil en cuir emboîtant complètement l'oreille et la mettant à l'abri du froid et du vent, tout en assurant l'audition des moindres bruits avec la même netteté que si l'oreille était découverte.

Ce résultat est obtenu grâce à une membrane travaillée spécialement et qui agit comme un véritable tympan artificiel. Cette membrane résiste à une pression de 60 k., c'est-à-dire que sa solidité est à toute épreuve.

Ajoutons que l'ensemble de l'appareil est fabriqué d'une seule pièce ce qui le rend rigoureusement indérégable et inusable.

Mécanique générale

CERTAINES réparations nécessitent l'intervention d'un mécanicien possédant une batterie complète de machines-outils : réalé-

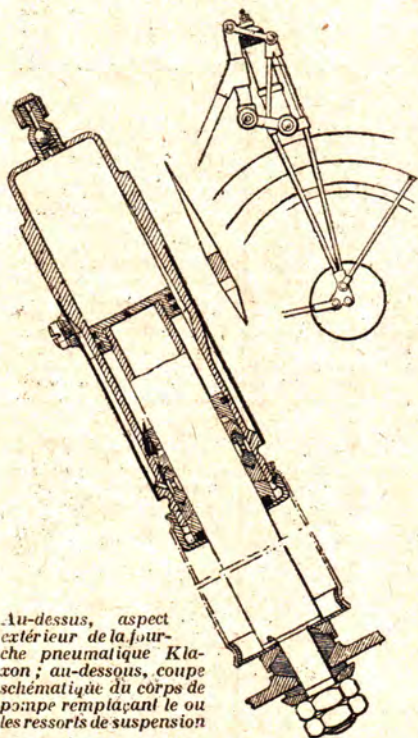
sages, rectifications, redressages, soudure autogène, réfection de pièces hors série ou hors côte, adaptation de pistons spéciaux, bref, tous travaux sortant de la normale.

Pour toutes ces opérations sur motos ou cyclecars toutes marques les Etablissements Chapis de Levallois sont spécialisés et possèdent l'outillage le plus approprié. Ils sont de plus, dépositaires du piston « Aéral » en alliage spécial léger à haute teneur. Ils sont à la disposition de tous pour donner un conseil et un aperçu des prix de réparations sans surprises.

La suspension pneumatique Klaxon

La suspension pneumatique et amortisseuse Klaxon a été conçue en vue de présenter sur les suspensions actuelles les avantages suivants :

Ménagement des organes de la motocyclette et de son pilote ; simplification de la construction de la suspension ; possibilité d'augmentation de vitesse par amélioration de la



Au-dessus, aspect extérieur de la fourche pneumatique Klaxon ; au-dessous, coupe schématique du corps de pompe remplaçant le ou les ressorts de suspension

tenue de route ; diminution de la section des pneus par suite de l'augmentation de souplesse, donc augmentation de la sécurité.

Ce dispositif pneumatique et amortisseur est constitué par un cylindre dans lequel se déplace un piston différentiel muni de segments d'étanchéité et d'une tige. Un joint étanche est disposé entre la tige de piston et le cylindre. Le cylindre comporte, suivant une de ses génératrices, une rainure de section transversale progressivement croissante, puis décroissante et à largeur également variable. Autour du cylindre et à une certaine distance est disposée enfin une enveloppe cylindrique dans laquelle on peut introduire de l'huile par un bouchon vissé ; on forme ainsi un réservoir d'huile permettant, par les orifices, d'assurer le graissage efficace et continu du joint.

Le fonctionnement du dispositif de suspension est le suivant :

On envoie dans le cylindre, au-dessus du piston de l'air comprimé par la soupape avec billes et ressorts de rappel disposées à la partie supérieure du cylindre, et au moyen d'une pompe à air à haute pression ou d'une bouteille à air comprimé, branchée sur la tubulaire fermée normalement par le bouchon à vis. On comprime ainsi de l'air dans le piston jusqu'à ce que le piston occupe la position normale ou position qui correspond à la charge normale de la motocyclette.

Si la route avant de cette dernière vient à passer sur un obstacle de la route, le piston

remonte dans le cylindre en comprimant l'air qui s'y trouve d'autant plus fortement que l'obstacle est plus important.

Aussitôt cet obstacle franchi, le piston est refoulé par l'expansion de l'air ainsi comprimé est ramené à sa position normale en absorbant ce travail sans vibration, ce qui n'aurait pas été le cas avec des ressorts métalliques de suspension.

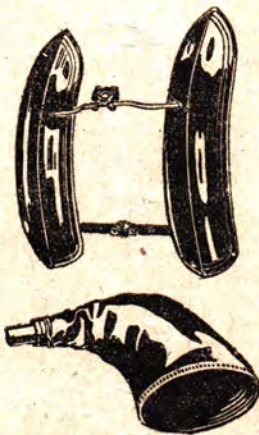
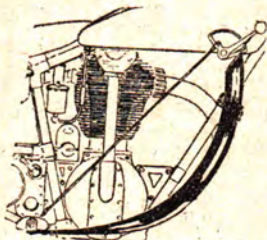
Le piston avec sa tige divise le cylindre en deux chambres cylindriques de volume variable qui communiquent entre elles ; cette dernière étant établie de telle sorte que le passage de l'air comprimé d'une chambre à l'autre soit plus ou moins freiné suivant la position du piston.

Dans la position centrale ou normale, il y a, pendant les petits déplacements de ce dernier, un passage d'air de l'une à l'autre des chambres presque sans aucun freinage, la rainure possédant à cet endroit la plus grande ouverture. Si la course du piston augmente d'un côté ou de l'autre dans la position, la section de la rainure diminuant progressivement, il se produit de ce fait un étranglement de plus en plus fort du passage de l'air comprimé d'une chambre à l'autre, et par suite un freinage et un amortissement très efficace.

Si du fait de chocs très durs le piston dépasse les extrémités de la rainure, il se forme, entre la partie supérieure du piston et le fond du cylindre, ou entre la partie supérieure du piston et le joint, un tampon d'air sans communication aucune avec les autres parties de l'intérieur du cylindre. Ce sont ces tampons d'air qui empêchent le talonnement qui pourrait être provoqué par de très forts chocs.

Accessoires de mauvais temps

UN des principaux inconvénients que l'on peut reprocher à la motocyclette est certainement le peu de protection qu'elle offre au conducteur en cas de mauvais temps, temps froid, etc...



S'il est relativement facile, en hiver, de se protéger le corps à l'aide de vêtements spéciaux en caoutchouc, le problème est tout différent quand il s'agit de protéger les pieds, les jambes, les mains et le visage. Les garde-boue avant à joues latérales se font de plus en plus rares, aussi les projections d'eau et de boue se produisent presque jusqu'à la hauteur du réservoir et ont tôt fait de maculer et de glacer les jambes du conducteur. Si de nombreux motocyclistes

se plaignent de ces inconvénients ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes, car les protège-jambes que l'on trouve dans le commerce sont non seulement recommandables par mauvais temps, mais encore nous pensons qu'ils devraient faire partie de l'équipement de toute machine en raison de la protection qu'ils offrent à la partie la plus exposée de notre corps, non seulement contre les projections, mais aussi le vent, le froid, les chocs :



Les deux pare-brise V. W celui pour le guidon et celui pour le side-car.



Les protège-jambes « V et W », véritables boucliers contre les intempéries recolleront la boue, l'eau froide, aux lieu et place de vos jambes. Ces accessoires d'une belle exécution se font en plusieurs modèles dont la ligne et le fini embellissent la machine ; ils sont très facilement adaptables.

Les mains aussi sont très exposées et mal ou pas du tout protégées. Par froid sec les gants protègent mal, car la doublure n'existe pas entre les doigts (nous ne parlons pas des moufles qui ne peuvent s'employer qu'avec des poignées tournantes) Par la pluie les gants deviennent tout à fait insuffisants et sont très longs à sécher.

V et W vous offre divers modèles de « protège-mains » en toile imperméable doublée de molleton qui vous permettent de tenir votre guidon sans souffrir de l'onglée.

Quant au visage, la protection du motocycliste est obtenue d'une façon parfaite grâce au pare-brise « V et W » ou « United » ; ce dernier étant d'un plus faible encombrement convient davantage aux motos type « Sport » et, pour le sidecar, par le pare-brise à rideaux latéraux V et W.

Protégez-vous, protégez vos membres par tous temps. Vous n'en aurez que plus de satisfaction de votre machine, les plus longues étapes seront accomplies sans fatigue grâce au confort que vous offrent les accessoires de protection.

La clé R. D.

LA clé anglaise est un instrument barbare qui date du début de la motocyclette ; c'est un instrument avec lequel on s'écorche les rotules des doigts, si l'on peut dire ! Elle est un corsif de premier ordre pour les pans de nos écrous, et tout compte fait, elle ne sert jamais, mais, il semble que c'est un devoir pour tout usager consciencieux, d'avoir une



clé anglaise à mâchoire plus ou moins anglaise dans sa sacoche. Les temps sont révolus, sus à la clé anglaise ! vive la clé française. La clé française, c'est la R. D., parkérisée, polie, commode, saine, pratique, et vraiment utile, la clé normale à molette, bien en mains, avec serrage et desserrage aisés, sans que jamais l'instrument ne vous échappe des mains, et depuis les écrous de 8 jusqu'aux écrous de 22, sans déformer et sans arrondir. Cette clé est à cuvette réglable, elle comporte en outre, une clé à ergots, et molettes à la fois, enfin, elle comporte le tournevis robuste en acier cémenté. La clé R. D. s'impose : surtout pour les nombreuses motocyclettes non munies de roues à broche où la place pour introduire la vieille clé anglaise est si réduite.



LES CLUBS

L'Assemblée générale du Moto Club de Marseille

VENDREDI 19 décembre s'est tenue l'assemblée générale statutaire du Moto Club de Marseille.

Le rapport administratif fit ressortir un effectif de 5.035 membres actifs, en progression très sensible sur 1929.

M. Cabello arrive en tête de la liste des membres ayant présenté le plus grand nombre d'adhérents, avec le chiffre 80 ; il reçoit pour cela un objet d'art, offert par M. Fages, président d'honneur.

Le compte rendu financier fit ressortir un actif de 95.000 francs.

Après la remise des Coupes de Tourisme à M. Bonnifay, pour les motocyclettes et M. Massier pour les voitures, Coupes offertes par MM. Coutras et Rodolphe Pollak, il fut procédé à l'élection du Conseil d'administration, par 609 votants. Président : M. Alfred Ducreux ; Vice-Présidents : MM. G. Tranier, P. Coutras, L. Vachez ; Trésorier : M. A. Ramasso ; Secrétaire général : M. J. Verdeau ; Secrétaire-adjoint : M. Ch. Teissère ; Archiviste : M. L. Cavalier ; Membres du Conseil : MM. A. Perraud, P. Belivier, H. Lacouture, Ch. Perraud, L. Vachez, M. Planchon, André Ducreux, R. Manin, H. Barthélémy, L. Noetinger, M. Limon, E. Dupré ; Directeur : M. J. Maurel. *Commission Sportive* : Président : M. L. Vachez ; Membres : MM. P. Belivier, A. Ducreux, E. Dupré, H. Lacouture, A. Perraud, Ch. Perraud, M. Planchon, L. Noetinger. *Commission de Tourisme* : Président : M. P. Coutras ; Membres : MM. G. Degremont, L. Noetinger, A. Massot, H. Trouin, F. Bertrand, L. Rondet, L. Legal, F. Roche, J. Gallot, J. Filiattaz, A. Profetti, J. Laugier, J. Cabello, P. Gueyraud, M. Massier, Ch. Vimont. *Commission des Fêtes* : Président : M. R. Manin ; Membres : MM. Perraud Ch., M. Limon, H. Barthélémy, F. Dupré, R. Bérard, Th. Colon, A. Coulangue, J. Laugier. *Commission de Propagande* : Président : M. Barthélémy ; Membres : MM. E. Dupré, Ch. Teissère, G. Degremont, J. Laugier, H. Lacouture, J. Cabello.

Le siège du Moto Club de Marseille est toujours, 71, rue Paradis.

Au M. C. Puteaux

Le Motor-Club de Puteaux donnait samedi 27, dans les salons Sanceau, son banquet de fin d'année. Le jeune club dont la vitalité s'affirme à chaque nouvelle sortie groupait à cette fête une cinquantaine de convives.

Au cours d'un bal qui suivit, où les deux virtuoses, MM. Romiguier et Batut, firent preuve d'un entrain remarquable, il fut procédé à l'élection des reines et demoiselles d'honneur.

Mlle Béguez, fille du Président, et Mmes Poulain et Batut réunirent le plus grand suffrage.

La fête ne se termina qu'au petit-jour et avec regrets.

L'Echo des Sports, L'Auto et Moto Revue étaient représentés.

M. C. d'Argenteuil

Le M. C. A. présente ses meilleurs vœux à tous les motocyclistes et cyclecaristes et les invite à venir partager avec lui la galette des Rois qui sera mangée le dimanche 11 janvier, à 14 h. 30, au Siège social du Club, place de l'Eglise.

Se faire inscrire avant le 8.

Le Moto Club Dyonisien

LORS de la dernière assemblée générale du M. C. Dyonisien, M. René Aulain, président de la Commission Sportive, a présenté au Comité son projet d'organisation de la commission pour la saison 1931 ; le calendrier sportif du M.C.D. 1931, approuvé par l'Assemblée est établi définitivement comme suit :

22 mars 1931. Coupe Intersections (régularité) réservée aux Membres du M. C. D.
19 avril. Grand Prix du M. C. D. et Coupe Moto Revue (régularité). Ouverte à tous les motocyclistes membres de clubs et indépendants.

17 mai. Rallye Touristique Intergroupes (réserve au M. C. D.).

7 juin. Rallye Contraventions (ouvert à tous les motocyclistes).

19 juillet. Côte de Saint-Martin et Challenge Sigmund Record, ouverte à tous les motocyclistes.

23 août. Circuit de Paris et Challenge Moto Revue (pénalisations du retard et départage des ex æquo sur 500 mètres, départ et arrivée arrêtés) ouverte à tous.

13 septembre. Kilomètre lancé ou épreuve de consommation, ouvert à tous les motocyclistes.

En outre, le Moto Club Dyonisien participera, le 10 mai, au Circuit de Régularité et le 14 juin, au Kilomètre arrêté, organisés par le Motocycle Club de Corbeil-Essonnes, et à toutes les épreuves sportives interclubs dont les Règlements lui seront parvenus au moins un mois avant les dates d'épreuves. Ceux-ci devront être adressés à M. René Allain, Président de la Commission sportive du M. C. D., 31, rue du Chemin-de-Fer, à Saint-Denis.

Le M. C. Dyonisien se rappelle qu'il est indépendant et que ses épreuves se disputent sans aucune affiliation, mais, puisqu'il s'agit de Sport Motocycliste pur, celles-ci seront ouvertes à tous les motocyclistes, sidecaristes et cyclecaristes, qu'ils soient licenciés à l'U. M. F., ou purement indépendants.

La Fête de l'A. M. C. Semurois

Très gros succès, grâce à un temps superbe Réunion générale à l'Hôtel de ville, présidée par M. Roumier. L'année 1930 compte 120 mem-

bres actifs inscrits sur les registres, 20 membres sont rattachés à l'A. M. D., 28 sont rattachés à l'A. C. B. Le compte financier donne un excédent de recettes de 1.200 francs.

Président : M. Edouard Rouier ; Vice-présidents : MM. Perrot-Royer, Lucien Patroux ; Secrétaire-général : M. Guéneau (nouveau membre) ; Rédacteur sportif : M. François Bizouard ; Trésorier : M. Buteau ; Membres : Bargaut, Billotte, Desbois, Lucotte.

A 11 h. 30 défilé, à 12 h. banquet présidé par le Docteur Poillot député, entouré de M. le Sous-préfet, Maire, Capitaine de gendarmerie ; M. Anglade ; le président de l'A. M. C. S., président de l'A. C. B., président A. M. D. ; M. G. Martin ancien président de l'A. M. C. S. ; Langin, ancien secrétaire ; Guéneau secrétaire et Madame ; la presse : *Indépendant, Bien-Public, République, Moto-Revue*, etc., etc., en tout 58 convives.

A 21 heures, bal. Le calendrier sportif sera établi prochainement par le Comité.

Moto-Club Bagnolet

« La Tortue » renaît et a formé son bureau comme suit :

Président Magnin ; Vice-présidents, Chapeau, Banès ; Secrétaire général, Meyer ; Secrétaire adjoint, Moreux ; Trésorier, Malvèzin ; Trésorier adjoint, Royer Léon. *Commission sportive* : Président, Bruscoli ; secrétaire, Pelletier ; Juges, Saulnier et Royer ; Commissaires et délégués d'épreuve, d'Hauérens et Douhard.

Ce bureau a été nommé à l'unanimité, de suite il a été entendu que le M. C. B. « La Tortue » fera parler de lui à la saison prochaine, en organisant une épreuve de régularité véritable championnat indépendant avec de nombreux prix, ainsi qu'un grand gymkana interclubs et course de côte en vitesse et au ralenti.

De suite les membres du bureau se sont mis au travail pour ces organisations d'épreuves. Des commissions de Fêtes et touristique ont été nommées, un calendrier sportif pour l'année 1931 a été établi provisoirement et deviendra définitif à la prochaine réunion de comité qui aura lieu le 2 janvier.

Le Moto Club de Bagnolet ne peut pas rester en arrière cette saison et quelques surprises sportives seront les bienvenues au printemps prochain.

La réunion générale aura lieu le vendredi 9 janvier, nous invitons tous les motocyclistes de la région à y assister, ils seront les bienvenus.

Un Nouveau Club

UN nouveau club vient de se former à Gentilly. Il porte le nom d'Auto-Moto-Club-Mazagan. Son siège est, 26, rue Pierre-Marcel à Gentilly.



La reine de 1931 entourée de ses demoiselles d'honneur, M. Béguez, président, et quelques membres du M. C. Puteaux.

Le Banquet du M. C. Dyonisien

Le banquet suivi de bal de nuit organisé par la première section du Moto Club Dyonisien (groupement de Pantin) aura lieu le samedi 24 janvier 1931 à 19 h. 30 au restaurant M. Martin, 60, rue Victor-Hugo, à Pantin.

Les inscriptions sont reçues au siège, 8, avenue Edouard-Vaillant, jusqu'au lundi 19 janvier inclus. Le prix est fixé à 40 francs, par personne, tous frais compris.

Pour les personnes ne pouvant assister au repas, l'entrée du bal qui aura lieu à minuit sera gratuite.

L'A. M. Casablancaise

L'Association Motocycliste Casablancaise réunie extraordinairement le mardi 23 décembre a élu pour 1931 son nouveau bureau.

Président de l'A. M. C. : Jean Bonnafous ; Vice-président : Jean Cornagliotto ; Secrétaire-général : Coulon ; Secrétaire-adjoint : Georges Hardy ; Trésorier : De Lambardous ; Trésorier-adjoint : Georges Thévenod.

Commission des Courses : Président : Guy Poulet ; Vice-président : Jean Béliard ; Commissaires sportifs : à désigner.

Belleville Moto-Club

Commencant sa 3^e année d'existence, le Belleville M. C. invite tous ses membres à être présents à la réunion générale du 7 janvier.

Un match extra-sportif

Le dimanche 11 janvier prochain l'Hirondelle M. C. se rendra au M. C. Corbeil-Essonnes et disputera une manche du match, billard, belote, manille, organisée de concert avec ce Club. Un match retour aura lieu au Siège de l'H. M. C. à une date ultérieure.

A l'occasion de la nouvelle année qui commence l'Hirondelle-Motoclub adresse à tous les Clubs et amis, ses meilleurs vœux de bonne et sportive année.

Amicale Motocycliste de Franconville

Le Bureau exprime ses félicitations aux membres de notre Amicale, qui se sont distingués lors du Gymkana du 7 décembre, organisé par le M. C. d'Enghien se sont classés : 2^e Lelièvre, 3^e Duc (Henri) et 4^e Duc (André) ; beau succès pour l'A. M. F. samedi 20 décembre une importante délégation s'est rendue au Siège du M. C. d'Enghien pour assister à la distribution des prix, nos remerciements aux membres du jeune club d'Enghien, pour l'accueil réservé, ainsi que pour les beaux prix et nos meilleurs vœux pour la prospérité de leur Club. Prochaine réunion, le mardi 6 janvier 21 heures, au siège.

STATISTIQUE MAROCAINE

Motos vendues et immatriculées pendant le troisième trimestre 1930 au Maroc.

Centre de Rabat. — Ariel, 4 ; B.S.A., 2 ; Dresch, 3 ; F.N., 1 ; Monet-Goyon, 8 ; Raleigh, 4 ; Saroléa, 5 ; Terrot, 1 ; Thomann, 1 ; Total pour Rabat, 29 motos.

Centre Casablanca. — Aiglon, 1 ; Dollar, 1 ; Dresch, 16 ; F.N., 10 ; Goregas Roy, 1 ; Gillet Herstal, 1 ; René Gillet, 3 ; Gnome et Rhône, 3 ; Lapize, 1 ; Monet Goyon, 3 ; Motosacoche, 3 ; Peugeot, 1 ; Royal Enfield, 17 ; San Sou Pap, 1 ; Saroléa, 2 ; Terrot, 8 ; Triumph, 2 ; Total pour Casablanca 74 motos.

Centre de Mazagan. — Dresch, 2 ; Peugeot, 2 ; Royal Enfield, 1 ; Terrot, 1 ; Total pour Mazagan 6 motos.

Centre de Meknes. — Terrot, 1 ; 1 moto.

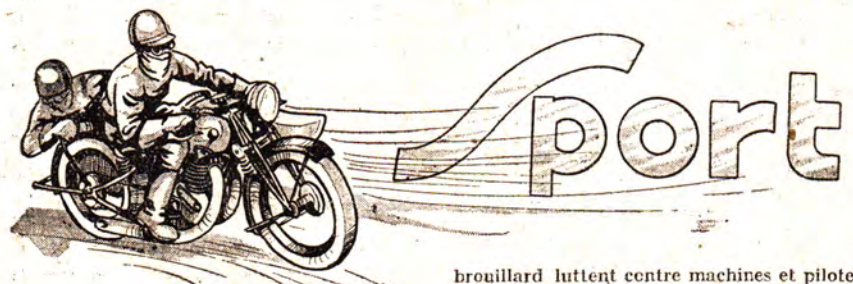
Centre de Fez. — A.J.S., 2 ; Dresch, 6 ; F.N., 2 ; Monet Goyon, 2 ; Royal Enfield, 1 ; Terrot, 2 ; Total pour Fez 15 motos.

Centre de Marrakech. — Dollar, 1 ; Dresch, 5 ; F.N., 3 ; Gnome et Rhône, 1 ; Helyett, 1 ; Monet Goyon, 1 ; Peugeot, 4 ; Terrot, 2 ; Thomann, 4 ; Triumph, 1 ; Total pour Marrakech 23 motos.

Centre d'Oujda. — Automoto, 2 ; Peugeot, 2 ; Raleigh, 1 ; Saroléa, 1 ; Terrot, 4 ; Total pour Oujda 10 motos.

Résumé. — Rabat, 29 ; Casa, 74 ; Mazagan, 6 ; Marrakech, 23 ; Fez, 15 ; Meknes, 1 ; Oujda, 10 ; Total 158 motos.

Motocyclettes françaises	95
— anglaises	35
— belges	25
— allemandes	néant
— suisses	3
Total	153



Le coéquipier de Dodson

On sait que Dodson pilotera cette année pour Motosacoche ; une deuxième monte est annoncée pour cette marque : il s'agit de Martinelli qui, en Suisse, participera aux courses de côte.

Le kilomètre à Rabat

Le 25 décembre une course du kilomètre, départ arrêté, a eu lieu à Rabat. En voici les résultats :

- Catégorie 175 cmc. — 1. Tranche (Monet-Goyon), 41 s. 1/5 ; 2. Alves.
- Catégorie 250 cmc. — 1. Alves (Favor), 41 s. ; 2. Lescauret.
- Catégorie 350 cmc. — 1. Gillot (F. N.), 37 s. 1/5 ; 2. Hervé.
- Catégorie 500 cmc. — 1. Gillot (F.N.), 30 s. ; 2. Capel.

Styl'son et Amort

DANS l'épreuve du M. C. de Marseille : course de côtes du boulevard Michelet, nous verrons Amort piloter une 1.000 cmc. Styl'son, et Bourreller une 350 cmc., en catégorie sidecar.

Oliva pilotera Rhony'x

OLIVA, directeur de la succursale Rhony'x à Marseille, participera cette année pour cette marque, aux trois épreuves comptant pour les Coupes de tourisme. Il courra en 350 cmc.

Les 25.000 km. de New-impérial

LA tentative de New-impérial sur 25.000 km. se poursuit malgré des conditions climatiques plus que défavorables : neige, glace,

brouillard luttent contre machines et pilotes qui jusqu'ici ont triomphé des éléments, donnant ainsi une valeur d'autant plus grande à leur démonstration.

Le Bol d'Or 1931 se courra à St-Germain

Grâce à l'amabilité de M. Bonnefoy-Sibour, le Sportif Préfet de Seine-et-Oise, le 10^e Bol d'Or se courra à Saint-Germain, sur le classique circuit de la Ville, bien connu de la foule parisienne.

En effet, dans une récente entrevue qu'il a eue avec les organisateurs de la grandiose épreuve, le sympathique préfet a bien voulu accorder son autorisation et de cette façon il va être procédé sans tarder au montage si complexe de l'organisation des doubles 24 heures de la Pentecôte.



MAUVE, l'animateur organisateur du Bol d'Or.

La Municipalité de Saint-Germain accorde aussi son haut patronage à cette brillante manifestation sportive et l'on peut être certain que ce 10^e Bol d'Or sera tout aussi brillant que ses devanciers. 30-XII.



Pour tourner à gauche

POUR tourner d'une rue dans l'autre il faut faire signe, autant par prudence que pour être en règle avec le code. On peut parfois, lorsqu'on tourne à gauche, avoir des difficultés, et une certaine appréhension pour faire signe de la main *ad hoc*, ce qui oblige à lâcher l'embrayage. Faites donc signe de votre main droite en plaçant le bras droit derrière le dos ; ce geste attirera d'autant plus l'attention qu'il semble être un geste un peu anormal en moto. Ainsi vous serez en règle, votre intention sera connue et vous pourrez conserver le contrôle de votre moto.

La signalisation des obstacles : 10.000 panneaux !!

Au cours de la dernière réunion du Conseil Permanent de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, les délégués des Associations affiliées ont été avisés que la Société des pneumatiques Dunlop venait de faire don de 10.000 panneaux pour la signalisation des obstacles, et à répartir par moitié entre le T. C. F. et les Clubs affiliés à la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France.



Quand vous estimez que votre communication est d'intérêt général et peut être insérée, n'écrivez que d'un côté de votre papier et ne traitez qu'un sujet à la fois.

LE COURRIER DE LA SEMAINE

L'Union fait la force

VOICI deux documents qui se passent de commentaires et qui démontrent de façon éloquent à quel point une bonne entente et des rapports courts peuvent être utiles à la diffusion de la moto et au resserrement continu des liens amicaux qui réunissent cette grande famille. Nous remercions à notre tour et l'U. M. de Dinant et M. Loubières de nous avoir procuré une nouvelle occasion de démontrer que des rapports cordiaux existent entre usagers, industriels et leur trait d'union Moto-Revue.

Union-Motor-Dinant, à Garage Régior

J'arrive peut-être un peu tard, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire, ni surtout pour remercier de vrais sportsmen aimables, gentils, comme vous le fîtes, Messieurs, à l'égard des équipiers du Club Dinantais.

J'ai eu le plaisir de rencontrer ces vaillants motoristes, et tous m'ont dit l'excellent accueil, l'empressement que vous leur aviez réservé. Vraiment, Messieurs, je ne sais comment vous remercier de toutes vos gentillesses. Croyez que si notre club est à nouveau invité à un Rallye sur Paris, notre équipe ne manquera pas de vous rendre visite.

Avec tous mes remerciements réitérés au nom des équipiers, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués. — Le Secrétaire de l'U. M. D., Henri HENROTEAUX.

Garage Régior, à U. M. D.

Nous avons été très touchés de votre aimable lettre et nous sommes particulièrement sensibles à vos remerciements. Nous sommes heureux aussi d'avoir été honorés de la présence de vos sportsmen et d'avoir, dans une faible mesure, apporté notre aide à notre journal motocycliste : Moto Revue dans son rallye du Salon dernier.

Nous nous félicitons de l'amabilité avec laquelle vos sportsmen ont accepté notre invitation et nous comptons qu'en toute autre circonstance, ils nous feront l'amitié de nous réserver leur visite ; ils trouveront toujours près de nous le plus cordial accueil. Nous vous prions de transmettre à vos équipiers l'expression de notre amical souvenir, nous y joignons nos sincères vœux de prospérité pour le Club Dinantais et nous adressons, cher Monsieur, nos cordiales salutations. — Saint-Martin Automobile, et REGIOR.

Les Agents... de Gnome sont de braves gens... ils écrivent :

Nous avons le regret de vous informer que, par suite d'une erreur de notre fournisseur d'huile, il nous a été livré un fût dont la qualité ne convient pas à la motocyclette dont vous vous êtes rendu acquéreur dans la journée d'hier.

Nous avons utilisé cette huile pour faire le plein de votre moto et vous avez dû remarquer que les démarrages étaient très difficiles et que votre embrayage entraînait ; nous vous conseillons donc vivement de vidanger complètement votre moteur et votre boîte de vitesse et d'utiliser de l'huile Castrol type XL. Pour vous dédommager de la perte que cette erreur vous occasionne, nous tenons à votre disposition 4 litres de Castrol XL que nous vous laisserons à moitié prix.

En vous priant de nous excuser pour les ennuis que, de ce fait, vous avez pu avoir, nous vous présentons, Monsieur, nos salutations distinguées. — Le Directeur. Signé : BIVES.

Et le Client répond :

JE reçois votre lettre du.... J'avais déjà noté en effet que le moteur ne dégageait pas l'odeur sui generis de Castrol XL, que vous conseillez cependant à vos clients. Je n'osais nous en faire part. Les démarrages étaient très difficiles. Avant-hier, une heure, et hier, trois quarts d'heure se sont écoulés avant que le moteur ne parte. L'embrayage par contre ne semble pas entraîné. Mais la boîte ronronne quand on marche en seconde vitesse.

J'aurais donc l'honneur de passer ce soir à votre maison. Peut-être me ferez-vous aider pour la vidange de cette machine neuve. Je vous remercie de votre offre de dédommagement avantagée, dont je profiterai.

Je rends hommage à votre extrême probité commerciale et je me permets de vous demander l'autorisation d'adresser votre lettre à Moto Revue, qui complètera ainsi son dossier vous concernant. Car il importe beaucoup que des agents aussi prompts, aimables, et minutieusement soucieux des intérêts des clients soient largement connus et grandement estimés. — BOB et BOBE TE. Abonnés assurés et membres de la L. N. M.

N.D.L.R. — Nous avons également eu l'occasion de signaler ici-même les rapports courts entre un grand Club du Nord, participant au Rallye de Moto Revue et un important agent motoriste parisien et directeur d'un garage motocycliste. Cette nouvelle preuve de probité, de courtoisie et de bonne et saine compréhension commerciale n'a pas besoin d'être longuement commentée ; elle porte en elle-même la conclusion tout à l'honneur du monde qui nous intéresse.

Errare humanum est

DANS « Un motocycliste au Salon de l'Aviation » « Le Flaneur » s'est trompé en disant qu'il a vu le petit Farman biplace avec un 40 CV Salmson, il est monté avec un 95 CV Renault et n'arche à près de 200 km-heure. Je ne suis pas tout à fait de son avis sur les moteurs à ailettes qu'il trouve mieux que les moteurs à eau ; peut-être sont-ils moins chers, mais je préfère un Hispano ou un Fiat. Et dans les grandes compétitions, le moteur à eau triomphe. J'ai admiré, je l'avoue le petit 100 CV Chaise, mais au banc d'essai.

LEPETIT : Saint-Maclou

Réponse : Le Flaneur a certainement fait une confusion parmi l'enchevêtrement des ailes, des carlingues, des haubans, etc... Merci d'avoir rectifié cette erreur... Quand à la supériorité du moteur à eau sur celui à air, les avis sont partagés et les arguments pour et contre également valables. Lindbergh n'a-t-il pas traversé l'Atlantique avec un moteur à air... Une escadrille voisine de la nôtre à la dernière guerre et spécialiste du bombardement de nuit, n'a jamais voulu, sur ses Farman, accepter de moteurs à eau... nous trouverions également des arguments aussi décisifs en faveur de ces moteurs.

Garde-barrières

J'ai bien reçu votre lettre, ainsi que la copie de la réponse de la Cie du Nord et concernant une plainte contre un garde-barrière.

Je viens vous remercier de votre démarche et suis heureux de son résultat qui, je l'espère, portera ses fruits à l'avenir et vous prie de

croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

P. FASSEAU, (Eaubonne).

Réponse : Heureux d'avoir pu vous être utile en cette circonstance et que la réponse de la Cie du Nord indique officiellement les devoirs de garde-barrières, envers les motocyclistes, du reste :

Voici les faits

NOTRE abonné, M. Fasseau à Eaubonne, fut victime de la mauvaise humeur d'un gardien de passage à niveau. Le garde-barrière avait refusé l'ouverture du passage à la Dollar 350 emc., après une correcte demande des deux passagers, et avait contraint l'intéressé à emprunter le portillon ; il avait même ajouté qu'il ignorait l'horaire des trains, et se conformait à des instructions reçues. Nous avons déposé une plainte à la compagnie des chemins de fer du Nord, qui nous répond ce jour la lettre ci-après :

VOUS avez bien voulu me communiquer, le 25 octobre, la lettre d'un de vos abonnés, M. Fasseau, demeurant à Eaubonne, vous signalant certaines difficultés qu'il avait éprouvées le 7 septembre, au passage à niveau N° 5, entre le point d'arrêt du champ de courses et de la gare d'Erment. J'ai l'honneur de vous informer que le garde aurait dû ouvrir les barrières à la motocyclette et donner à M. Fasseau le renseignement demandé. Faute de l'avoir fait, il a été frappé d'une punition qui figurera à son dossier...

Signé : Le Directeur de l'Exploitation, SAVARY.

Merci à notre tour

Tous mes remerciements au « Flaneur » d'avoir mentionné dans Moto Revue du 13 décembre l'avionnette de mon frère, l'aviateur A. de Pischof.

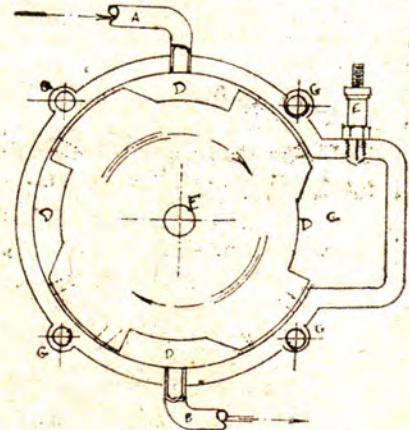
Je suis toujours heureuse de constater que le souvenir de ce précurseur n'est pas encore éteint.

Merci encore une fois !

M. GRANDPIÈRE-DE-PIS HOF, lantadiste fervente et convaincue.

Est-ce réalisable ?

JE me permets de vous adresser ce croquis de turbine. Vous savez tous aussi bien que moi ce qui l'empêche de tourner, ne croyez-vous pas que cela pourrait être sujet à un genre de concours critique dans



A. Admission. — B. Échappement. — C. Chambre explosion. — D. Parties évidées ou de cylindrée variable. — E. Bougie. — F. Axe moteur. — G. Pattes de fixation.

Nota. — Les pointillés représentent l'emplacement des segments assurant l'étanchéité.

voire revue ? En présentant simplement ma turbine et en demandant de bien vouloir suggérer, il se pourrait que quelqu'un apporte la modification qui ferait entrevoir la possibilité de la mettre en route !

GIMEL coureur M. G. C.

nos petites annonces

Tarif des insertions

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. Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces. Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

TARIF } 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
 2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.
 3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
 — TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
 1, Rue Faraday, PARIS-17°
 Reste ouvert le Dimanche matin

Son grand choix de voitures sport et grand sport est unique à Paris.

Visitez le **HALL DE LA VOITURETTES**
 99, avenue d'Orléans (à côté du cinéma)

vous y verrez exposé tout ce qui se fait actuellement en petites voitures, Touriste, Sport, Grand Sport.

LES ACCUS NORD
 Pour MOTOS sont les **MEILLEURS**
ACCUS-NORD 79, Rue Gantois LILLE (Nord)

MANTEAUX DE CUIR NETTERCUIR
 Les seuls garantis sur facture confectionnés avec des peaux cuir de 1^{er} choix et tannés au pur chrome, donc **INUSABLES** et **IMPERMÉABLES**
 au Prix de **425^{fr}** et **475^{fr}**
 de **TARIF sur DEMANDE**
Nettercuir 17, r. de Constantinople PARIS - Laborde 26-

MOTOS A VENDRE
 Les occasions de la semaine :

Gnome et Rhône...	Fr. 4.950
Dresch, side 350, com. nve	2.300
Magnat-Debon side 500 blackburne	3.800
Rhony'x 350 Stainless...	3.300
Rhony'x 250 Jap...	2.300
Argenté 350, deux-tps.	2.500
Peugeot P 107...	2.800
Dollar 500 chaise, sidecar enc. 4 mois de garantie	4.800
Stylson 350 blackburne.	3.000
Jack Sport 250...	1.500
Utilia 175...	1.200
Motobécane 250 Jap...	1.800
Peugeot P 109...	2.000
C. P. Roléo 350 Sport...	3.500

Toutes ces motos sont des machines modernes munies d'un équipement électrique et de nombreux accessoires. **Le Garage Renouvier**, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. 07-67.

Occasion 175 cmc. Automoto, mono vitesse, bon état, et 175 cmc. Dollar, bloc-moteur à culb. Vis. le dimanche matin de 8 h. à 12 h. chez M. Hie, 10, rue Kléber, Montreuil (Seine).

Avances 80 % à 5 % intérêt sur moto, de suite, garage gratuit pour motos à vendre, 178, route de la Révolte, Levallois.

Achète au mieux motos modernes. Delcayre, 24, bd de Charonne, Paris (20^e).

Motocyclistes, attention ! ! N'achetez pas de motos F. N. ou Gillet-Herstal sans avoir été consulter le vrai spécialiste bien connu à **Asnières, Latscha**, 16, rue Auguste-Bailly (seule adresse) qui, à partir du 20 janvier, sera en mesure de vous présenter tous les modèles de 1931 dans son magasin agrandi, et mettra à votre disposition, à titre d'essai et sans engagement de votre part, le type de moto choisi par vous. Les essais seront faits par lui-même tous les jours et même les dimanches. Il vous soumettra, par la même occasion, ses conditions avantageuses de crédit, le prix constructeur payable en dix mois sans aucune majoration et avec facilités de reprise. Conditions absolument uniques. Agence officielle

TRI-MOTEUR GALLAND
 Tri-Moteur **GALLAND**, charge utile 400 kg., Moteur JAP 500 cmc. Boîte vitesse **BURMAN**, 3 Vitesses. Frein sur les 3 roues Moyeu **AR** amovible, Pneus Michelin 700 % **LE PLUS ECONOMIQUE - LE MEUX CONÇU**
 16, rue Chauvelot, PARIS-15° - Agents d'mandés

Brosse „Efka“
 BREVETÉ: FRANCE ET ÉTRANGER pour Auto, Moto, Lavabo, etc
A. BRUNNER PARIS XIV 2
 1, Rue Maison Dieu, 1

Brosse "EFKA"
 flexible en acier, complet avec 2 garnitures de rechange.
30 francs
 Chèque Postal Paris: N° 712.45
AGENTS RÉGIONAUX DEMANDÉS

Spécialiste DU **Bloc-Moteur** **F.N. GILLET**
HERSTAL BMW SAROLÉA GNOME & RHONE
 REPREND de suite en compte toute Moto — **CRÉDIT UNIQUE MÊME PRIX QU'AU COMPTANT**
 Comptant: conditions spéciales GRAND CHOIX D'OCCASION
 SES RÉPARATIONS SES MOTEURS GONFLÉS PIÈCES DÉTACHÉES **ACHÈTE & ÉCHANGE F.N. LATSCHA**
 16, rue Auguste-Bailly ASNIÈRES
 Pre les Lecteurs de Moto Revue de ne pas se méprendre sur son adresse: **ITINÉRAIRE LE PLUS COURT**
 PORTE CHAMPERRET, RUE ANATOLE FRANCE, AU BOUT TRAVERSER LE PONT ALEXANDRE BRISTRENS à droite, jusqu'à 572. Ouvrir les Fêtes Jusqu'à 20h
 Tel. Grésillons - 17-95

SAINT-GERVAIS-MOTOS
 CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE
DOLLAR MAJESTIC
 7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro: Place des Fêtes) - Nord 93-46
 63, Rue Oberkampf (Métro: Parmentier) - Roquette 42-59
OUVERT DIMANCHES et FÊTES - LEÇONS GRATUITES à tout ACHÉTEUR



RHONY'X. STAINLESS...

AGENT GÉNÉRAL DISTRIBUTEUR
PARIS ET FRANCE NORD

4, rue Charles-Renouvier - PARIS-20^e
Téléphone ROQUETTE 07-67

SIDECARS **BUFFLIER**



et exclusive pour Asnières et Courbevoie des marques F. N., Gillet-Herstal, B. M. W. et Saroléa. Toujours 50 motos disponibles en magasin. Tél. : Grésillons 17-93. Ouvert dimanches et fêtes jusqu'à 20 heures.

1.500 francs, moto Terrot 250 cmc., ch.-ch., pneu ballon, parf. état. S'adress. Gannat, 17, rue Parmentier, Paris (10^e).

Norton 500 culb., compt., écl., bon ét., urgent, 4.000 fr. Roger, 95, rue République, Puteaux.

Les occasions de **Briquet** : « N'attendez pas le printemps ».

F. N. 500 cmc., surb., écl.

Bosch Fr. 5.200

F. N. 350 cmc., écl. Novi 1928 3.200

F. N. 350 cmc., écl. accu 1929 3.800

F. N. 350 cmc., écl. accu 1927 2.200

et 25 autres modèles occasion en magasin, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e), métro St-Fargeau, achat de toutes motos F. N. et échange.

Triumph 350 type CO 120 km. Essence val. 11.000. Ecl. Mag dyn. Lucas, klax., compt., magnéto, rech., nomb. access., garage 3 mois, av. 7.000 fr. ou échang. contre Amilcar et Soutle, Duffaud, 382, rte du Médoc, Le Bouscat (Gironde).

Peugeot 250 P. 108 avec éclair. complet, motocyclette comme nve, à enlever pour le prix dérisoire de 2.200 fr. S'adress. : M. Grandchamp, 35, rue Delescluze, au Kremlin-Bicêtre, à 300 mètres de la Porte d'Italie. Tél. : Italie 85-80.

Impossible prendre Dresch neuve, dernier modèle commandé usine, céderai contrat, perte 500 fr. Ecrire Dupont, 20, rue Ampère, Ivry (Seine).

Perd 1.000 fr. sur moto à prendre usine janvier, reprend. acc., cause chômage. Thonnat Adolphe, 70, rue Albert, Paris.

1.000 cmc. Motosacoche avec side équipé, roue de rechange, écl. électr., bon état mécanique. Largeot, 4, Grande-Rue, à St-Maurice (Seine). Reprendr. en compte moto moderne.

Monet-Goyon 4 CV, moteur Mag, bon état méc., 2.600 fr. Cause maladie. Briant, 8, rue Dareau, Paris.

Perte 500 fr. sur Dresch neuve à prendre usine, crédit. Ecr. : Coutan, 5, r. H.-Pape, Paris (13^e).

Monet-Goyon 350 cmc. Villiers superconfort, équip. mécan. parf., 3.000 fr. Segard, 4, rue Saulnier, Paris. Prov. 53-98.

Everest TT 1929 350, réserv. nick., ball., tansad, pare-jambes, tromp. klax., 2 ph., t. peu roulé, 3.250 fr. ; klax., 12 V., nf, 70 fr. ; magn. RB 4 cyl., nve, 295 fr. ;

MOTOCUIR

OFFRE à nos Lecteurs :
ses Équipements de cuir tout 1^{re} qualité sans aucun versement d'avance pendant le mois de Janvier seulement aux mêmes Prix que la dernière qualité des autres cuirs.

CATALOGUE FRANCO : 0 fr. 75
3, rue du Buisson-St-Louis - PARIS

ADRESSEZ-VOUS...

au SPÉCIALISTE du PNEU TOUTES

Marques, Dimensions, Garanties.
QUELQUES EXEMPLES
27×4. ENVELOPPE 115 »
26×3,50 ET 100 »
25×3. CHAMBRE 75 »
Tous Accessoires caoutchouc
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard
PARIS-15^e — Vaug. 41-42

DAUMESNIL-MOTOS E. ROUSSET



DOLLAR MOTOCONFORT

ECHANGES — RÉPARATIONS
(Ouvert Dimanches et Fêtes)

VENTE à CRÉDIT au même PRIX qu'au COMPTANT
264, Avenue Daumesnil, PARIS (12^e) — Métro : Porte Dorée

PIÈCES HARLEY

pour
Envoi gratis du Manuel et Catalog.
d's Pièces à des Prix sans concurrence
Établissements Pierre PSALTY
271, Boulevard Péreire - PARIS
Tél. Galvani 55-52 - Mét. Maillot

ACHAT - VENTE - ECHANGE

de toutes Motos ou Cyclecars,
150 Mach. en magas.; liste: 1 fr.
Silencieux neufs pour Motos. 25 fr.
BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabln - PARIS

EN VENTE

L'ANNUAL 1930

(25^e Année)

ANNUAIRE UNIVERSEL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Édité spécialement pour LES AGENTS, LES COMMERÇANTS et LES
CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES et résandu dans le monde entier

1350 PAGES d'ADRESSES et DOCUMENTS

Prix de l'exemplaire relié: 40 francs
(Port en sus pour les Départements, l'Étranger)

222, B¹ Pereire, PARIS - Tél.: Wagram 80-79

TOUTES
PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTEURS
LA CYCLETTE
1, r. d'Issy, BILLANCOURT (Seine)

Peugeot Agence **DOUBLET**
128, r. Jean-Jaurès
MOTOS - AUTOS LEVALLOIS - Pér. 24-09
vous enverra gratuitement ses
Catalogues et ses **CONDITIONS**
SPÉCIALES de VENTE à CRÉDIT
avec reprise avantageuse de
toutes Motos ou Cyclecars.

app. photo 9×12, Caleb anast., 290 fr. Vrg à déb. Ecr. : Varcourt, 56, bd Rd-Lenoir, Paris (11^e).

F. N. 500 cmc. surb., prix très intéressant. Urgent, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e). Métro St-Fargeau.

Cause régiment, vend ma D. S. 5 CV latérale, bon état marche, 1.300 fr. Pailleux, Mignennes (Yonne).

Peugeot 3 CV, mod. 28, comme nve, pr 1.500 fr. Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 min. porte.

Garage pour motos et cyclecars, prix modérés, 14, bd Péreire. T. 95-04.

Terrot 350 cmc., 29, parf. état, ent. rév., écl. électr., klax., tansad, pn. nfs, nomb. access., prix : 3.500 fr. S'adress. R. Vauschoorisse, Mouzon (Ardennes).

Magnifique Norton 500 culb., 135 heures, avec beau phare Marchal triluxe, chromé, tabl. de bord, compt., montre, tansad St-Christophe, etc., 4.700 fr. Ferré, 142, avenue de Grammont, Tours (Indre-et-Loire).

1930 Terrot 3 CV, 2.200 fr. ; 1930 Styl'son 3 CV, 2.100 fr. ; 1930 Dresch 3 CV, 1.700 fr. Crédit, 89, rue Tocqueville, Paris.

Gillet-Herstal, mod. 30 et 31, nf et occas., 350 et 500. Rémy, Agence officielle, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e). Reprise en compte, achat, échanges, motos, voitures.

L'agence moto de Courbevoie, 285 bd St-Denis vous présente tous ses souhaits à l'occasion du Nouvel An, ainsi que tous ses modèles Peugeot et Rhony'x, vendus à crédit, reprend en compte tous véhicules.

Alcyon Zurcher 1.500, avec 500 fr. ; Train, bloc 4 CV 1.500, avec 500 fr. ; Motoconfort 4 CV, 1.500, avec 500 fr. Léon, 87, rue de la Glacière, Paris.

Koehler Escoffier, 1.000 cmc., type Edoura, mai 30, écl. Marchal Luxe, ét. nf, cause trop rapide ; reprendr. 350 ou 500 équip. avec soule. Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).

Triumph 1930, culb. renf., écl. Lucas, klaxon, etc., 4.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.

Monet-Goyon 4 CV, Mag, 2.000 fr. Henry, 285 bd St-Denis, Courbevoie.

Gillet-Herstal, Terrot, Saroléa, Gnome, Sover, Dresch, Motoconfort, F. N. Rémy, agence, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).

Tél. : Ménilm. 76-39. Occasion Norton 350, arbr. came 30. Gillet-Herstal 500, équip. 1930, 5.000 fr. Motobécane, 250, bloc, écl. Salon 31, à peine roulé, 3.250 fr. Terrot Jap 500, 2 tubes, août 30, équip., 4.250 fr. ; avec

ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(Face Métro Nation)

THE MOTORIST

41, Av^e des Ternes PARIS
28, Rue des Acacias (17^e)
GALVANI 77.64 - WAG 12 20

Une Révolution
UN CASQUE
GRATUIT!



est offert
à tout

acheteur de 2 supercasques
"MOTORIST" à 85 F.
pour la période d'hiver

PORTEZ nos
"OILKINS ANGLAIS"



vêtements
huilés
extra légers
depuis
159 F

cuisseards huilés 49 F

IMPERMEABLE 99 F
AMERICAIN
DOUBLÉ DOS - DOUBLÉ TOILE



CANADIENNES fournies 295 F
GILETS de CUIR américains 99 F

BON pour un survêtement
expédié avec le catalogue
120 gravures contre
3 Frs en timbres.

side, 4.850 fr.; Dresch 500 cmc.,
Salon 31, prix intér. Gillet 350,
T. D. M., août 30, écl. Bosch,
4.200 fr. Motoconfort 308, avec
side Peuple nf, superbe affaire à
enlever, 1.950 fr. Urgent. Reprise
en compte, échange, achats, motos,
voitures.

Dresch 2 cyl., comme neuve,
3.500 fr. Doublet, 128, rue Jean-
Jaurès, Levallois.

Dresch 250, sortie novembre
30, à enlever de suite, écl. électr.,
1.900 fr. Henry, 285, bd St-Denis,
à Courbevoie.

Gillet-Herstal, Terrot, Soyer,
Gnome, Motoconfort, Dresch,
F. N., Saroléa, Rémy, 21, rue de
Tlemcen, Paris (20^e). Tél. :
Ménilm. 76-39. Occasion Norton
350, arbre cames; Terrot 500 Jap,
2 tubes, août 30, Marchal avec
side sport, 4.800 fr.; Terrot 350
Standard, écl. 1930, parf. ét.,
2.850 fr.; Gillet-Herstal, 500
Coupe de France, 30, équip.,
5.500 fr.; Motobécane 250 bloc,
Salon 30, luxe écl., 3.200 fr., etc.

Moto Utilia 350 cmc., culb.
L. M. P., parf. ét., 2.300 fr., prêt
à rouler. Bourdin, 26, rue Frémicourt,
Paris (15^e).

Dresch, occas. ét. nf 3 CV
écl. électr., état de neuf, 1.500 fr.
Doublet, 128, rue Jean-Jaurès,
Levallois.

Stock motos occasion, ttes
marques, parfait état, 2, av.
Ernest-Renan (15^e). Porte de
Versailles.

Gillet-Herstal, avec... Fr. 400

Peugeot, avec... 400

Automoto, avec... 400

Neuves ou occasions, side crédit,
sans intérêt. 178, rte Révolte
Levallois.

Monet-Goyon, 4 CV, Mag.
Urgent, régiment abandon, 1.800
francs. Tarray, 28, rue Fouquet,
Levallois.

Après inventaire, à enlever
un lot de motocyclettes occasion,
depuis 800 fr. Garage Recor, 5, rue
Emile-Lepeu, 85, rue des Boulets.

Terrot 3 HP 1929, lat., écl.
électr., klax., tansad, compt.,
2.950 fr. Essai t. dis. Saillard,
Vitry (Loiret).

Un lot d'occasions remarquables
vous attendent à Saint-
Martin-Automobiles, 27, rue du
Château-d'Eau : B. M. W., 500
cmc., culb., écl. électr., 7.500 fr.;
Panther 500 cmc., culb., écl.
électr., 5.500 fr.; Royal Enfield,
500 cmc., culb., écl. électr.,
5.400 fr.; Douglas, 600 cmc., écl.
électr., 4.950 fr.; Motobécane
350 cmc. Blackburn, écl. électr.,
3.500 fr.; Gnome et Rhône 306,
bloc-mot., écl. électr., 3.800 fr.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Les occasions de la semaine :
Roadster Clément et Rochelle,
3 places, face route, état neuf,
luxeuse voiturette, ayant coûté
33.000 fr., à enlever 17.000 fr. ;
Peugeot, fourgonnette 5 CV, méca-
nique révisée, 4.000 fr. ; Peugeot,
cabriolet 5 CV, 4.500 fr. ; Peugeot,
cabriolet 5 CV, 172 M., 5.800 fr. ;
Peugeot, cabriolet 5 CV, 190 S,
7.200 fr. ; Peugeot, 4 places,
boule, 190 S, 9.500 fr. ; Mathis,
7 CV, torpedo 4 places, 3.800 fr. ;
S. I. M. A. Violet 3 CV, éclair.,
démarr., 4.500 fr. ; S. I. M. A.
violet Sport, 750, écl., dém.,
5.000 fr. ; S. I. M. A. Violet
course, gagnant Bol d'Or, 3.500
fr. ; Salmson 7 CV, V. A. L. 3,
bordino aluminium, 4.500 fr. Le
Garage Renouvier, 2 et 4, rue
Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Tél. : Roq. 07-67.

Cabriolet 5 CV Citroën, ét.
parf., 4.500 fr. Rabot, 10, rue
Rouget-de-l'Isle, Clichy, 2 min.
porte.

Renault 6 CV, cond. int. 1927,
4 pl., 12.000 km., très bon ét.,
10.000 fr. L. Blanc, 2 bd Vercin-
gétorix, Argenteuil, gre St-Lazare.
Tél. : 14.

Amilcar 5 CV Grand Sport,
parf. ét., 4.900 fr. Rabot, 10, rue
Rouget-de-l'Isle, à Clichy, 2 min.
Porte.

Le Garage Renouvier, 2 et
4 rue Charles-Renouvier, Paris
(20^e). Tél. : Roq. 07-67, offre à ses
clients un choix unique de trois-
roues en occasion. Les cyclecars
Darmont-Morgan à 6.950 fr. sont
disponibles en magasin. Reprise
en compte de motos. Crédit.

Peugeot 163 B. R. S., torp.,
freins AV, écl., démarr., 5 roues
Rudge, 4 pn., ét. nf, bon ét. gén.,
à vendre bas prix. S'adr. au proprié-
taire, 11, rue des Vignes,
Clamart (Seine).

Citroën 9 CV, faux cabr. 4 pl.,
très bon état, reprendr. moto ou
voiture en compte. R. Aujames,
27, rue de Maubeuge. Trud. 38-79.

SIDECARS

Harley Davidson sidecar sport
9 CV, type 1920, bon état, à enle-
ver à un prix excessivement inté-
ressant. S'adress. : Grandchamp,
35, rue Delescluze, au Kremlin-
Bicêtre, à 300 mètres de la Porte
d'Italie. Tél. : Italie 05-80.

Sidecar René Gillet 6 CV,
side L. V. bi places, à l'ét. nf,
entièrement révisé (facture), roue
garnie de rechange, 2 pneus, 2
chaînes neuves de rechange,
1 chambre à air, 1 frein nf ou rech.,
écl. Magondeau (code de route),
outillage. S'adress. le dimanche
toute la journ. Goussaire, 52, rue
Hoche, Montreuil (Seine).

Gladiator, transf. 500 cmc.,
2 cyl. Cozette, Téal., Bosch,
side, tansad, ensemble comme sor-
tant usine, access. Urgent, départ,
étranger, 1.700 fr. 2 bicyclettes
changt vit. 1 bicyc. enf. Macé,
32, rue Morand, Paris.

Le Buffler l'impeccable side-
car qui équipait la Rhonyx du
Salon est visible chez son agent
général. Le Garage Renouvier, 4,
rue Charles Renouvier Paris (20^e).

ECHANGES

Echangerai moto Dollar 500,
écl. Marchal luxe, mont. compt.,
moteur nf, 200 km., c. B. 12
F. A. V. 4 pl. ou similaire. Aude-
but, 24, rue des Chasses, Clichy
(Seine).

A vendre ou échanger belle
C. L. 10 CV, ét. parf. c. petite
voiture camionnette. Conciérge,
157, bd de la Villette.

Peugeot 5 CV sport, 3 pl.,
conf. moto 350-500. Thomas,
10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy,
2 min. Porte.

Camionnette Renault 10 CV,
type 11 pour les march., 800 kg.
Echange moto 350-500. Thomas,
10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy,
2 min. Porte.

Morgan sport surbaissé, parfait
état, bas prix et échange moto.
Bourdin, 26, rue Frémicourt,
Paris (15^e).

Echange 5 CV Citroën torp.,
2 pl., capote, rideaux cotés, centre
moto. Café, 178, route de la Ré-
volte, Levallois.

Moto Peugeot P. 107, 350 cmc.,
équip., éclair. Marchal, Compt.,
klaxon, mod. 1930, contre Dar-
mont, spécial ou Amilcar. P. Bou-
chez, 15, rue du Louvre, Paris.

ON DESIRE ACHETER

Cherche Album Salon 30 px
ct. Glaizot, 38, rue Dombasle,
Paris (15^e).

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

DEPREZ

Visitez son Stand

24, Rue Meslay
PARIS (3^e)

(Métro: République) - Tél. Archives 04-28

FN - TERROT

MONET-GOYON
MOTOCONFORT
GNOME & RHONE

ET TOUTES LES MARQUES

Sa Nouvelle SUCCURSALE:

34, Avenue de la Marne
— ASNIERES —

à la descente du train, près du pont

(Téléphone: DÉFENSE 07-02)

A tout Acheteur : Leçons et
Permis conduire GRATUITS
et Garage pendant 1 An.

CRÉDIT

Achat - Échange - Occasion

Réparations rapides et
Pièces de toutes Marques

REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

(Catalogue franc. sur demande)

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

F. N. visible à PARIS

LES
MOTOS

ROUSSEY

Catalogue franco

8, Rue de l'Électricité, 8
DIJON (Côte-d'Or)

STAUB

MODERNISEZ vos Motos
avec une boîte de vitesses

Pose facile prévue pour
toutes les Marques

Vous aurez ainsi plus de possibilités

— Demandez Notices —

26 à 30, Rue Jules-Ferry

COURBEVOIE (Seine)

MOTEURS et
BLOCS-MOTEURS les
plus réputés

Hall de la Voiturette
Etablissements Edgard Bine!
Fondé en 1919
99, avenue d'Orléans
(à côté du cinéma)
Tél. : Gobelins 50-11.

100 voiturettes d'occasion disponibles de suite.
201 Peugeot, cabriolet luxe spider garni, roulé 8.000 km.
201 Peugeot, torpédo 4 pl. luxe malle AR., très bon prix
B. N. C., type « Monza », radiateur incliné moteur « Ruby » roulé 5.000 km. (sans turbo) tout équipé grand luxe réelle occasion
B. N. C., radiateur incliné 2 pl. moteur « Scap » équipé pour la route (sans turbo) Prix intéressant
Clément Rochelle 3 places face route Roadster, nombreux accessoires Bas prix.
Rosengart, fin 1929, cond. int. 3 places, garantie sur facture tous les accessoires
Amilcar, Cabriolet C 4, carrosserie tôle spider garni, nombreux accessoires sors de révision, vendu sur garantie.
Salmson, Grand sport Bordino 2 pl. type St-Sébastien, 4 vit., comme neuf.
Peugeot 5 CV Conduite intérieure 4 places, type 190 S, frein AV, impeccable.
Peugeot 5 CV Cabriolet 2/3 places, type 190 S roulé 5.000 km.
Derby 7 CV torpédo grand sport type 24 heures du Mans, prix intéressant.
Voiture de course spéciale 6 CV Ruby éclair. électr., ligne unique, ayant coûté 45.000 francs, à liquider à bas prix.

LE HALL DE LA VOITURETTE

est ouvert tous les jours, ainsi que les dimanches et jours fériés.
Agence des principales marques d'automobiles.
Quiconque peut s'improviser marchand d'automobiles, cependant la remise en état d'une voiture nécessite une connaissance absolue de tout ce qui compose une automobile, un personnel de choix et un atelier pourvu d'un outillage moderne.

LE HALL DE LA VOITURETTE

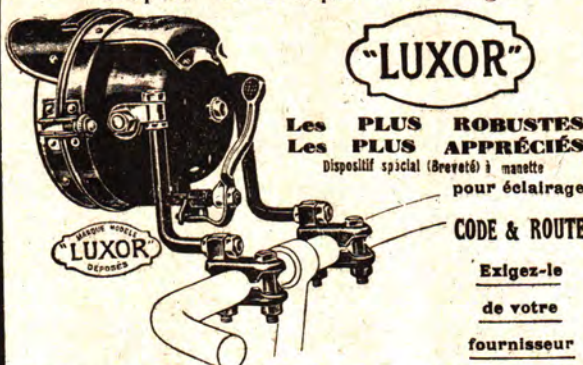
peut s'enorgueillir de 15 années de pratique dans la vente de ses voiturettes d'occasion.
Quelques milliers de voitures vendues et autant de clients satisfaits.

5000 MANTEAUX DE CUIR
Sont sacrifiés pour l'occasion :
AU PRIX DE **320** Fr.
DE
Leur coupe impeccable et leur façon d'une exécution parfaite vous protègent contre les intempéries.
Serre-Tête, Gants, Cullotte
Expeditions en Province
CAPEL
119, Bd Magenta, Paris-Xe
Métro: Gare du Nord
Ouvert Dimanches et Fêtes, toute la Journée.

LA DRESCH

A CARDAN se vend chez
EOGEY, 57, bd de Grenelle - Paris
Pièces détachées tous modèles
PRIX SPÉCIAUX POUR AGENTS

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité... adoptez les Groupes d'éclairage



"LUXOR"
Les PLUS ROBUSTES
Les PLUS APPRÉCIÉS
Dispositif spécial (breveté) à manette pour éclairage
CODE & ROUTE
Exigez-le de votre fournisseur

N.B. - Les phares LUXOR munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.
TRAIZET & Co, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e



LE SILENCIEUX WILMAN 27, rue de Metz
est seul appliqué par la brigade de police à COURBEVOIE

UNE VOITURETTE au PRIX d'une MOTO

s'achète
HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS

OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES
Agences Renault, Donnet, Peugeot

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK
32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s-SEINE
HARLEY-DAVIDSON Repairs - Tél. : Maillot 05-21 et 14-31

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ECHANGE

TERROT - SOYER - DOLLAR D. S. - MOTO-COMFORT, etc.

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT
4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59
Toutes Marques 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit

Achat comptant moto et voiturettes sport modernes. Verchère, 21, rue de Tlemcen, Paris (20^e).
Désirerai acheter aide modèle récent, faire offre le soir après 7 h. Bertrand, 6, avenue de la République, Paris (11^e).
Achat ou avances 80 % à 5 % de suite sur moto agence motos Peugeot. 178, route de la Révolte, Levallois.

DIVERS

T. S. F. poste 3 lampes, moderne, nf, complet, 750 fr. Ecr. seulement. Lesage, 2, rue Carpeaux, Paris (18^e).
Moto 3 CV 1924, complète, sans mot., cadre ouvert surb., 300 fr.; pour Morgan amort., 30 fr.; graisseur à viseur, 25 fr.; Comptoirs Jacker précision, 125 fr. Czarnecki, 67, rue Jean-Jaurès, Champigny (Seine).
Morgan ttes pièces détachées adaptables. Poirat, 77, rue Fontanelles, Nanterre.
Tandem bon état, à vendre. Orliac, 18, rue Lecocq, Gentiilly (Seine).
Réparations, révisions après devis par spécialistes bien outillés, 7, rue Gravel, Levallois.
Amilcar C. C., ét. de marche, 3.000 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
B. 14, faux cabr. 4 pl., mot. révisé, très propre, 7.800 fr. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
Donnet 7 CV, C. I., 4 pl., ét. génér. impecc., 7.500 fr. Repr. en cpte moto. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
Cabr. 5 CV, Peugeot, Spider, bon état, 4.500 fr. Reprend moto en compte. Ag. Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois.
25 moteurs Harissard 2 cv. 2 temps, 350 cmc., état neuf, avec magnéto et carbur., 650 fr. Ets Beausoleil, 9 rue Saint-Sabin, Paris.

Motocyclistes, attention !
N'achetez pas votre équipement de cuir, manteaux, blousons, culottes, et serretêtes sans vous renseigner chez Bernardin, 3^e étage, 13, faubourg du Temple. Du 1^{er} au 31 janvier cuirs 3/4 en réclame depuis 300 fr.

Le seul atelier spécialisé pour la réparation et la révision sérieuse de toutes motos. Pose d'accessoires Reprises, échanges, 7, rue Gravel, Levallois.

Les pneus sont en baisse :

Pneus 27 x 4.....	120
Chambre à air 27 x 4.....	22
Pneus 26 x 3,5.....	105
Chambre à air 26 x 3,5.....	20
Pneus 25 x 3.....	90
Pneus 700 x 80.....	95
Chambre à air 700 x 80.....	18

Toutes dimensions voiturettes en magasin ou sur commande. De l'huile Castrol X. L., le litre, 10.25
Ricin pur 1^{re} pression, le litre 10.
Garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Sacoches de cavalerie valeur 150 fr., soldées à 50 fr., réclame de l'agence Dresch, Peugeot, Soyot qui livre ses modèles sans intérêt avec 1^{er} versement de 400 fr. 87, rue de la Glacière, Paris (13^e).

Pièces de motos, carburateurs, magnétos, moteurs, réservoirs, cadres, etc., à liquider à n'importe quel prix pour me débarrasser ? S'adresser, 11, rue des Vignes, Clamart (Seine).

Plus d'ennuis équipez vos moteurs 175 et 250 cmc., d'un carburateur 1^{er} marque dbles manettes pour 75 fr., port 5 fr. Ets Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin, Paris.

LES NOUVEAUX MODÈLES

TERROT

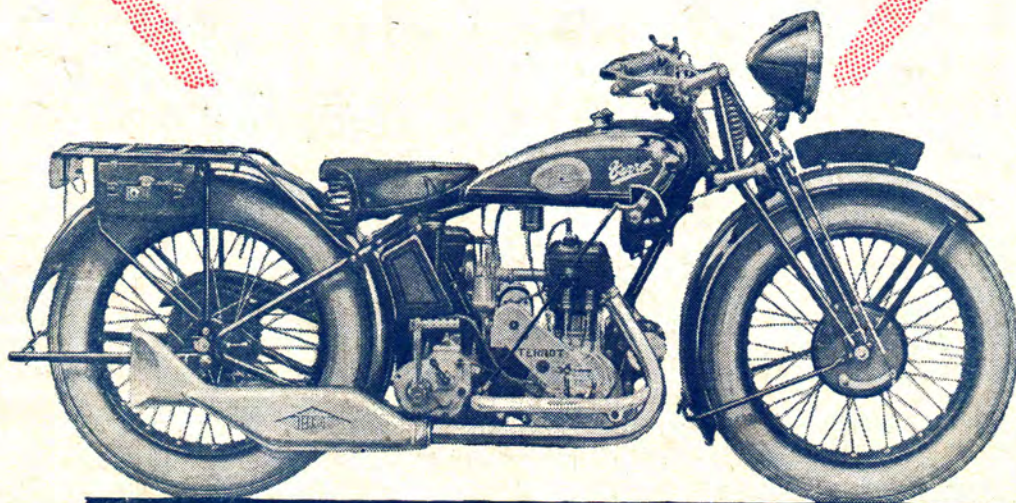
POUR
1931

LA 5 CV SPORT LÉGÈRE
Type NL - 500 cc

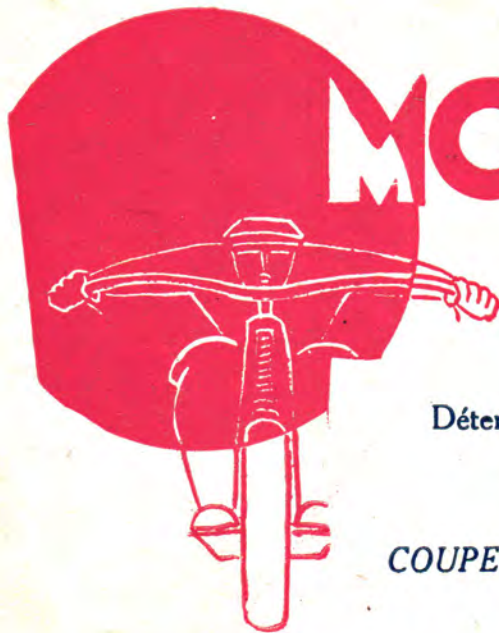
Moteur 4 temps à soupapes latérales, alesage 85^{m/m} 5, course 85^{m/m}. **Allumage** par magnéto - **Carburateur** avec epurateur d'air - **Graissage** par pompe mécanique "MIKRO" - **Echappement** par nouveau silencieux pisciforme en aluminium - **Carter de chaîne** aluminium - **Boite de vitesses** renversée à 4 attaches - **Démultiplication** 5,26 - 8,36 - 13,28 à 1 - **Débrayage** à 4 disques - **Freins** à tambour de 170^{m/m} - **Pneus** ballon 700x100 - **Garde-boue** de 160^{m/m} - **Fourche** à ressort central biconique avec train de direction et amortisseurs combinés - **Cadre** semi-berceau entièrement brase - **Guidon** TT ou toreador - **Repose-pieds** caoutchouc ou marchepieds aluminium - **Selle Terry** - **Réservoir** laiton de 12 litres - **Réservoir** séparé de 2 l 700 pour l'huile - **Porte-bagages** avec deux sacoches à serrure - **Trousse** d'outillage complet - **Vitesse** 100 Km h.

PRIX **5.625 frs.**

Dans un prochain numéro description de la 4 CV Supersport.



Catalogue franco sur demande adressée aux Etabl^s TERROT à Dijon (Côte d'Or)



MONET-GOYON

Détenteur 3 Années consécutives :

1927 A 1929

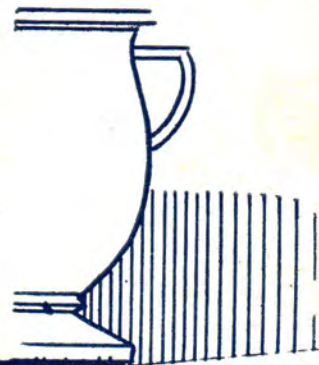
des

COUPES de FRANCE de TOURISME

jusqu'à 250 cmc.,

remporte pour 1930 les

COUPES de FRANCE de TOURISME



attribuées à la Marque dont l'Équipe de deux Coureurs s'est le mieux classée au cours des grandes compétitions de l'année.

Catégorie **350**^{cmc.} avec **DEBAISIEUX** et **GAUSSORGUES**

Catégorie **175**^{cmc.} avec **HOMMAIRE** et **SOURDOT**

Moteurs VILLIERS, 2 Temps - M.A.G. d'origine 4 Temps - Graissage KERVOLINE

NOTICE FRANCO SUR DEMANDE :

MONET & GOYON

57, Rue du Pavillon, 57 — **MACON** (Saone-et-Loire)

SUCCURSALE A PARIS : 112, Boulevard de Courcelles, 112