

La Peugeot P. III

LE NUMÉRO

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

# MOTO REVUE

TOUS LES  
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES

et  
*Motocyclisme*  
*Automobilisme*

19<sup>e</sup> ANNÉE — N° 416

28 Février 1931



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

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

La moto convient à tous les usages, même à la chasse au crocodile à Madagascar. Voici un beau tableau prouvant l'adresse du tireur et la solidité de la machine qui dut ramener « at home » le Nemrod et ses deux victimes.

**La BMA**

**SAN**

**PAS DE PERMIS  
DE CONDUIRE**

*Consommation insignifiante*

**PAS DE CARTE  
GRISE**

**SOU**

**a**

**TOUTES**

**PAP**

**LES QUALITÉS  
DE SES AINÉES**

**CYLINDRE et CARTER - SOUPLESSE - DURÉE - ÉLÉGANCE**

en une seule pièce **ALUMINIUM CHEMISÉ**

**Vilebrequin et Bielle en ACIER**

— au **CHROME-NICKEL** —

**Roulements à aiguilles « NADELLA »**

**ET ELLE NE  
COUTE QUE**

**1.500** Francs



**Motos SAN SOU PAP 114 -- Boulevard de Valmy -- 114**  
..... COLOMBES (Seine) .....

LES NOUVEAUX MODÈLES

# TERROT

POUR  
1934

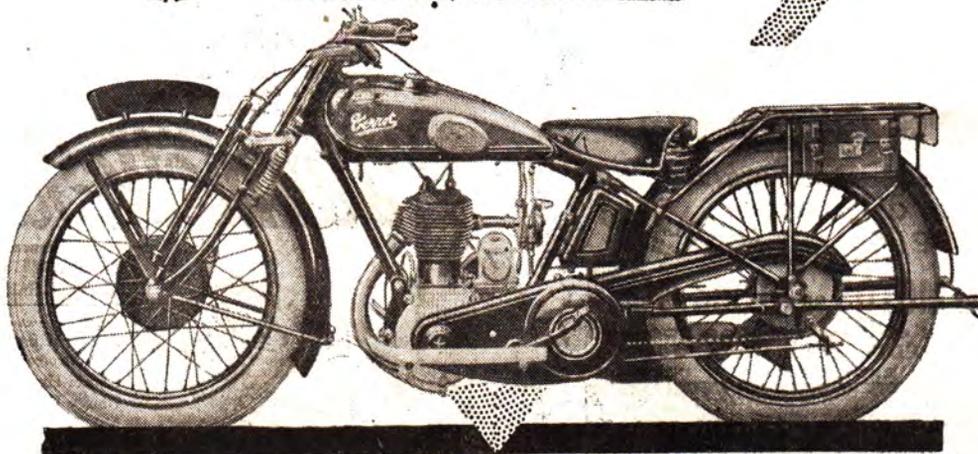
LA 3<sup>CV</sup> TOURISME LUXE

Type OSC - 250 cc

Moteur 4 temps à soupapes latérales et longue course - Alésage 59 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> - Course 90 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>  
Volants intérieurs de grand diamètre Graissage par la tête de bielle avec pompe mécanique "MIKRO" Graissage automatique de la chaîne primaire Carburateur à aiguille et correction d'air Allumage par magnéto à avance réglable Echappement par tube chromé et silencieux aluminium à queue de poisson - Boîte 3 vitesses - Rapports tourisme : 6,95 11,03 17,52 à 1 - Commande des vitesses par levier sur réservoir - Freins de 170 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> dans les moyeux - Pneus ballon 25x3 - Cadre brasé à double tube supérieur - Fourche brasée à parallélogramme avec Amortisseurs et Frein de direction combinés - Selle Lamplugh - Porte-bagages avec tirants et deux Sacs à serrures - Outillage de bord complet Réservoir laiton émaillé noir et bleu roi (Chromage en supplément 50 frs) - Genouillères caoutchouc - Repose-pieds caoutchouc ou Marchepieds wagon - Guidon TT ou torador - Finition émail noir, pièces chromées  
Vitesse : 85 Km.h. environ

PRIX : 4.375 frs.

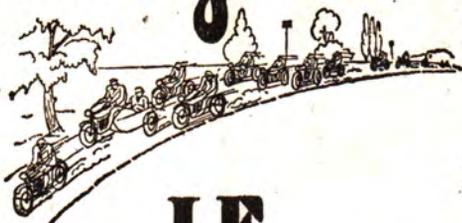
(Dans un prochain numéro, description de la 3 CV STANDARD)



TER Catalogue franco sur demande adressée aux Etabl<sup>ts</sup> TERROT à Dijon (Côte d'Or)

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

# MOTOS TOUS MODÈLES

Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts  
REPRISE DE TOUTES MOTOS

**TOUS ACCESSOIRES  
POUR LA MOTO  
TOUS ÉQUIPEMENTS  
POUR  
LES MOTOCYCLISTES**

Ouvert même Dimanche matin. — Permis gratuit

**MOTOS ESSOR** 137, av. Choisy, PARIS  
(150 mètres de la Place d'Italie)  
Téléphone : Gobelins 07-76



## Rodage

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

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

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



# L'Hermetic-Rodex



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

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

1 boîte Hermetic-Rodex mixte  
1 boîte Hermetic joints

Nom : .....

Rue : .....

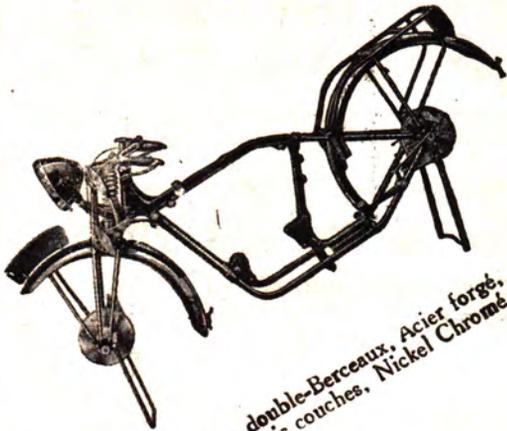
Ville : .....

# NEW-MAP toujours en tête du Progrès

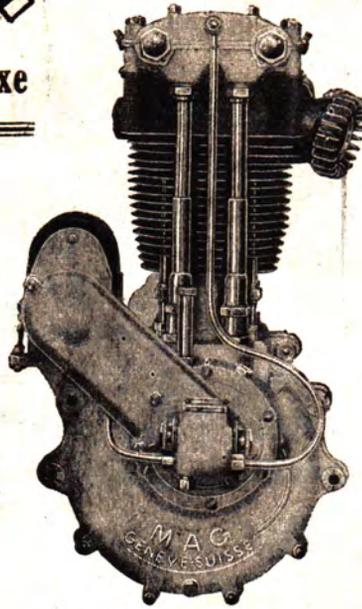
*vous offre avec des prix intéressants...*

*... les avantages suivants :*

## La Motocyclette de Grand Luxe



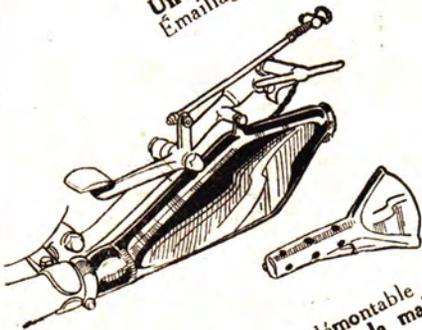
**Un cadre double-Berceaux. Acier forgé. Émailage trois couches, Nickel Chromé.**



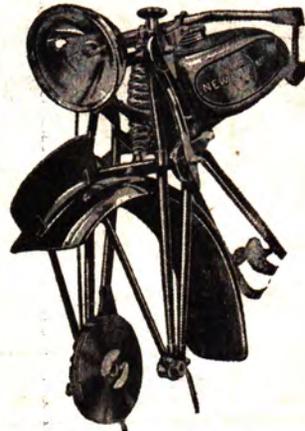
**Un moteur MAG d'origine de Renommée mondiale.**



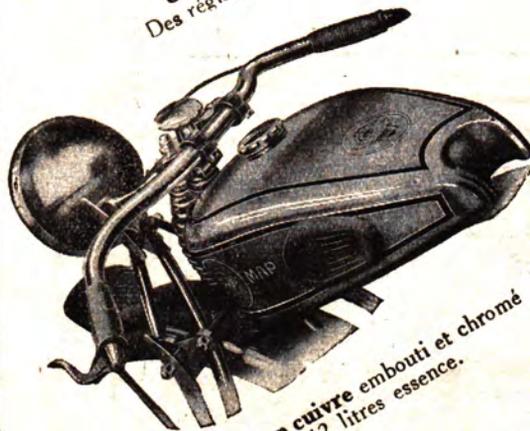
**De véritables roues à broches, démontables et interchangeables sans l'aide d'aucun outil.**



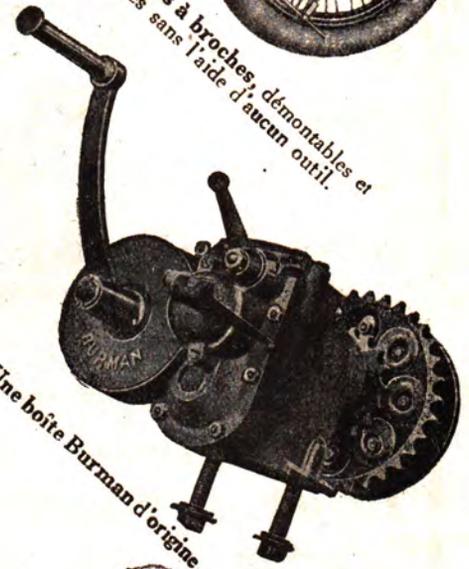
**Un silencieux démontable. Des réglages de frein à la main.**



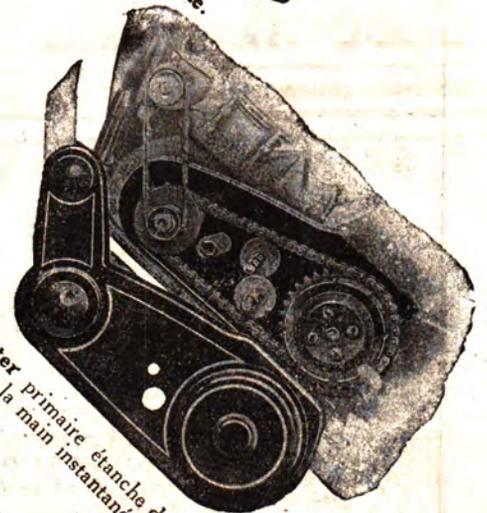
**Une fourche à 4 amortisseurs réglables à la main et Ressort unique de gros diamètre travaillant à la compression.**



**Un réservoir en cuivre embouti et chromé contenant 12 litres essence.**



**Une boîte Burman d'origine.**



**Un carter primaire étanche démontable à la main instantanément.**

**P. MARTIN**

Constructeur

Usines et Bureaux: 122-124, Av. Lacassagne, LYON

Catalogue Franco sur Demande

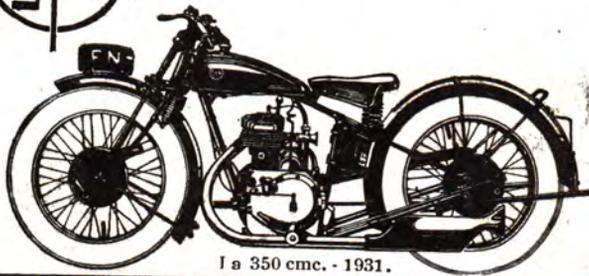
STOCK ET PIÈCES DÉTACHÉES POUR PARIS ET NORD

E. FROTEY, 12 Rue Jean-Vicot, PARIS (7<sup>e</sup>) - Tél. Ségur 20-09

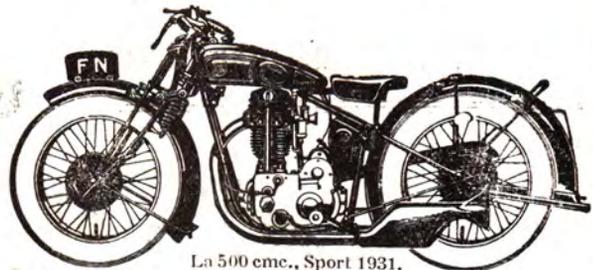


**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES** D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE  
— (Belgique) —

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27  
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX

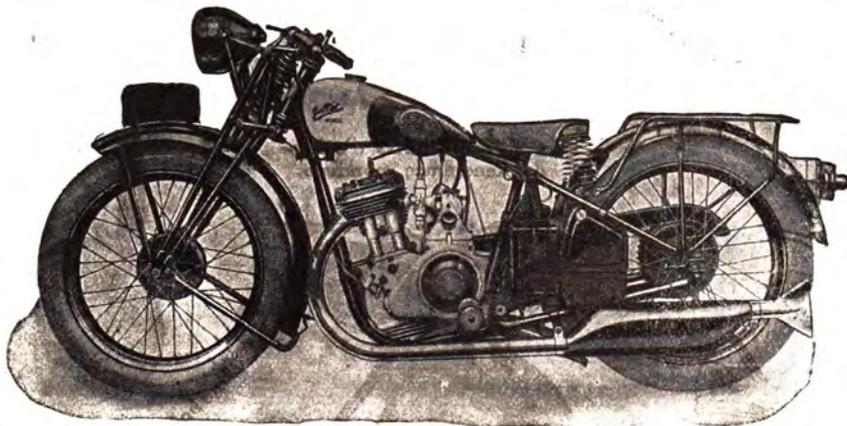


La 350 cmc. - 1931.



La 500 cmc., Sport 1931.

## Les Modèles **GILLET** 1931



La "LUXE"  
350 cmc.  
4 temps

se fait en  
400 cmc.  
4 temps

Cette Moto bénéficie d'une réserve de puissance qui la désigne tout spécialement

**Pour le long Tourisme et le Side-Car**

**GÉCO-HERSTAL** livre 2 Modèles parfaits en **250-350** cmc. 4 Temps à Culbuteurs

Demandez catalogue 1931 et conditions de paiement en 8 mois, 38, rue des Bas-Rogers, PUTEAUX

**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 ÉCHOS GRATUITS à tout ACHETEUR

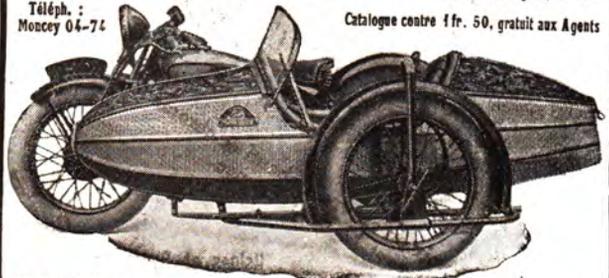
**LA  
DRESCH**

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

**Sidecars BUFFLIER**, 2, Rue Claude-Rampon, LYON

Téléph. :  
Moncey 04-74

Catalogue contre 1 fr. 50, gratuit aux Agents

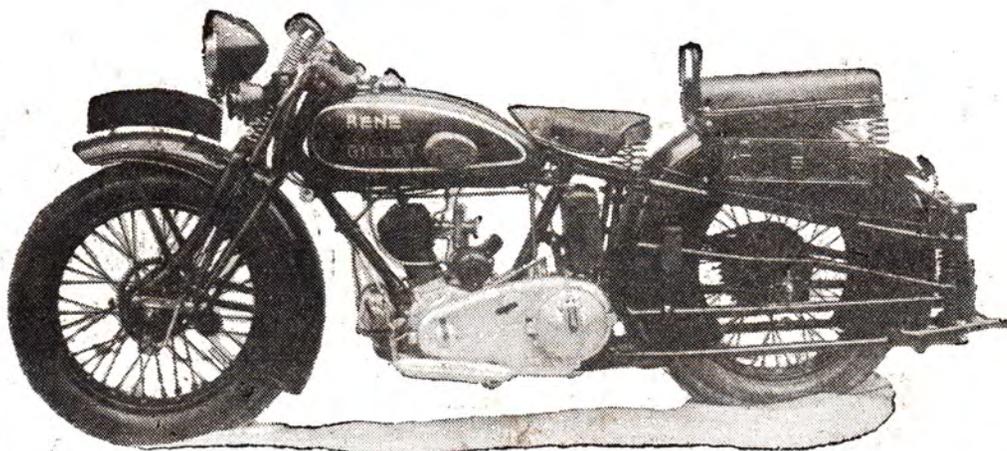


Dépôt Paris et Nord M. CRISSONET  
2, Rue Charles-Renouvier, Paris-20<sup>e</sup>

Dépôt pour la Suisse M. GIROD  
9, Rue de la Terrassière, Genève

Du nouveau  
chez 

# RENÉ GILLET



## La 350cmc. avec suspension arrière élastique

BREVETÉE EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER  
pour le solo, avec ou sans tan sad

*La suspension arrière élastique du modèle 350 cmc. RENÉ GILLET est absolument la même que celle livrée sur les modèles 750 cmc. ou 1000 cmc. en solo ou avec sidecar.*

*Elle est la solution mécanique intégrale et la meilleure du confort à motocyclette.*

*Le démontage de la roue arrière à broche se fait en soulevant le garde-boue arrière à charnières et la roue sort sans difficulté sans toucher à la chaîne.*

Demandez les nouveaux  
- Catalogues aux - **Établissements RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>** 128, Route d'Orléans  
- MONTROUGE (Seine) -

**550  
FRANCS**



**VOILA  
LE NOUVEAU PRIX EN BAISSÉ  
DE L'ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE**

**SOUBITEZ**

**MODÈLE  
STANDARD**

Composé de : 1 dynamo puissance 40 watts ;  
1 batterie d'accumulateurs 14 AH ; 1 projecteur  
estampillé de 200<sup>m</sup>/<sub>m</sub> de diamètre ; 1 commutateur  
avec canalisation de fils ; 1 disjoncteur ; 1 lanterne  
AR et toutes les pièces d'entraînement et de fixation.

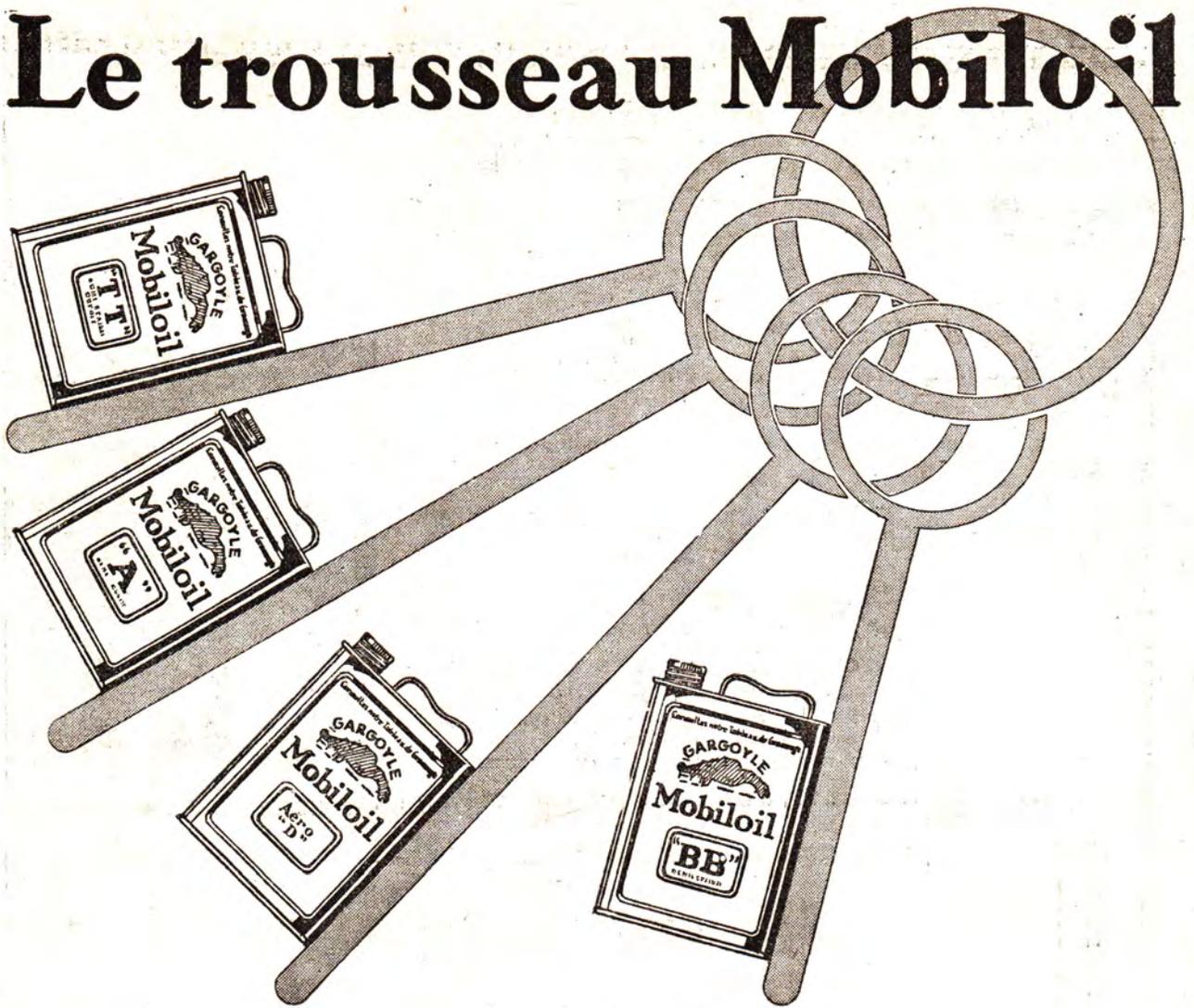
**MOTOCYCLISTES!...**

*N'oubliez pas que vous devez munir votre moto d'un éclairage conforme aux nouvelles dispositions du Code de la Route et que la date limite du 31 Mars ne sera pas reportée. En baissant ainsi le prix de notre équipement « Standard » nous voulons vous aider dans la réalisation de cette dépense obligatoire. De plus nous posons gratuitement dans nos ateliers les équipements « Standard » vendus à ce nouveaux prix. Nos installations sont garanties pendant six mois.*

**SOUBITEZ Frères, 188, rue de la Roquette, PARIS-XI<sup>e</sup>**

Téléphone : ROQUETTE 60-35 (3 lignes)

# Le trousseau Mobiloil



## ouvre les portes du succès

A moto dernier cri, huile dernier cri. Pour bénéficier du supplément de rendement que doit vous donner cette machine, il faut la graisser avec une huile qui ait prévenu le progrès : nous avons nommé Mobiloil.

En utilisant Mobiloil Aero D pour les motos sport et supersport, Mobiloil TT pour les motos 2 temps et le graissage par mélange et Mobiloil BB ou A pour les autres types,

conformément aux indications de notre Tableau de Graissage, vous êtes certain d'obtenir de la moto la plus moderne le rendement maximum avec le minimum de dépenses et d'entretien, car chacun de ces types d'huile est la clé du rendement sans défaillance. C'est d'ailleurs ce qu'ont prouvé les 6 jours d'hiver où 50 % des arrivants employaient Mobiloil.

# Mobiloil

V A C U U M O I L C O M P A N Y S . A . F .

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

**Pour toute personne que le vélomoteur 100 cm<sup>3</sup> intéresse**

*Vous êtes décidé à faire l'achat d'un vélomoteur.*

Mais, parmi les modèles qui vous sont présentés, comment distinguer les réelles qualités de fonctionnement et avantages qui ne se révéleront qu'à l'usage?

**Le Moteur est l'organe sur lequel vous devez porter votre plus grande attention.**

Vous n'ignorez pas que le "Refroidissement efficace" joue un rôle capital dans son fonctionnement et sa durée.

Ce but est de nos jours pratiquement réalisé par l'emploi du  
— Cylindre Aluminium chemisé en acier trempé. —

**Le système d'allumage doit être sûr et capable de produire une étincelle très chaude, précisément pour le départ.**

Seul, le volant magnétique répond à ces conditions.

Votre confiance s'établira donc sur une machine comportant un

**Moteur AUBIER & DUNNE**

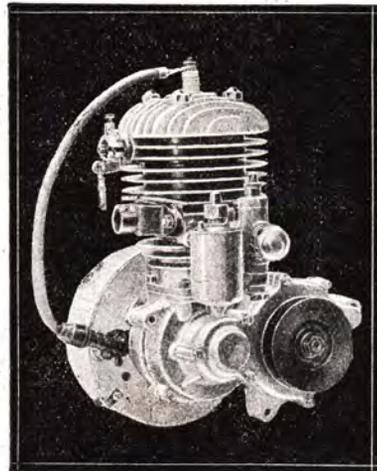
*réunissant les derniers perfectionnements réalisés par la technique moderne.*

**Dans votre intérêt, exigez-le de votre fournisseur.**

Ne construisant pas de machines complètes, nous sommes à la disposition des personnes désirant connaître les adresses de constructeurs équipant leur vélomoteur avec nos moteurs.

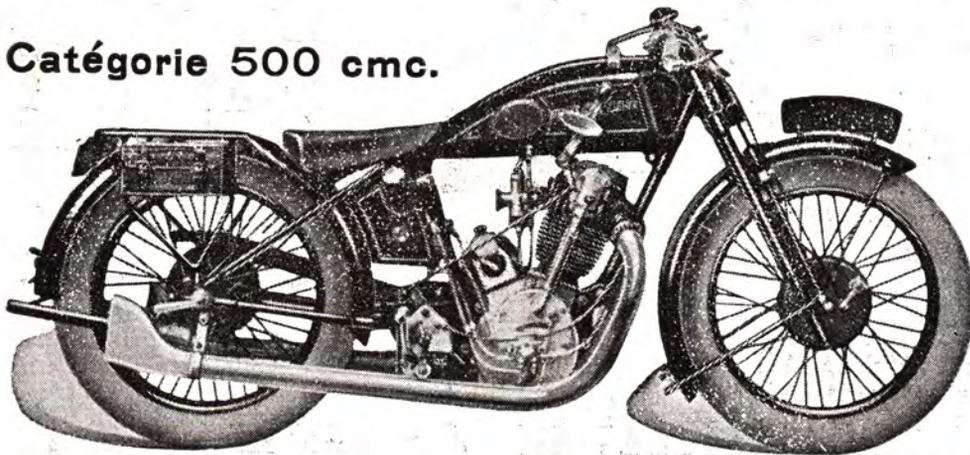
RENSEIGNEMENTS FRANCO SUR DEMANDE AUX

**Moteurs AUBIER & DUNNE, à St-Amand-les-Eaux (Nord)**



**CHAMPION DE FRANCE 1930**

**Catégorie 500 cmc.**



**KOEHLER-ESCOFFIER** livre les plus BELLES MOTOS...  
2 CV., 3 CV., 4 CV., 5 CV. et 9 CV

Depuis la 2 CV. au fameux Moteur VILLIERS, Machine de travail,  
— jusqu'à sa prestigieuse 1.000 cmc., à arbre à cames en tête. —

CATALOGUE FRANCO

177, Rue Rambuteau, 177 - MACON (S.-&-L.)

SUCCURSALE A :

PARIS : 112, Boulevard de Courcelles, 112

# LE RECORD DU MONDE DE VITESSE

Successivement  
détenu par :

29 Mars 1927

**SEGRAVE**

327 Km. 987

19 Février 1928

**CAMPBELL**

332 Km. 992

22 Avril 1928

**RAY KEECH**

334 Km. 022

11 Mars 1929

**SEGRAVE**

372 Km. 478

chacun en utilisant l'huile

**CASTROL**

EN AUTOMOBILE

vient d'être  
à nouveau  
battu par

MALCOLM  
**CAMPBELL**  
(5 Février 1931 - Daytona)



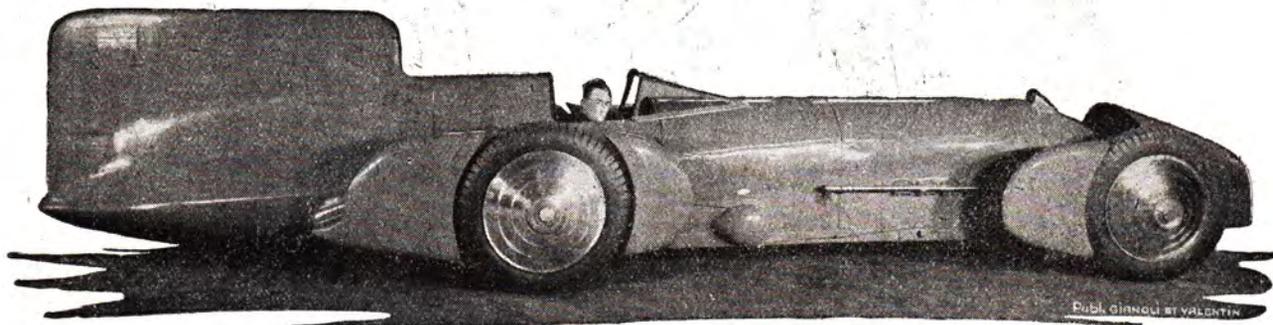
M. CAMPBELL A COUVERT LE MILLE LANCE A LA MOYENNE DE

**395 Km. 384** à l'heure  
(sous réserve d'homologation)

son moteur étant lubrifié  
avec

**Castrol**

SOCIÉTÉ ANONYME DES HUILES CASTROL  
19 Rue des Minimes - Courbevoie - Seine



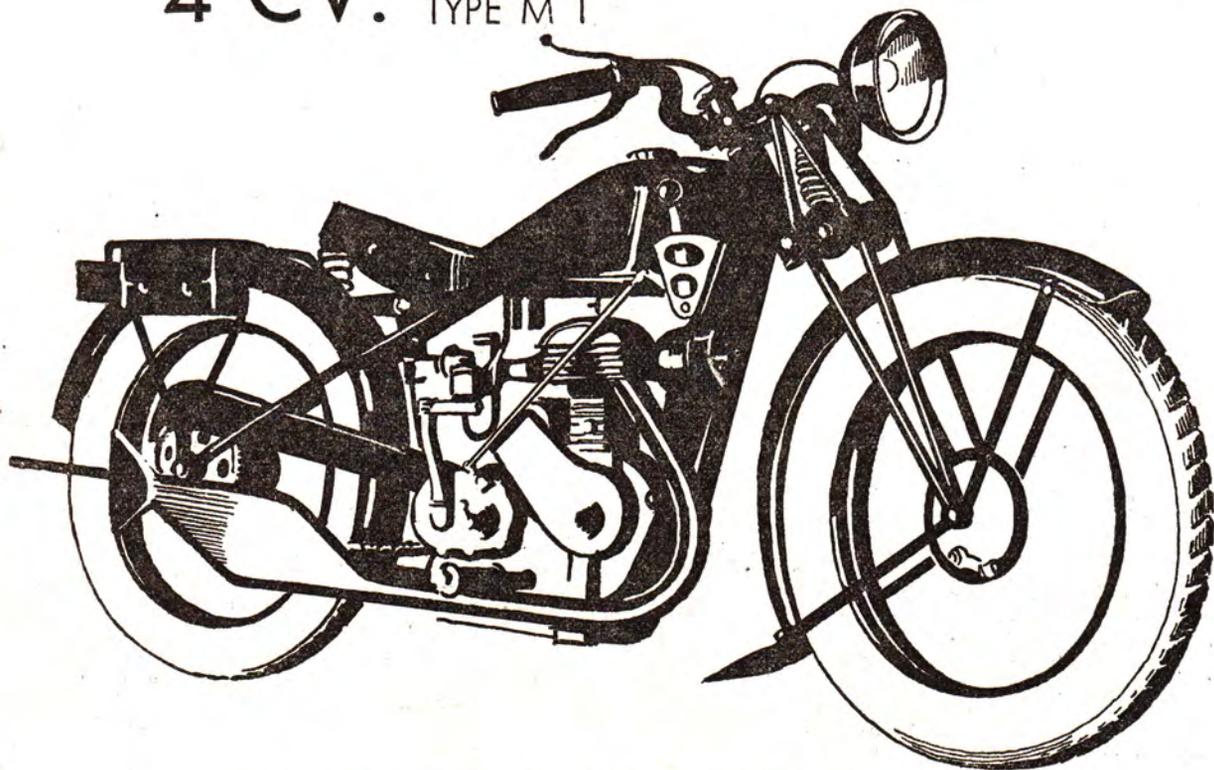
Publ. GINQUET ET VALENTIN

**LA**  
**MOTO DE TOURISME IDÉALE**  
LÉGÈRE  
MANIABLE  
ÉCONOMIQUE  
**LA**

# **GNOME**

# **RHONE**

**4 CV.** 306 CMC  
TYPE M I



**SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS**  
**MAGASIN DE VENTE : 49, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - PARIS**  
**SUCCESSALES : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE**

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

"MOTO REVUE"  
51, Rue Vivienne, 51  
PARIS (2<sup>e</sup>)

# MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE  
PARAISSANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME  
Directeur-Fondateur

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
	52 N <sup>os</sup>	26 N <sup>os</sup>	13 N <sup>os</sup>
France et Colonies	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale	66 fr.	34 fr.	20 fr.
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Congo, Danemark, Espagne, Égypte, Émirats, États-Unis, Éthiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, 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 catégorie ci-dessus)			
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

## LE VÉLOMOTEUR A LA CAMPAGNE

L'ATTENTION se porte presque fatalement sur les grands centres motocyclistes et on est souvent mal renseigné sur ce qui se passe à la campagne. Il y a pourtant là une énorme clientèle possible. Déjà on voit des motocyclettes partout et au fond d'un hameau perdu, dans la cour d'une vieille ferme, parmi les poules et les canards il n'est pas rare d'apercevoir une superbe moto étincelante de chrome et d'émail, et bien souvent sur le coin du buffet se trouve le dernier numéro de *Moto Revue*. Mais malgré tout la moto est appelée à se développer beaucoup plus encore à la campagne. Quand on roule en province, le dimanche, loin des grandes routes, sur ces petits chemins intimes et pittoresques et qu'on traverse des villages, on pense à la vie triste des habitants. Les uns jouent aux boules ou aux quilles, les autres aux cartes. Sur les routes on rencontre des groupes de jeunes gens ou de jeunes filles endimanchés qui déambulent tristement sur les routes. Quel bienfait serait pour tous la motocyclette !

Une légende s'est accréditée : celle de la richesse des campagnes. Si, pendant la période d'inflation, a régné à la campagne comme d'ailleurs dans les villes, une prospérité artificielle et instable, les cultivateurs ont depuis connu des temps plus durs. L'argent s'est fait plus rare et la capacité d'achat s'est réduite. La vente de machines d'un prix élevé sera donc restreinte. La machine qui peut se vendre dans la campagne c'est la machine bon marché. On ne lui demandera d'ailleurs que des services peu importants. Dans certains cas elle ne servira qu'à la promenade dominicale. Par contre il est vraisemblable qu'elle ne sera pas soignée, car on ne verra en elle qu'un moyen de transport. Sans vouloir généraliser, on rencontrera rarement des amateurs de mécanique. Par-ci, par-là on trouvera bien un motocycliste convaincu, bon mécanicien et bon conducteur, mais les autres, pour la plupart, fuiront les complications mécaniques. C'est ce que nous disaient récemment encore les agents d'une région essentiellement agricole. Beaucoup d'acquéreurs même, sans expérience aucune des véhicules à moteur, ne demandent pas à aller vite. Et de quelle utilité serait pour eux la vitesse ? Y-a-t-il besoin d'un bolide pour aller à la ville voisine ? De plus on peut avoir à passer de très mauvais chemins dans lesquels un novice préférera pousser sa machine. Il la voudra aussi légère que possible. C'est pour toutes ces raisons que le deux temps qui est si simple, qui résiste si bien à l'absence de soins est acheté de préférence. Et par son prix, par sa maniabilité le vélomoteur séduit la clientèle des campagnes. Comme toujours on

cherche, dès qu'on est familiarisé avec sa machine à aller plus vite. L'acheteur poussera son vélomoteur à bloc. Fort heureusement les constructeurs se sont rendus compte de ce danger et par divers artifices de construction, ils ont délibérément limité la vitesse de leurs petites machines. Nous ne saurions trop les féliciter de cette prudence. De cette manière les ennuis mécaniques sont évités et on prend confiance dans les motocyclistes, et non seulement les jeunes gens, mais encore les hommes mûrs. Nous avons eu récemment l'occasion de dépanner un sexagénaire qui d'ailleurs était enchanté de sa moto qui pourtant était dans un état d'entretien lamentable. Il est donc probable que le vélomoteur fera dans les campagnes une excellente propagande en faveur du motocyclisme, et qu'il est destiné dans une large mesure à se substituer à la bicyclette.

### SOMMAIRE

N° 416

Samedi 28 Février 1931

Oraison funèbre de la machine spéciale, par Andrezel.....	202
Opinions d'un vieux motocycliste, par R. de Lavalette..	204
La P III, par H.-P. Borestroke.	205
Opinions autorisées, par I. Courvan.....	208
La responsabilité des garagistes, par Gardemat.....	209
L'Éclairage par dynamo et batterie.....	211
Informations générales.....	213
Le Sport.....	214
Les Clubs.....	215
Le Prix de revient, par Lipmann (suite).....	217
La Page Belge.....	219

### A quand le code du piéton ?

LA circulation des piétons est, à Paris, réglée par des ordonnances précises, et cela est indispensable. Mais dans tout le reste de France, le piéton, seul de tous les usagers de la route fait ce qui lui plaît. Traverser une ville de province un jour de foire est un véritable cauchemar. Sans même parler de la perte de temps, des accidents se produisent inévitablement. Sur les routes on voit également des groupes de piétons qui barrent complètement le passage et qui parfois refusent de se dé ranger. Il y a toujours parmi eux quelque malin, qui considère comme contraire à sa dignité de bouger d'un pouce et qui, enhardi par d'abondantes libations, perd toute notion du danger.

Qui n'a remarqué cette sorte d'instinct qui pousse les piétons à s'installer pour leurs palabres, aux endroits les plus dangereux, aux croisements, dans les virages. La police se garde bien d'intervenir. N'y a-t-il pas dans les villes assez d'endroits où les piétons puissent s'assembler sans gêner la circulation ? C'est l'anarchie. Il faut donc que le Code de la route d'une part, et des arrêtés municipaux d'autre part règlent très exactement la circulation des piétons et qu'une propagande active soit entreprise. Il faut pour tous les usagers de la route une discipline exacte, intelligente, et un corps de police spécial capable à la fois de faire l'éducation du public et quand cela est nécessaire, de sévir contre les fautes graves.

Il y a d'ailleurs une preuve que ce que nous pensons est « dans l'air ». M. Gaston Gérard, sous-secrétaire d'Etat, vient d'annoncer une refonte du Code de la Route, qui s'inspirera de conceptions modernes.

# ORAISON FUNÈBRE DE LA MACHINE SPÉCIALE

par le Révérend Père Chainet-Cardan

Mes très chers Frères,  
et vous mes chères Sœurs en *Moto Revue*,



ES desseins du Seigneur sont impénétrables, comme disait le Bienheureux Maxend en franchissant l'Autodrome en skis, au cours des mémorables journées Hivernales. Et nous ne sommes pas de ceux qui oseraient ajouter un commentaire à ces fortes paroles. Aussi, l'esprit imprégné de la profonde tristesse caractérisant Saint Lipman, lorsqu'il ne peut faire admettre à un impie, que la Rolls de son frère est plus rapide que la Packard de son père, mais moins vile que sa Brough Superior; l'esprit, dis-je, attristé et profondément

ému, je viens ici, en chaire et en nonce, vous apprendre la fin terriblement prématurée de cette chose exquise, qui fit notre bonheur à tous, la Machine Spéciale.

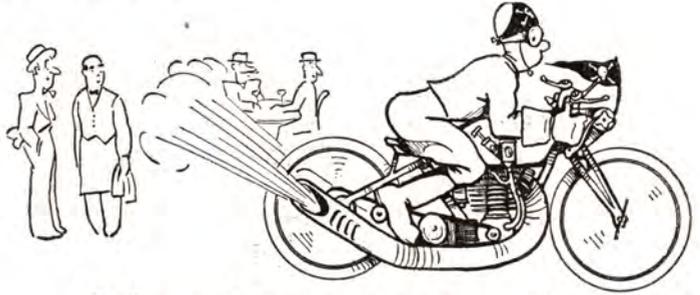
Elle était belle et éblouissante, pourvue aux yeux de son propriétaire, de toutes les qualités, dont le Seigneur peut doter une de ses créatures. Dissimulant ses origines incertaines sous des pseudonymes glorieux, elle s'appela pour les amateurs éclairés du Café des Sports, la « XXX Spéciale », la « pétrole à Julot », ou bien encore elle arborait un de ces noms anglais intraduisibles, mais dont la nationalité était évidente à cause de l'abus des 's. Son réservoir énorme, peint de couleurs crues, étincelait au soleil et déteignait sous la pluie. Son cadre, tout glorieux de brasures anciennes était généralement rouge écarlate ou blanc d'argent. Le moteur, aux ailettes généreuses et distordues, éblouissait, passé comme il l'était à la poudre d'aluminium. Et de par son unique échappement, deux tubes éclatants et dissymétriques remontaient vers la roue arrière tels deux canons terribles prêts à cracher feu, flamme et huile de ricin...

**CAR** la Machine Spéciale avait ses exigences.

Elle ne se carburait pas à l'essence, trop vulgaire, mais bien à des mélanges impressionnants où un chimiste n'aurait pas retrouvé ses produits. Elle était surcomprimée, supercarburée, hypergraissée. Ses bougies d'un modèle aviation périmé, avaient des électrodes en platine nickelé, pour le moins. Elles étaient inenrassables à condition de les faire flamber avant chaque départ, et de les nettoyer quelquefois en cours de route (le plomb tétraéthyl donne une telle calamité...). Ses pneus lisses à force d'usage, d'une finesse excessive, permettaient les plus grandes vitesses, à condition de ne point rencontrer un rail de tramway. Enfin son moteur, s'il était à soupapes latérales, avait double allumage, à culbuteurs, avait au moins quatre soupapes. Ou bien encore, il avait des commandes inédites comme des arbres à cames en tête, commandés par friction et tendeurs...

Tous les vains accessoires caractérisant la machine de série, les garde-boue, le kick, les carlers, les porte-bagages, l'éclairage, étaient supprimés comme de juste sur cette mécanique vraiment sportive. Par contre, elle avait toujours des freins terribles et en double (en course, une rupture...) qui provoquaient de beaux panaches, devant l'obstacle imprévu. De même, la machine spéciale, se différenciat toujours des vulgaires, par d'énormes numéros blancs sur noir, qui rappelaient l'engagement au Bol d'Or, en 1922. (Sa prise était trop vite pour le circuit. Et mon moteur ne pouvait pas tenir vingt-quatre heures en seconde...). Son jantion noir avec la tête de mort et les tibias entrecroisés, donnait ainsi une vague parenté entre le pilote et le Capitaine Kidd.

**ET** tout cela, mes très chers Frères, au repos, devant la porte du Club, ou la terrasse du Café Mais en marche, il fallait voir lorsqu'on savait ce qu'on allait voir. D'abord l'absence de kick obligeait les amateurs, à bien vouloir pousser le pilote mort sur sa méchante machine. Et, ou bien la bougie s'enrassait et alors on recommençait après nettoyage et quelques consi-



dérations, sur le gommage des pistons par le ricin, ou bien la méchante moto, démarrail et les amateurs étaient tellement purgés par le mélange odorant issu des tuyaux, qu'un pharmacien parla de concurrence déloyale.

La machine partie, elle ne s'arrêtait plus qu'en cas de panne, c'est-à-dire, dix minutes après environ. Extrayant de sa botte droite une Crescent étourdissante, mais édentée, le pilote se mettait courageusement au travail, appuyé par l'aide morale et sentencieuse des multiples badauds en mat de moto...

Ce mal qui répèndre la terreur,  
Mal que le Ciel en sa fureur  
Inventa pour punir les crimes de la terre  
L'ami,eur éclairé qui donne des conseils...

**BREF**, le dimanche passait vite, et qu'elles belles histoires à raconter aux copains du club. Les souvenirs du T T gagné par Machinski en 1912, avec le moteur, du Bol d'Or que Zind faillit gagner avec le cadre, de Paris-Madrid qui fut couru par Sci: avec les mêmes pneus... Les souvenirs de la journée, la bûche ramassée sur les quais en voulant virer trop vite (j'étais à 98 en seconde...) l'Hispano doublée à l'arrêt dans le bois de Boulogne, la lutte épique avec un Amilcar jantiqué, du côté de Joinville...

Car l'amateur n'aimait guère aller trop loin. Ses records étaient Versailles, à cause de Picardie et Montlhéry à cause de l'Autodrome. Ah! l'autodrome!

Casqué, lunetté et botte, expliquer aux curieux les particularités de la 36 cylindres K. Takisme ou de la machine de Miss Tigry. Y ajouter ses souvenirs personnels, ceux des différentes pièces de sa mécanique et laisser l'amateur persuadé qu'il a passé une heure dans l'intimité de Temple ou de Richard.

Hélas! Trois fois hélas! Comme disait le Juij Errant Sexé, lorsqu'au Pôle Nord il dut casser son essence au burnin et au marleau et l'introduire en menus morceaux dans son carburateur... Hélas! la Machine Spéciale se meurt! La Machine Spéciale est morte!!! Quelques illuminés ont voulu la rappeler à la vie mais en vain. Elle a disparu devant les exigences d'une vie standardisée, le bon marche de la production en grand série et l'absence de fantaisie de nos contemporains Il y a cinq ou six ans à peine, combien de motocyclistes remplaçaient la marque de leur machine par un décalque approprié et bien personnel Ils ne rougissent plus maintenant d'avoir tous les mêmes Terrot, les mêmes Monet-Goyon, les mêmes Gnoème.

La machine de série est trop parfaite et se faire gratter en côte, par une grosse moto à ballons, pesant trois cents kilos entre mécanique et passagers, est vexant, lorsqu'on possède une spéciale ultralégère et hypergonflée.

**C**ELA est bien triste et nous donne à réfléchir sur la vanité des biens de ce monde. Nous regretterons la machine spéciale parce que, avec elle, c'est un peu de notre jeunesse qui s'en va.

Moi-même je me souviens de ma mirobolante Clydevale, avec un cadre Terrot, un réservoir et des roues Kœhler-Escoffier, un moteur Bradshaw culbuté à refroidissement par huile, une botte Burman, le tout peint en vert sombre, avec des écussons impressionnants. Adieu, ma vieille machine, et si tu existes encore dans une lointaine cambrousse, dis-toi bien, que même les panes — et Dieu seul en connaît le nombre — me sont autant de bons souvenirs à présent. Tu me rappelles beaucoup de bonnes heures, beaucoup de bons copains, dont quelques-uns ont disparu. Tu me rappelles de la route, encore de la route et du grand air, les débuts de ma vie sportive.

Que ma pensée se joigne aux vôtres, mes très chers Frères, pour jeter une dernière larme sur la Machine Spéciale Elle n'est plus vivante, il est vrai, mais son souvenir nous restera. Puissions-nous, nous aussi, ne laisser que de bons souvenirs sur cette terre. C'est la grâce que je vous souhaite. comm: à moi-même. Ainsi soit-il!

R.P. CHAINET-CARDAN.  
P.C.C. ANDREZEL.



Notre collaborateur dessine par lui-même.

# .. PAR CI.. PAR LA.



## Les accidents dans la Haute-Marne

LA Gendarmerie de la Haute-Marne vient de communiquer le relevé détaillé des accidents qu'elle a constatés du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1930. Voici des chiffres qui nous intéressent : autos, 209 ; motos, 38. Comme il y a en France trois voitures pour une moto, il faut, pour rétablir la proportion, multiplier par trois le chiffre des accidents de moto. Ce qui donne : voitures, 209 ; motos, 114.

A ceux qui disent que la moto est dangereuse, de méditer ces chiffres.

## Deux-temps à longue course

NOMBREUX sont les motocyclistes qui s'étaient intéressés à l'annonce de nouveaux deux-temps Villiers à longue course et qui, sitôt l'écho paru, avaient accablé de demandes le constructeur utilisant ces moteurs.

Nous avons récemment publié que la prudence étant mère de la sûreté, l'information avait jusqu'à nouvel ordre un caractère purement anglais. Nous croyons savoir qu'actuellement des essais fort sévères se poursuivent chez nous, et que les plus spécialisés et les plus renommés parmi nos coureurs sur deux-temps, sonnent copieusement ces nouveaux moteurs... ce qui nous permettra de donner bientôt, sans doute, à ce sujet, des précisions certaines et fortement contrôlées.

## Le Salon de Genève

LE Salon de Genève qui va ouvrir ses portes dans quelques jours aura un caractère international très prononcé. Parmi les exposants, nous relevons en effet 15 marques anglaises, cinq firmes allemandes, six suisses. La Belgique aura deux représentants et l'Italie, les Etats-Unis, l'Autriche déléguent chacune une marque. En ce qui nous concerne, il est plaisant de constater que la représentation française sera

intéressante. Effectivement, quatre marques représenteront la France à Genève. Ce sont, dans l'ordre alphabétique : Dollar, Monet et Goyon, Peugeot et Terrot. Il est à présager que leur participation sera des plus effectives et qu'aucune n'aura à le regretter.

## Service Militaire

EN temps voulu, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> janvier, nous avons fait appel aux recrues qui devaient être incorporées en avril prochain, susceptibles d'être incorporées de par leurs connaissances motocyclistes, dans les nouveaux bataillons motorisés.

A la suite de ces divers appels, nous avons reçu un très grand nombre d'adhésions, parmi lesquelles nous avons dû faire un tri, et, faire passer certains examens pratiques.

Les candidats qui ont été reconnus aptes par Nos Services de Préparation Militaire, ont été déclarés aux services intéressés au ministère de la Guerre. Il n'est pas douteux que ceux-ci auront leur affectation dans les armes motorisées.

Nous recevons actuellement et quotidiennement des lettres de jeunes gens qui doivent partir au prochain contingent et qui désirent être incorporés dans ces bataillons motorisés ; nous leur rappelons qu'il est complètement inutile de nous adresser pareille demande, celles-ci ne pouvant être maintenant utilement retenues ; il est trop tard.

Dans quelque temps nous ferons appel à ceux qui doivent partir ou devancer l'appel pour le mois de septembre.

Pour toute demande de renseignements prière de joindre un timbre pour la réponse.

## Cyclecar... cyclecar... cyclecar...

LE constructeur de la banlieue ouest avait présenté l'année dernière, au Bol, un trois-roues à roues avant motrices. Nous le retrouverons peut-être au Bol 1931, le galop d'essai ayant été suivi d'essais tels que le nouveau type sera un quatre-roues mais toujours par traction sur roues avant. Le moteur ? quatre cylindres ? deux cylindres ? quatre-temps ? deux-temps ? eau ? air ? Nous en reparlerons en temps utile... Mais retenons ce fait qui nous fait voir que le cyclecar est de nouveau en route...

A. J. S vient de sortir un sidecar pouvant servir au transport des motocyclistes. La caisse est en frêne et sapin. Il est destiné aux agents pour les machines occidentales ou non déclarées au fisc. Un panneau-reclame porte le nom du propriétaire.

## Un moteur pour cyclecar ?

IL nous revient qu'un spécialiste du quatre cylindres rapide, habitué des victoires dans maints Bol d'Or sur trois ou quatre roues, aurait l'intention de réaliser un moteur pour cyclecar. Les dessins en cours montreraient deux cylindres opposés, soupapes latérales, bloc-moteur naturellement. La puissance

fiscale en serait de 6 CV, la cylindrée étant de 1.100 cmc. La technique très sûre de cet constructeur laisse prévoir que leur nouvelle production sera sans aléa. Laissons se poursuivre l'étude et attendons avec patience et confiance l'instant des révélations définitives.

## Un nouveau modèle allemand

Nous avons décrit, l'an dernier, le nouveau type de motocyclette 500 cmc que les « Deutsche Werke », de Berlin, sortaient pour 1930.

Cette « D. Rad » était surtout remarquable par le groupement assez harmonieux de la boîte, du moteur et du réservoir d'huile, placé entre les deux. Sa distribution, à gauche, comme sur les « F. N. » et « Gillet », et



son curieux cadre ouvert mais considérablement renforcé en dessous du réservoir étaient également des caractéristiques dignes d'intérêt. Ces « D. Rad » avaient une culasse à culbuteurs, double échappement.

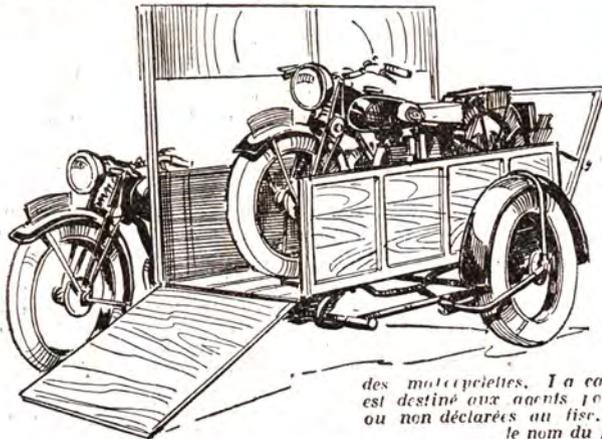
Mais un modèle à soupapes latérales et culasse détachable vient de faire son apparition sur le marché tout récemment.

Nous en donnons la photographie. La ligne, un peu massive, en est pourtant harmonieuse. La tendance utilitaire et la recherche d'un prix de fabrication moins élevé donnent à la solution soupapes latérales, si simple, si rustique et, au fond, si efficace, un renouveau d'actualité, et dans le monde entier.

1931 semble bien l'année des motocyclettes à soupapes latérales. Les touristes n'auront pas à se plaindre de cette solution « de bon sens ».



Quel est l'éclairage obligatoire pour un sidecar ?  
L'éclairage d'un sidecar est obligatoirement le même que celui d'une automobile.



## Notez-le bien, s. v. p.

Toutes les communications doivent être adressées impersonnellement à M. le Directeur de Moto Revue. Toute lettre personnelle est susceptible de subir de gros retards et même de s'égarer.

# propos d'un vieux MOTOCYCLISTE



## L'essence pas assez chère ?

Où, il paraît que le fin du fin en matière fiscale n'est d'augmenter le prix du « bidon » ! D'un seul coup la technique automobile va faire les progrès, des progrès... Les moteurs, vont être plus gros pour le même poids et (zute un peu mon bon !) la consommation va diminuer, les voitures vont durer plus longtemps et pourtant les constructeurs vont en vendre beaucoup plus, parce que cela va faire diminuer les voitures d'occasion !!!

Il n'y a pas de quoi rire : un projet de loi est déposé par un député en chair et en os et des groupements marchent à fond pour obtenir ce... dégrèvement !

Alors je vous confierai que quoique motocycliste j'ai froid dans le dos pour les raisons suivantes :

1° Il existe déjà une jolie taxe sur l'essence et elle est même un peu là, alors la fameuse proposition à observer, dit-on entre le nombre de kilomètres parcourus et la taxe versée au Trésor est déjà pas mal respectée si je ne m'abuse ?

2° Chaque fois que nos « élus » décident de supprimer complètement une taxe archaïque, il y a toujours un malin technicien qui s'aperçoit ensuite qu'il en faut laisser un petit bout pour ne pas léser les départements ou les communes ou simplement le... Trésor !

Exemple : les « trois vieilles », dont les portes et fenêtres, ont bel et bien survécu et servent encore « d'assiette » à... pas mal de franc-papier !

Si l'on décide de supprimer la taxe, vous verrez donc qu'une petite queue servira à être doublée ou triplée quand les bons moutons que nous sommes, éperdument, se seront habitués au nouveau prix du « bidon ».

Voilà donc pourquoi je crains fort une nouvelle supercherie fiscale dont serait victime le toujours taillable et corvéable à merci. Mais il y a plus à dire que cette crainte d'être roulé : il faut discuter sérieusement sur les thèmes raisonnables suivants :

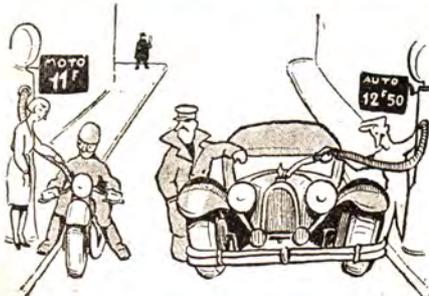
## L'indécence égoïste

Qu'en nos novateurs ont-ils pêché cette idée qu'en matière d'automobile l'impôt devait uniquement être proportionnel à l'usage qu'on en fait ?

Est-ce que l'impôt sur les billards est basé sur l'usage des boules, du tapis ou des queues ?

Paie-t-on moins d'impôt concier pour un « châtea » qu'on n'habite pas que si l'on en jouit avec un grand train de maison ?

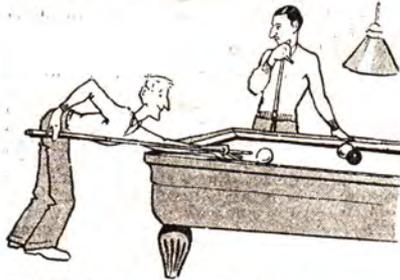
Et les pianos ? y-a-t-il un taxi... touches ?



J'entends de suite la réplique des inventeurs de la supersurtaxe sur l'essence et contre le bon sens ! Ils m'objectent : « Mais vous ne citez que des cas qui touchent au luxe et l'automobile n'est plus un objet de luxe.

D'accord, elle est plus rarement maintenant un engin de luxe, mais il existe encore beaucoup d'autos de luxe, de plaisir, de ballade, de grands voyages, n'est-ce pas ? Et alors vous entendez dégrever principalement cette catégorie d'usagers, les « conducteurs du dimanche » ou bien les riches propriétaires de « gros tromblons » qui actuellement paient plus cher le kilomètre avec la taxe uniformément basée sur la cylindrée ? Et vous voulez augmenter qui ?

Avez-vous songé, messieurs les fabricants



d'armes nouvelles contre l'auto ou la moto que ceux qui vont être non pas dégrévés mais... grevés seront :

a) les motocyclistes ; cela vient d'être dit excellentement dans l'Echo des Sports, par l'ami Jean Collin du M. C. F. et, je crois, père de l'idée et qui n'hésite pas pourtant à faire machine arrière sur ce point particulier.

b) les voyageurs de commerce qui actuellement peuvent négliger l'impôt étant donné l'amortissement sur le nombre considérable de kilomètres qu'ils abattent par an seraient des plus touchés !

c) les taxis ; il y a parmi eux combien de petits patrons, surtout en province et ils paient assez de taxes diverses pour avoir le droit de ne pas voir encore augmenter le prix de l'essence.

d) les sociétés de transport ; celles dites



« en commun » sont presque toutes déficitaires et subventionnées. Si l'on augmente le prix de l'essence, gare à l'équilibre rompu !

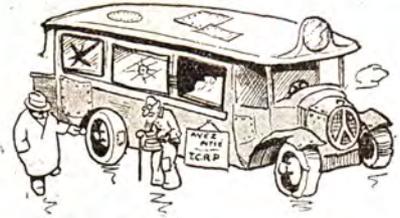
e) ceux qui paieraient la taxe sur les autos seraient encore : les possesseurs de petits moteurs industriels, enfin... les teinturiers, les possesseurs de lampes... Pigeon ou de briquets !!

Messieurs des Automobile Clubs qui prenez, paraît-il, la tête du mouvement, vous êtes des « tourdits » et des égoïstes indécents, qui vous attaquez même aux fumeurs !

Pour terminer sur une note très sérieuse, j'indiquerai que j'attends que l'on veuille bien m'indiquer par quel moyen l'on pourrait « par exemple » adopter la taxe sur l'essence pour les automobilistes seulement ?

Mon ami Jean Collin propose pour les motos de revenir à la plaque-contribution. Si c'est pour amuser les gendarmes qui usent déjà

sous les ans des tonnes de piles de poche pour rechercher les dites plaques sur les rétros, la nuit, je neux bien ; mais alors y aurait-il des pompes à essence spéciales pour les motos, exemptes de taxe, ou bien est-ce le marchand d'essence qui ferait, comme disent nos députés, la discrimination et se chargerait de la « rentrée



de l'impôt » ? Y aurait-il des tickets, un brassard ? ? ?

Deux bons conseils, mes chers amis : ne vous avisez jamais d'inventer une nouvelle taxe et si vous en voyez paraître la menace à l'horizon, criez alors, hurlez comme quelqu'un qu'on écorche vit ! Cela ne sera jamais qu'une petite avance sur les événements inéluctables.

## Protestation

Je remercie l'Auto d'avoir publié un article très aimable pour moi et... avec la photographie de l'artiste, mais pourquoi très adroitement tirer d'observations générales données ici même sur les concours de tourisme, pourquoi feindre de tirer de ces opinions, des arguments contre les Six-jours d'Hiver de Moto Revue ?

C'est le droit de chacun d'aimer ou de ne pas admirer cette terrible épreuve d'endurance ; je ne vois pour ma part que les concurrents



qui pourraient s'en plaindre ou la détester, et ils sont, chaque année, plus nombreux. Pour ma part — ici, où j'ai l'incidence de dire toute ma pensée — n'ai-je pas cité les Six-Jours d'Hiver, page 115, comme épreuve-type de concours d'endurance et de tourisme, au même titre que : « Paris-les Pyrénées-Paris », les Six-Jours Internationaux » et le « Tour de France ».

A part ça... sans rancune, n'est-ce pas, mon cher presque confrère et merci encore pour la photo.

## Le Grand Prix des Motocyclistes

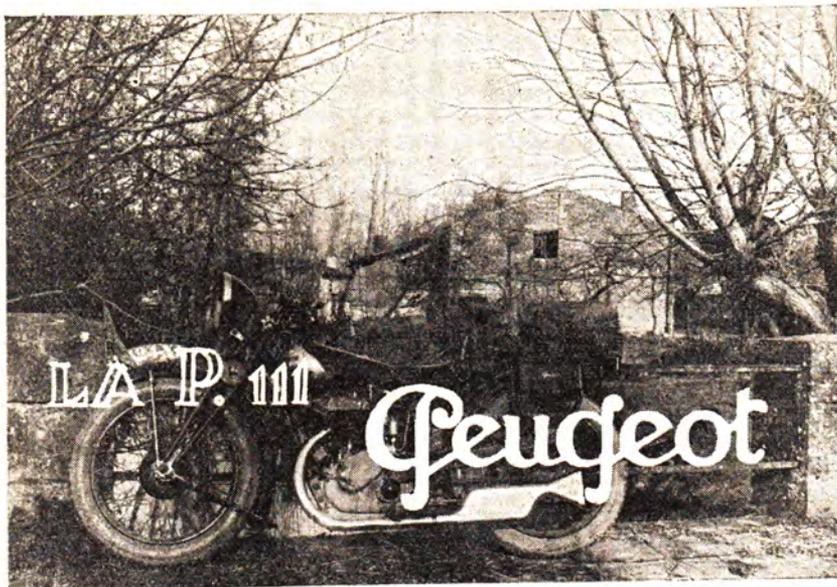
FÉLICITATIONS à Gaussorgues dit « François » et aux médailles mais... le Grand Prix et beau prix me paraît plutôt se rapporter à l'ensemble des deux ou trois dernières années plutôt qu'à la seule 1930 au cours de laquelle Debaisieux se montra nettement le meilleur.

Le Comité du prix a estimé sans doute que l'excellent recordman du Bol d'Or pouvait... remettre ça... acceptions-en l'augure et souhaitons-le à cet autre méconnais !

Une autre petite critique : n'aurait on pu « distraire » une médaille pour les routiers des Concours ?

Mais bravo tout de même à l'idée et à sa réalisation, messieurs de l'Echo des Sports et du M. C. F.

G. DE LAVALETTE.



### Une machine pratique

PEUGEOT a été une des premières marques du monde à construire des motocyclettes pratiques et il a toujours continué. Il a, dans les courses et dans les épreuves d'endurance, remporté d'innombrables succès et gagné une formidable expérience. Ses champions ne sont pas seulement des hommes qui savent amener une machine au but, mais encore, aussi bons techniciens qu'habiles conducteurs, ils dégagent de cette pratique de la route, d'utiles leçons, dont ils tirent parti pour modifier et améliorer sans cesse les modèles qui leur sont confiés. Et la production elle-même est organisée selon les méthodes les plus modernes qui garantissent une construction impeccable. Peugeot a depuis la guerre fait un effort considérable qui a porté sur ce que les Anglais appellent le « no trouble motorcycle » ; nous n'osons en effet, employer le terme de machine utilitaire qui semble restreindre l'usage de la motocyclette aux déplacements professionnels alors que les modèles de Peugeot permettent de pratiquer dans les meilleures conditions le grand tourisme et même l'exploration coloniale. Le but c'est de réaliser la motocyclette qui ne donne jamais d'ennuis, la machine qui vous transporte sans que vous ayez à vous occuper d'elle, celle qu'on peut maltraiter sans qu'elle proteste, laver au jet sans qu'elle se rouille, mener partout sans qu'elle se brise, bref la machine pour tout le monde, pour tous ceux ignorants ou fanatiques de la mécanique, qui veulent être sûrs d'arriver toujours à destination, ignorer les réparations et réduire au minimum les frais d'entretien.

Il faut par surcroît que le prix d'une telle machine, soit modeste, car si on a pour les machines de vitesse une clientèle encore assez nombreuse qui paie un prix élevé une vitesse qu'elle ne pourra jamais utiliser, on ne peut vendre en très grande quantité une machine possédant toutes les qualités pratiques et utilisables, que si le prix est réduit au minimum. Peugeot a abordé le problème avec un rare esprit de décision et de progrès, aussi bien dans la conception que dans la construction de ses machines. Il a rompu avec les formules traditionnelles chaque fois que cela lui a paru

nécessaire pour réaliser un progrès, il n'a pas, par contre, changé sans raison, ce qu'avait sanctionné l'expérience.

### La P. 111

Nous avons été heureux d'avoir l'occasion d'essayer longuement la P. 111, la der-

gneusement présentée en noir et chrome. Elle a, bien entendu, un air de famille avec les autres modèles de Peugeot. Le réservoir en selle assez gros de l'avant, soigneusement arrondi, dans lequel vient s'encaster une selle supportée par de gros ressorts à spirale, le bloc moteur très net, exempt d'angles vifs et de recoins, l'allure générale rappellent ses aînées. Sur la poutre en acier matricié qui forme la direction et l'épine dorsale de la machine, sont solidement boulonnés le tube de gros diamètre qui supporte le bloc à l'avant et la fourche arrière. Celle-ci, très large, avec ses tubes inférieurs droits et parallèles, et les doubles tubes de selle, constitue un ensemble parfaitement triangulé et qui assure à l'arrière une rigidité absolue. La fourche avant est en fonte d'acier embouti. Elle comporte deux ressorts centraux et des amortisseurs.

Le bloc moteur a un alésage de 70 mm et une course de 85 mm. La cylindrée est donc d'un peu plus de 327 cmc. Nous avons bien des fois soutenu que la classification sportive des cylindrées n'exercerait pas grand influence sur les machines utilitaires. Peugeot a adopté la cylindrée qui lui a paru le mieux répondre au but poursuivi, qui fut satisfaisante et largement suffisante pour réaliser une vitesse assez élevée, gravir à bonne allure les rampes les plus dures, et cela avec un taux de compression et un régime modérés. Un tel moteur est aisé à mettre en marche, il est souple, ne cliquette pas, il n'a besoin d'être décalaminé qu'à de longs intervalles et ignore les pannes et les réparations. D'autre part, il est léger et économique. On voit donc que cette cylindrée n'a pas été adoptée à la légère, qu'elle présente des qualités fort intéressantes et un excellent équilibre, si on peut ainsi s'exprimer, entre la puissance et l'économie. Les chapelles des soupapes latérales sont venues de fonte avec le cylindre et la culasse est, selon la technique moderne, détachable. Parois épaisses, énorme surface d'ailettes, assurent un refroidissement uniforme et énergique. C'est là une qualité précieuse pour un moteur qui doit résister aux services les plus durs, à toutes les négligences et à toutes les maladroitures. Grâce à ce bon refroidissement la nécessité de l'huile reste toujours suffisante pour un bon graissage et

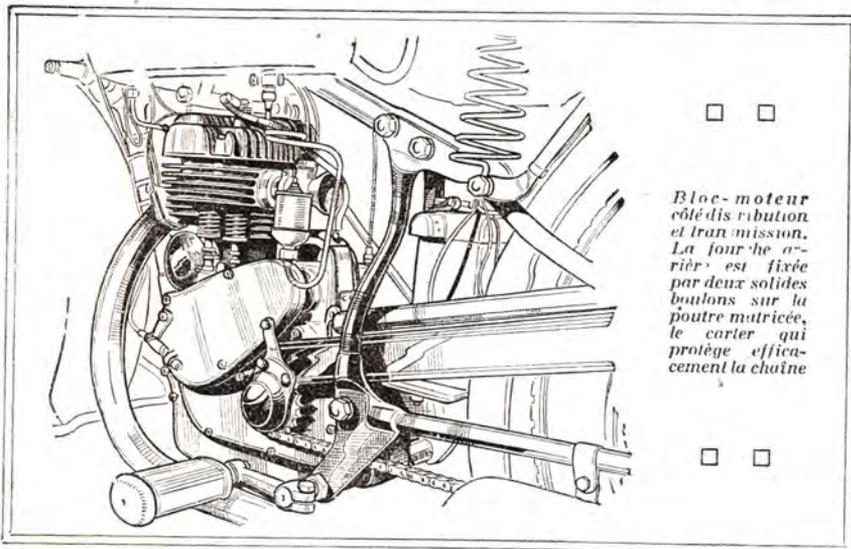


Enfourchons la P. 111...

Assis sur la selle, le motocycliste examine les détails qui s'offrent à ses yeux : le réservoir, de forme bien connue des Peugeot, avec large bouchon à droite, ampreinte dans la même ligne que le frein de direction, l'emplacement des manettes est courant ; rien de révolutionnaire : c'est la machine destinée à tout le monde.

nière venue de la gamme si complète des motos Peugeot. La P. 111 est une machine d'un prix particulièrement avantageux, puisqu'elle ne coûte que 4.450 francs. De plus, Peugeot pour un supplément vraiment modique de 550 francs, livre cette machine avec l'équipement électrique. Malgré ce bon marché c'est une belle machine très soi-

gée. Parois épaisses, énorme surface d'ailettes, assurent un refroidissement uniforme et énergique. C'est là une qualité précieuse pour un moteur qui doit résister aux services les plus durs, à toutes les négligences et à toutes les maladroitures. Grâce à ce bon refroidissement la nécessité de l'huile reste toujours suffisante pour un bon graissage et



*Bloc-moteur côté distribution et transmission. La fourche arrière est fixée par deux solides boulons sur la poutre matriciée, le carter qui protège efficacement la chaîne*

l'usure est réduite. On évite également les remontées d'huile et on retarde la formation de la calamine. L'huile est contenue dans la base du carter, le bouchon comporte une jauge et il n'y a qu'à faire de temps en temps le niveau, comme pour une automobile. Le graissage se fait sous pression et il n'y a pas à s'en occuper.

La liaison entre le moteur et le changement de vitesse se fait par une courte chaîne. Elle travaille dans l'huile, elle est largement calculée pour l'effort à transmettre. Ainsi grâce au graissage abondant, à sa faible longueur et à sa grande résistance non seulement elle ne risque pas de se rompre, mais encore elle a une durée illimitée et ne s'allonge pas. Il n'y a donc nul lieu de prévoir un dispositif de réglage. On évite d'autre part, l'emploi d'engrenages coniques.

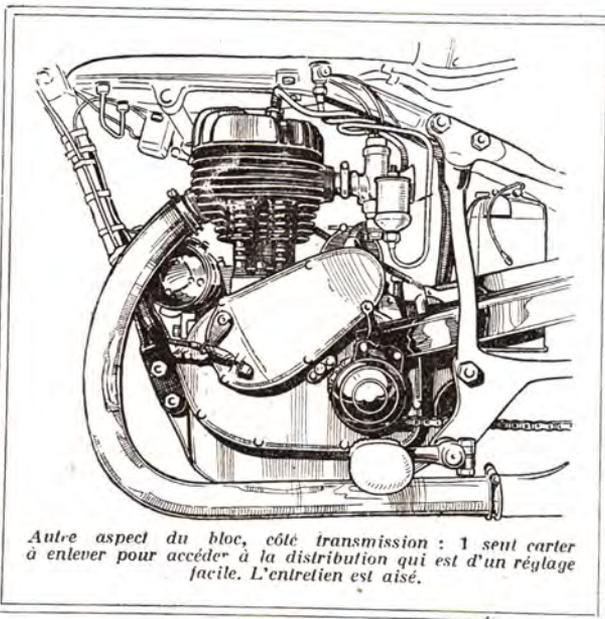
Le souci d'avoir une machine qui ne nécessite que le minimum de soins et de réglages se manifeste également en ce qui concerne l'embrayage. Celui-ci est à cône bronze et travaille dans l'huile. Il peut patiner indéfiniment sans le moindre dommage et il est admirablement progressif. L'heureux propriétaire d'une P 111 n'a jamais à s'en occuper. Le changement de vitesses avec ses pignons toujours en prise, est du type le plus robuste, le plus rustique qu'on puisse imaginer. Il est automatiquement lubrifié et ne demande aucun entretien. En somme, les seuls soins courants que nécessite la P. 111, c'est de faire le plein d'huile et d'essence.

Une machine ne peut être agréable à conduire que si on a l'impression d'une sécurité complète et très sagement Peugeot a équipé cette machine de freins de grand diamètre qui réunissent le double avantage de la puissance et de la progressivité. Des pneus Dunlop à base creuse d'une section de 3.50 donnent beaucoup de confort et par leur adhérence éliminent les dérapages.

La P. 111 qui nous a été confiée comportait un équipement électrique Marchal. La dynamo est entraînée par chaîne sous carter. La batterie Huitric, logée entre les tubes de selle et le garde-boue arrière, est ainsi bien protégée.

Il y aurait encore bien des détails à signaler comme la fixation de la magnéto par bride, les sacoches métalliques de grande dimension, le porte-bagages très solide. Bien entendu, graissage sous pression de toutes les articulations de la fourche, des moyeux etc... Une béquille avant permet la réparation facile des crevaisons. Il y a également une foule

de détails en apparence peu importants, mais qui apparaissent fort utiles dans la pratique comme la grande dimension du bouchon du réservoir d'essence.



*Autre aspect du bloc, côté transmission : 1 seul carter à enlever pour accéder à la distribution qui est d'un réglage facile. L'entretien est aisé.*

#### Sur la route

LA Peugeot qui nous a été remise pour cet essai, était neuve : elle ne nécessitait pourtant au cours des premiers kilomètres, qu'un léger raccourcissement de la gaine du câble de débrayage, un resserrage des écrous de culasse et un changement de bougie, celle-ci pourtant ne présentait aucun défaut apparent. Depuis nous avons effectué un millier de kilomètres sans qu'aucun réglage ait été nécessaire. Cela est remarquable, si l'on tient compte du tassement initial. Il n'y a à l'heure actuelle, que le poussoir d'échappement qui aurait besoin d'un très léger réglage, et c'est l'affaire de quelques secondes. Nous avons également été surpris de constater que la chaîne n'avait pas encore besoin d'être retendue. La fabrication des chaînes a donc fait, en France des progrès parallèles à la construction des motocyclettes. Certes dans le cas présent la souplesse du moteur et la progressivité de l'embrayage,

permettent à la chaîne de travailler dans des conditions excellentes.

La mise en marche du moteur, ne nécessite aucun effort. Très peu de gaz, air fermé, un tiers d'avance, le carburateur noyé, une légère pression sur le décompresseur, une pesée nonchalante sur le kick starter et le moteur part, quelle que soit la température. Cette facilité de départ est tout à l'honneur du carburateur Gùrtner.

On est un peu surpris de ne pas avoir à s'occuper du débit d'huile, mais quel souci de moins, particulièrement pour le débutant ! Au moment où nous demandons la motocyclette pour tout le monde, cette simplification d'entretien est précieuse.

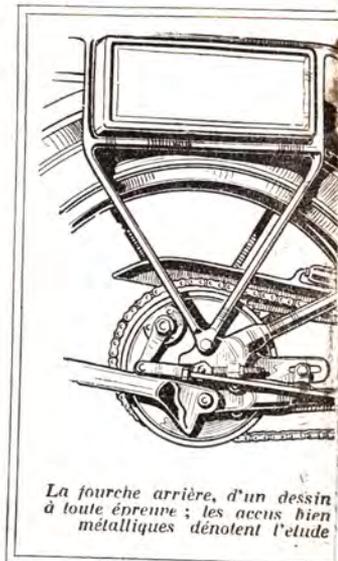
La position est naturelle et excellente. On est assez bien d'aplomb, les pieds portent bien sur le repose-pieds, les genoux trouvent naturellement les grippe-genoux, le guidon n'est ni trop large, ni trop étroit. On est confortablement porté même sur mauvaise route. Cette impression de confort et d'adaptation parfaite de la machine au conducteur se manifeste pour les commandes. Chaque manette, chaque levier, chaque pédale est à la place qui convient. En quelques secondes on est familiarisé avec la machine.

Les vitesses passent sans difficulté, mais ce qui est particulièrement séduisant c'est l'embrayage. Il est difficile de concevoir un embrayage plus progressif. Le plus maladroit des débutants ne court aucun risque de caler son moteur, d'autant que celui-ci possède une souplesse remarquable. Nous avons roulé beaucoup en ville avec cette machine et dans des rues encombrées. C'est là qu'on apprécie tout particulièrement un bon embrayage et un moteur souple.

La direction est très légère et on s'aperçoit bientôt qu'il n'y a qu'à se laisser conduire. La tenue de route est plus que bonne, elle est exceptionnelle. Jamais on n'a l'impression du moindre flottement. Rigidité des fourches arrières, de la poutre matriciée et de la fourche avant, sont à l'origine de cette précieuse qualité. Il faudrait y ajouter l'heureuse répartition du poids, la bonne position qui donne un contrôle parfait de la machine, l'étude excellente de la direction. La machine ne dérape pas, nous avons, par divertissement, circulé sur de petits chemins boueux du marais poitevin. On se sent si solide qu'on n'a nullement l'impression de risquer une chute. Faut-il insister sur l'importance pratique de cette excellente tenue de route pour une machine de service destinée à rouler par tous les temps et par tous les chemins ?

C'est seulement aux grandes allures, que le frein de direction est utile. Il n'y a d'ailleurs pas tendance au shimmy, mais il se produit seulement, si le frein de direction est desserré, une sorte de frémissement de la direction, un dandinement imperceptible et sans danger. Avec le frein, la direction est d'une stabilité parfaite.

Le moteur possède une remarquable souplesse et ignore vibrations et cognements. En marche normale, il monte toutes les côtes en grande vitesse, même des rampes à 10% qu'on rencontre rarement sur nos routes. Il donne en fait l'impression de posséder une grande réserve de puissance. Equipé de



*La fourche arrière, d'un dessin à toute épreuve ; les accrus bien métalliques dénotent l'étude*

volants lourds, il ne peut naturellement avoir des accélérations foudroyantes qui seraient d'ailleurs néfastes à la transmission et aux pneus, mais il est très loin de rentrer dans la catégorie des moteurs mous. L'accélération n'est pas violente, mais elle est rapide, continue. La machine répond allègrement, mais sans à-coup, sans heurt. Il semble qu'une force disciplinée entraîne progressivement la machine.

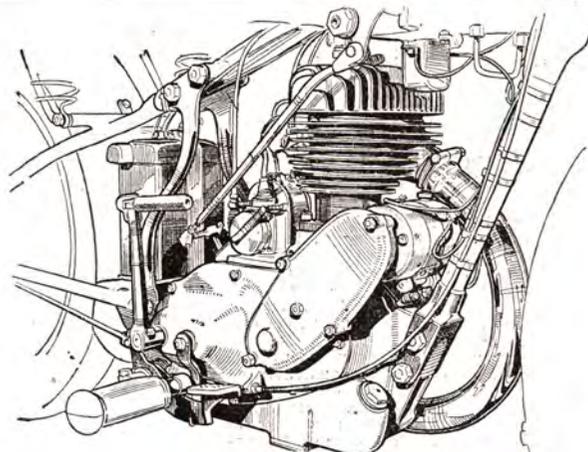
La P. III est aussi rapide qu'il est utile dans la pratique et elle dépasse en palier le 80. Il ne faut d'ailleurs pas attacher trop d'importance à la vitesse maxima. Avec une machine extrêmement rapide, on doit, si on veut éviter des ennuis, se tenir très au-dessous de la vitesse maxima, indépendamment de toute considération de sécurité. Au contraire, avec un moteur comme celui de la P. III, aux organes extrêmement robustes à caractéristiques moyennes, on peut se contenter d'une marge de sécurité beaucoup plus réduite. On pourra, par exemple, rouler continuellement à 70, sans risquer d'ennuis mécaniques. Etant donnés les freins excellents, la bonne accélération, et la très remarquable tenue en côte, on peut donc soutenir des moyennes plus qu'honorables. Sur des parcours médiocres, le confort de la machine évitera de ralentir exagérément. La P. III, est donc une machine parfaitement adaptée au grand tourisme, et aux belles moyennes.

La consommation est également modérée. Même avec le gicleur de 36, qui donne une carburation plutôt riche, la dépense en essence sur route, pour une moyenne de l'ordre de 50 à l'heure, se tient aux environs de 3 l. 1/2 aux cent kilomètres. Avec le gicleur de 34, elle serait moins élevée encore. La consommation d'huile est absolument insignifiante puisqu'en 1.000 km., nous n'avons pas usé un bidon d'huile.

Le moteur ne chauffe pas et bien qu'ayant été mené sans ménagement, il possède encore intact, le vernis noir de son cylindre. La tubulure d'échappement est restée si brillante qu'elle produit sur les plaques photographiques un halo à désespérer l'opérateur. Notons en passant la fixation par colliers peut-être critique, au point de vue esthétique, mais si solide et si commode.

La motocelette silencieuse comme une voiture de grand luxe n'est pas encore de ce monde. Et la Peugeot rentre dans la

Le bloc-moteur ne présente pas d'angles vifs. A la base, le bouchon d'huile pourvu d'une jauge. La dynamo Marchal est entraînée par chaîne. Noter la position protégée de la magnéto, la fixation du tube d'échappement, l'attache du bloc.



trousse à outils dans la sacoche, il n'y a pas de ferraillements. La boîte de vitesse ne rouille pas même en seconde ou en première. En marche, on n'entend que le bruit des chaînes et le c'ciquetis des soupapes. En somme si la P. III n'est pas absolument silencieuse, elle ne peut être considérée comme exagéré-

du moins les garde-boue de la P. III sont très efficaces.

Le nettoyage de la machine est facilité par le bloc-moteur compact, exempt d'angles vifs et de cavités. D'autre part, le fini de la machine est, malgré son prix, extrêmement soigné et résiste fort bien aux intempéries.

La P. III que nous avions est restée souvent sous la pluie et sans que l'émail ou le chrome en aient souffert.

Il est donc possible de laver cette machine au jet. Cela semble à priori un procédé barbare, mais la P. III s'en accommode fort bien. Carters, roulements articulations sont étanches que l'eau ne peut s'infiltrer.

Nous n'avons pas eu recours à d'autres moyens de nettoyage. La seule précaution que nous avons prise c'est d'entourer la magnéto d'un Loui d'étoffe huilée.

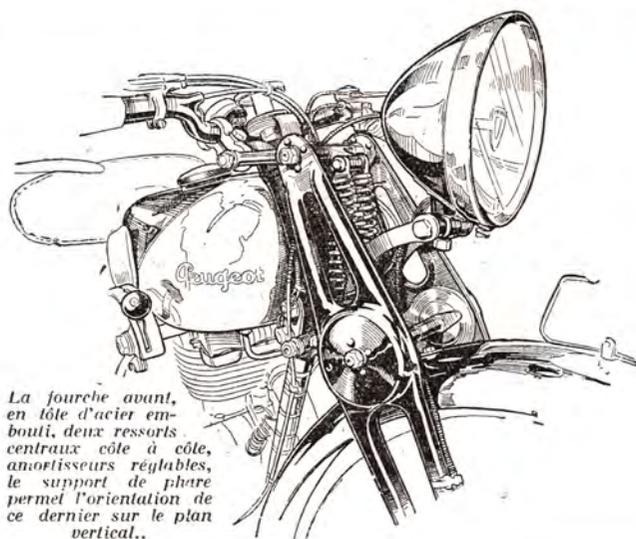
Après le lavage on peut faire tourner le moteur quelques instants pour évaporer l'eau.

Sur les parties émaillées l'eau glisse et un coup de chiffon suffit. Avec une brosse grasse on frotte les extrémités des écrous, les câbles à l'endroit où ils sont exposés. Tout cela se fait en quelques minutes.

Cette facilité de nettoyage qui résulte et de l'étanchéité parfaite des organes et de leur disposition compacte est un avantage considérable dans la pratique.

En résumé, la Peugeot III nous apparaît comme un remarquable exemple de la motocelette moyenne, suffisamment légère pour rester maniable, suffisamment lourde pour être robuste, rapide pour effectuer assez de belles moyennes sur de longs parcours, assez souple pour s'accommoder à merveille d'un service de ville, d'une puissance telle qu'elle se joue de toutes les côtes douces d'une excellente tenue de route, très économique, d'une facilité d'entretien qui la met à l'abri de toutes les maladies. Elle est de celle qu'on regrette de quitter.

H.-P. BORESTROKE.



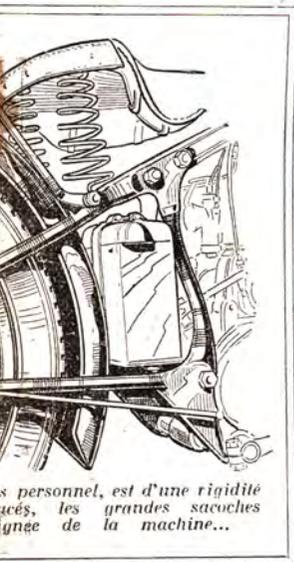
La fourche avant, en tôle d'acier embouti, deux ressorts centraux côte à côte, amortisseurs réglables, le support de phare permet l'orientation de ce dernier sur le plan vertical.

règle commune. Le silencieux à chicanes, réduit assez le bruit de l'échappement pour qu'on ne risque pas d'être repéré par la police. L'échappement est, si on peut ainsi s'exprimer, raisonnablement silencieux. Le son n'a rien d'aigre, de pénétrant. Il est suffisamment atténué comme intensité et n'est pas désagréable comme sonorité. Quant aux bruits mécaniques, ils n'ont rien d'excessif. Le piston ne claque pas, il n'y a pas de cognements, et si on prend soin de bien caler la

ment bruyante. Elle est en tout cas exempte de ces bruits parasites, de ces ferraillements qui donnent l'impression que la machine se disloque. Garde-boue, porte-bagage, sacoche, supports de phare, tous les accessoires sont solidement fixés et la rigidité du cadre évite tous les traillements qui tendent à arracher rivets et boulons.

#### Facilité d'entretien

Après plusieurs semaines d'usage, on chercherait en vain une trace d'huile sur le bloc-moteur. Il n'y a pas le moindre suintement. Et en sait quelle précision d'usinage est nécessaire pour obtenir ce résultat avec un bloc-moteur. La protection contre la boue est également excellente. Bien entendu sans marchepieds et sans protège-jambes on ne peut avoir une protection complète et par temps de pluie, on ne peut songer à avoir des chaussures immaculées, mais



s personnel, est d'une rigidité accrue, les grandes sacoches s'ajustent à la machine...

## SUR LE MOTOCYCLISME

OPINIONS AUTCRISÉES

DANS les milieux motocyclistes, comme hélas ! dans tous les milieux, il n'est pas rare de rencontrer des gens incompétents ou mal renseignés sur les sujets dont ils discutent et qui soutiennent théories et opinions avec une âpreté d'autant plus grande qu'ils sont plus ignorants des questions qui les occupent.

Il existe heureusement dans notre milieu, toute une catégorie de gens : constructeurs clairvoyants, représentants documentés, agents actifs, sportifs sincères, journalistes agissants, ou, à côté d'une minorité de bavards incapables, les animateurs sont nombreux, parmi lesquels se révèlent des compétences indiscutables.

Nous avons pensé qu'il ne serait pas sans intérêt pour les lecteurs de *Moto Revue* de publier quelques entretiens sur le motocyclisme que nous pourrions avoir avec ceux qui, en France, servent de traits d'union entre les constructeurs et les usagers ; nous voulons parler des agents de la motocyclette.

Très nettement et pour arrêter toute insinuation, affirmons qu'il ne s'agit pas de faire ici une publicité quelconque — gratuite ou payante — à quelques agents privilégiés. Nous ne pouvons publier les opinions de tous les agents de la motocyclette car ils sont des milliers.

Nous sommes allés parler motocyclisme à un des membres les plus connus de la corporation des agents : M. Jacob, qui exerce son activité dans un secteur de la région parisienne, Porte d'Italie, Kremlin-Bicêtre, Choisy-le-Roi. Pour fixer nos lecteurs, disons que M. Jacob a vendu, durant l'année motocycliste qui vient de s'écouler, plusieurs centaines de motocyclettes. Le nombre exact est presque composé de quatre chiffres ! Le pointage auquel nous nous sommes personnellement livré, marque par marque, garantit l'authenticité de ce magnifique « tableau ». Ceci est dit, afin de prouver que M. Jacob n'attend pas la parution de cet article pour vendre des motocyclettes, ce qui nous décharge de tout reproche de ce genre partant d'envieux. Ajoutons que cet agent est un motocycliste pratiquant : « vieux guidon » de l'époque héroïque et qu'il participe avec succès comme professionnel, à des épreuves classiques d'endurance ou de grand tourisme. Le hasard des compétitions fit de lui, notre concurrent, notamment dans de rudes Six-Jours d'Illiver et Paris-Nice, où nous pûmes apprécier sa camaraderie sincère, sa rare courtoisie qui venait s'ajouter à ses qualités de routier expérimenté et de pilote prudent. Nier sa compétence en matière motocycliste, serait donc audacieux.

De le bien connaître et d'apprécier l'importance de ses succès commerciaux, se vérifie — une fois de plus — notre opinion que la probité commerciale et la constance dans l'effort sont de meilleurs atouts pour « réussir » que le battage outrancier couvrant une malhonnêteté originale.

Voici, péle-mêle, les réponses de M. Jacob à nos questions :

**SUR** le chiffre impressionnant de motocyclettes que vous avez vendues en une année, combien y avait-il de motocyclettes d'occasion ?

— Une cinquantaine. D'ailleurs en voici le relevé exact.

**LES** acheteurs viennent-ils chez vous avec des idées arrêtées ou arrivez-vous à diriger leur choix vers les types de machines que vous estimez être les plus conformes à leurs besoins ?

— Les clients suivent, en général, les conseils qui leur sont donnés, mais pour que la direction morale du vendeur domine les goûts passagers, ou les préférences injustifiées de l'acheteur, il est indispensable que celui-ci ait confiance



M. Jacob sur un engin réhistorique, au début de sa carrière, remarquez la fourche rigide et le cylindre presque dépourvu d'ailettes.

dans celui-là. Il faut donc que l'Agent gagne la confiance du client et qu'il n'essaie jamais de placer une machine dont il tiendrait uniquement à se débarrasser. L'agent doit s'inquiéter, avant tout, de l'usage auquel est destinée la motocyclette que le client désire acheter.

**LE** prix est-il un élément essentiel pour vendre ? Les acheteurs tiennent-ils compte des perfectionnements techniques, de la présentation, de la qualité des accessoires ?

— Que l'on s'en réjouisse ou qu'on le déplore, le prix a été et reste encore le meilleur argument de vente, mais il n'est pas tout, et la qualité est, en fin de compte, la base des réputations bien assises. Il n'y a pas d'exemple qu'une fabrication peu consciencieuse aboutisse à une réussite totale, grâce à des succès partiels, obtenus par des prix de combat extravagants. Certains perfectionnements de détail font impression sur les acheteurs : les équipements d'éclairage, le confort, le « fini ».

**QUE** pensez-vous de la vente à crédit ?

— J'estime que c'est à ce système de vente qu'est due la large diffusion de la motocyclette en France. L'agent doit se montrer prudent et savoir refuser une affaire plutôt que de s'engager avec des clients n'offrant aucune garantie matérielle ou morale. Ayant sérieusement organisé ma méthode de vente à crédit, je dois, toutefois, reconnaître que, même en période de crise économique, je suis donné, de ne pas avoir plus de surprises désagréables avec une clientèle de travailleurs particulièrement sujette aux accidents, à la maladie et au chômage.

**QUE** pensez-vous des blocs-moteurs ? des multicylindres ? de la transmission par cardan ? des engins sportifs ?

— Je ne peux vous donner que mon opinion de commerçant. Les blocs ne sont plus combattus, puisqu'il est largement prouvé qu'il en est d'excellents. Acheteurs de machines munies de blocs et de machines munies de moteurs et boîtes séparés, sont divisés en camps à peu près égaux. Multicylindres et cardans doivent être réservés aux motocyclettes de luxe, si l'on veut éviter les malheurs. En ce qui concerne les engins sportifs, l'estime qu'il existera toujours une minorité, une aristocratie « d'amateurs » que n'effraieront jamais — au contraire ! — les solutions les plus audacieuses et les prix les plus astronomiques.

**LE** tansad connaît-il toujours autant d'amateurs ? Que pensez-vous du sidecar ?

— Oui. Et le tansad a lui aussi, sa part, dans la grande vogue de la motocyclette. Pour de longues randonnées à deux, je recommande au minimum 250 cmc. Il n'existe pas de moyen de transport plus économique permettant aux classes peu fortunées de tirer le maximum d'agrément de quelques heures de liberté. Le sidecar, est, en plus confortable, un véhicule également idéal pour le tourisme économique

et je l'utilise personnellement depuis bien longtemps. Les sidecars se vendraient encore mieux, ainsi que les cyclecars-voiturettes s'il n'y avait pas dans les grandes villes et surtout à Paris, comme grave obstacle à leur diffusion : les difficultés de garage : prix et éloignement.

**DANS** le choix et l'achat d'une motocyclette, les femmes influencent-elles les hommes ?

— Hum !... Hum !... Question embarrassante. La ligne de la machine, la couleur du réservoir, les restes du nickel, du chrome et de l'émail ont, pour elles, plus d'importance que les vertus mécaniques, vantées par le vendeur. Il est vrai que pour bien des hommes...

Mais l'influence des femmes se fait surtout sentir lorsqu'il est question d'argent : conditions, modes de paiement. En général, et avec raison, les femmes sont plus « dures » que les hommes.

**AVEC** votre expérience de coureur motocycliste et de commerçant, pouvez-vous dire si les manifestations sportives exercent une influence heureuse sur le commerce motocycliste ? Quelles formules d'épreuves souhaiteriez-vous ?

— Oui, les épreuves — certaines épreuves — influent favorablement sur la vente (et c'est pourquoi j'y participe) mais ce sont les épreuves de propagande où il arrive au but un grand nombre de concurrents qui « portent » le mieux sur masse des acheteurs, composée surtout de profanes. Que cela ne réponde pas au désir des purs sportifs, c'est possible. Faisons donc : 1° des épreuves de tourisme qui soient avant tout, des épreuves de propagande ; 2° des épreuves « sportives » pour hommes et machines « hors-classe », comme le Bol d'Or, où ne sont pas tolérés les changements de pilotes et 3° des épreuves d'endurance réellement probantes, pour démontrer la seule valeur des machines, pour cela, des rondes de 24, 48, 72 heures, etc. sur autodrome avec trois ou quatre pilotes pouvant se relayer au guidon d'une même machine et une surveillance impitoyablement assurée par de nombreux commissaires.

**EN** résumé, y a-t-il encore de beaux jours en perspective pour le commerce motocycliste ?

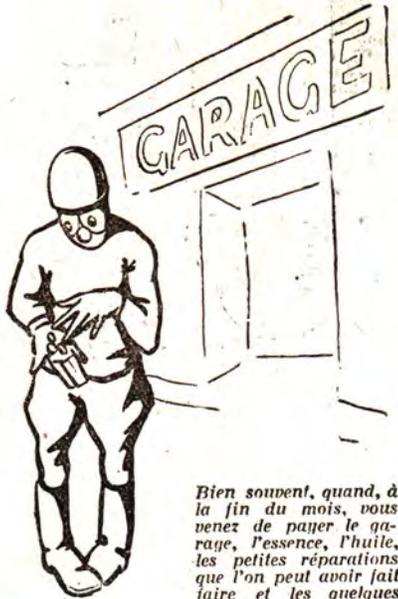
— Mais oui ! Les affaires sont dures actuellement, mais cela est général. Il est bon de noter que cette crise des affaires tend à épurer le marché motocycliste. Bons constructeurs et bons agents groupent autour d'eux une clientèle toujours fidèle ; ceux-là sont assurés du lendemain et peuvent avoir confiance dans l'avenir. Des maisons peu sérieuses sont, sans doute, appelées à disparaître. Qui les regrettera ?

**C'EST** sur cette dernière considération que nous primes congé de M. Jacob, dont les opinions que nous publions seront utilement commentées par tous : constructeurs, agents, usagers et organisateurs sportifs.

L. COURVAN.

# La responsabilité des Garagistes

par GARDENAT



Bien souvent, quand, à la fin du mois, vous venez de payer le garage, l'essence, l'huile, les petites réparations que l'on peut avoir fait faire et les quelques accessoires dont on a doté sa machine, on s'aperçoit que la note était plutôt salée...

Le garagiste est un monsieur avec lequel le motocycliste a de fréquents contacts. C'est à lui qu'il confie sa machine pour l'abriter la nuit contre les intempéries du ciel et les méfaits des hommes. C'est lui qu'il charge du soin de la soigner lorsqu'elle est détraquée et ne marche pas. C'est lui, enfin, qui quotidiennement, fournit l'essence nécessaire à sa consommation. Des fonctions aussi variées et aussi étendues, qui s'inspirent de celles du père nourricier et du médecin, créent entre motocyclistes et garagistes des relations généralement empreintes de cordialité et de confiance. Cependant il n'est beau ciel qui ne soit traversé parfois de nuages. Au cours des multiples opérations dont la moto est l'objet dans les garages, elle peut subir certains dommages. Qui doit en supporter la responsabilité ?

Lorsque la moto est confiée au garagiste pour qu'il en assure simplement la garde pendant un temps déterminé, il est responsable des faits qui sont la conséquence d'un défaut dans la manière dont cette garde était assurée. La machine lui est, en effet, confiée pour qu'il veille sur elle de telle sorte qu'il ne lui survienne aucun mal, et il reçoit même une rétribution pour cela, il doit donc prendre toutes les dispositions utiles pour qu'elle soit surveillée d'une façon convenable.

Le cas type est celui où la moto serait volée au garage. Il est incontestable qu'en pareil cas le garagiste serait responsable de sa perte et devrait en indemniser le propriétaire. La question a été tranchée par un jugement du tribunal de commerce de Lyon dans un cas où un aubergiste avait, un jour de fête, installé un garage de fortune dans une remise pour les personnes qui consommaient chez lui. Le digne aubergiste prétendait n'avoir visé qu'à rendre service à son prochain. S'il demandait une rétribution de 3 francs par moto, c'était simplement pour que le service rendu gracieusement ne dégénérât pas en abus. Cette argumentation était peut-être un peu tirée par les cheveux. L'espèce,

comme on dit au Palais, était pourtant moins favorable que dans le cas général d'un véritable garage, organisé spécialement pour la garde des véhicules. Voici en quels termes s'est exprimé le jugement : « Attendu que, par exploit en date du 22 mai 1926, Ageron a fait assigner Lacharme, aubergiste à Limonest, en paiement outre intérêts et frais : — 1° De la somme de 6.130 frs., représentant la valeur d'une motocyclette qu'il avait mise en dépôt dans le garage de Lacharme, pendant la durée de la course de Limonest, et qui lui a été volée ; — 2° Celle de 600 francs, représentant la majoration pour l'achat d'une nouvelle machine du même modèle ; — Attendu que Lacharme résiste, prétendant que le dépôt de véhicules dans sa grange et sous son hangar, à l'abri de la pluie, a été fait par chaque propriétaire, sous leur propre responsabilité et sans son intervention ; qu'il avait accordé ce dépôt comme une faveur et pour que cette faveur ne dégénérât pas en abus, il se vit dans l'obligation d'imposer le paiement d'une somme fort modeste de 3 francs. — Qu'étant aubergiste, il ne faisait pas la profession de garagiste, et, dès lors, n'entendait assumer aucune responsabilité ; que Ageron ne peut pas



Le garagiste est-il responsable des accessoires qui se trouvent sur votre moto ? Si un outil, la pompe, ou une sacoche disparaît, vous n'avez que peu de chances d'être dédommagé. Mais que ces « emprunts » ne s'étendent pas aux parties vitales de votre mécanique.

faire la preuve du dépôt, ne possédant aucun écrit ; qu'il demande l'incompétence du Tribunal de commerce, les faits invoqués étant complètement étrangers au commerce des parties ; qu'il ne peut y avoir qu'un contrat de louage par Lacharme aux touristes d'une partie de sa grange ou de son hangar et, dans ce cas, Ageron aurait à prouver une faute qu'il n'invoque pas ; — Attendu qu'Ageron soutient que le dépôt est prouvé par le rapport de la gendarmerie ; que ce dépôt était salarié ; que Lacharme est donc tenu à le restituer et, à défaut, de payer la valeur de l'objet qui lui avait été confié ; — Attendu sur la compétence, qu'Ageron et Lacharme sont tous les deux commerçants ; que Lacharme avait transformé son écurie et son hangar en garage dans un but lucratif ; qu'en exigeant un paiement pour le dépôt de motocyclettes et en indiquant sur

sa grange qu'elle était affectée à un garage, il a fait un acte commercial ; qu'il y a donc lieu de rejeter l'exception d'incompétence « ratione materiae » ; — Attendu que l'information ouverte par le Parquet de Lyon ne peut modifier la responsabilité de Lacharme, qu'il n'y a donc pas lieu de surseoir à statuer ; — Attendu que Lacharme a reconnu le dépôt et adressé d'ailleurs lui-même une plainte au Parquet contre l'auteur du vol ; — Attendu que l'article 1927 de Code civil est formel et oblige le dépositaire à apporter dans la garde de la chose déposée les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des choses lui appartenant, que la responsabilité de Lacharme doit être appréciée conformément à l'article 1928 ; — Attendu qu'il n'est pas contesté par Lacharme que ce dernier percevait une redevance pour chaque véhicule remis dans son hangar ; que cette redevance variait selon l'importance des voitures et était de 3 francs par motocyclette ; — Attendu que Lacharme a commis une faute en ne s'entourant pas pour le dépôt des véhicules mis chez lui, de toutes les précautions nécessaires pour rendre le bien qu'il avait reçu en dépôt, moyennant rétribution ; — Attendu qu'il ne s'agit pas du dépôt nécessaire, mais d'un dépôt ayant été sollicité par enseigne et rémunéré ; que, dans ces conditions, l'article 1953 du Code civil limitant à 1.000 francs la responsabilité de Lacharme, ne doit pas être appliqué ; — Attendu que Lacharme n'est tenu de remplacer que la chose disparue et la valeur que celle-ci avait au moment de sa disparition ; qu'il est prouvé que la valeur de la motocyclette d'Ageron, achetée vingt jours auparavant, était de 6.130 francs, somme à laquelle Lacharme doit être condamné ; — Attendu que les dépens sont à la charge de la partie qui succombe ; — Par ces motifs : — Se déclare compétent, rejette l'exception de suris ; — Sur le fond, condamne Lacharme à payer à Ageron, outre intérêts de droit, la somme de 6.130 francs, montant de la motocyclette disparue ; — Le condamne aux dépens ».

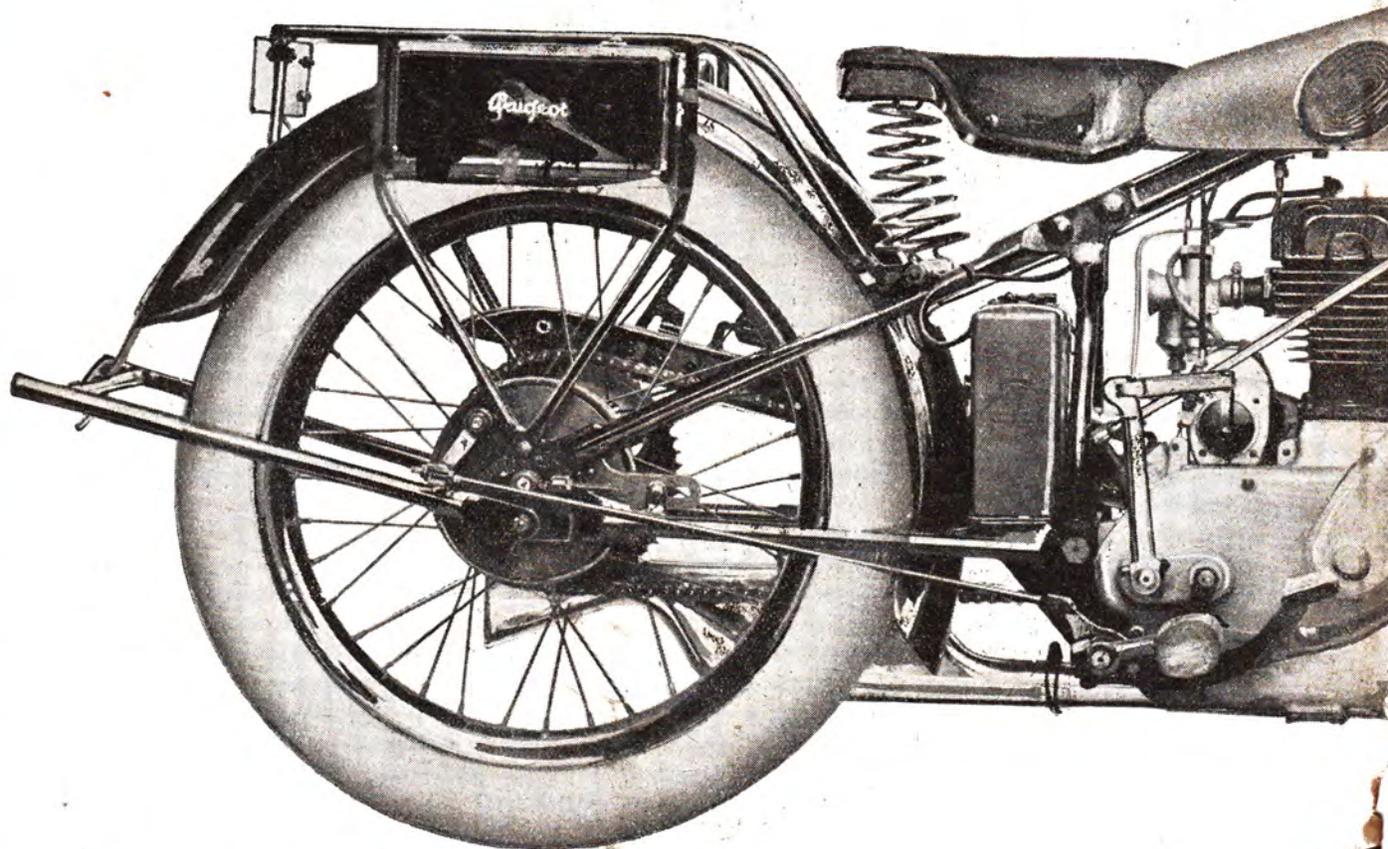
Un cas analogue peut se présenter lorsqu'un employé du garagiste, profitant



Il est bien des garagistes qui n'hésitent pas à vous présenter des notes fabuleuses. Et quand, par hasard, vous vous plaignez de réparations sabotées, le responsable s'excusera en déplorant l'incompétence de ses ouvriers.

# La P. 111 LA PL

ne coûte que **4.450<sup>frs</sup>**



## La P. 111

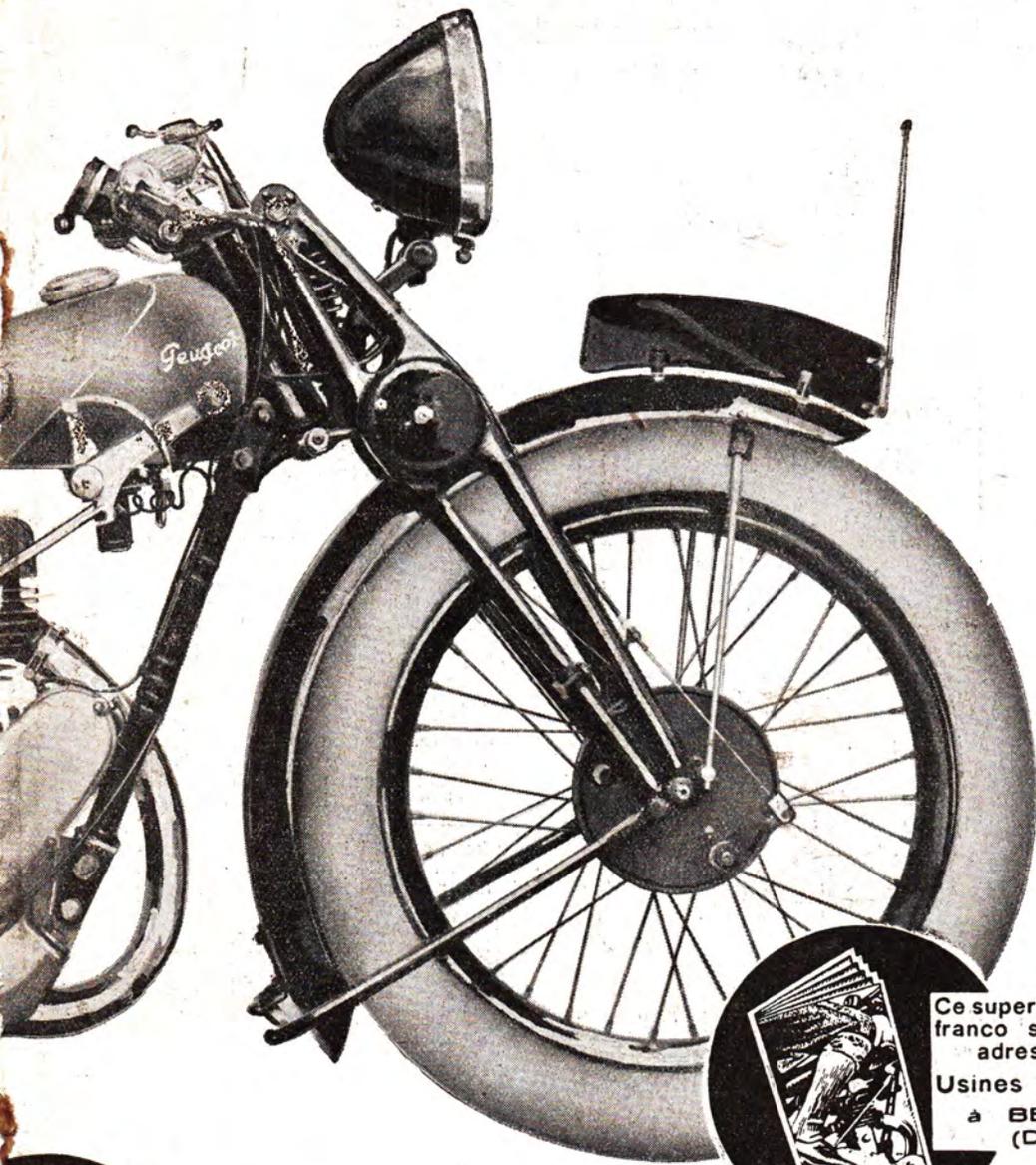
La P. 111, la nouvelle 4 CV Peugeot est une machine à grande réserve de puissance convenant admirablement au grand tourisme en solo ou 'tan-sad. D'un équilibre parfait elle obéit aux plus légers réflexes de son cavalier et sa conduite ne fatigue pas même sur de très longs parcours. Puissante, souple et maniable, la P. 111 convient bien aux routes françaises.

*P. 111. - Cat: 350 cm<sup>3</sup> - Bloc moteur 4 temps 3 vitesses Puissance fiscale 4 CV - Cadre en acier forgé - Amortisseurs de suspension et de direction - Embrayage métallique fonctionnant dans l'huile - Freins à tambours de grand diamètre et mâchoirs extensibles se réglant à la main - Pneus ballons de 26 - 3,5.*

Prix . . . . . Frs **4.450**  
Supplément pour éclairage par dynamo, batterie. Frs **550**

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

# US MODERNE DES 4cv



Ce superbe catalogue  
franco sur demande  
adressée aux  
Usines PEUGEOT  
à BEAULIEU  
(Doubs)

# Peugeot



Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

d'un défaut de surveillance, se sert de la machine et la détériore. La jurisprudence, retenant la responsabilité du garagiste du fait de son préposé, décide qu'il doit être condamné à indemniser le propriétaire du préjudice subi.

Lorsque le motocycliste confie sa précieuse deux roues à un garagiste pour la faire réparer, la question de la responsabilité encourue par celui-ci en cas d'avarie est assez discutée. Certaines juridictions ont, en quelque sorte, considéré que les garagistes étaient les médecins de la motocyclette et leur ont en conséquence, appliqué les règles de la responsabilité médicale. On sait que nos excellents docteurs ont fini par faire admettre que l'erreur était le fondement de la médecine et que, dès lors, elle ne pouvait suffire à rendre le médecin responsable. Il ne peut être tenu pour



Si un accident survient, entraînant la destruction de votre belle supersport et peut-être aussi la détérioration de votre peau, le garagiste devrait être reconnu responsable, s'il est prouvé qu'une mauvaise réparation fut cause de la chute.

tel que s'il commet ce qu'on appelle une faute lourde, c'est-à-dire s'il fait une de ces gaffes monumentales qui supposent une ignorance crasse des règles élémentaires du métier. Quand il pratique une opération, il peut se tromper et même lorsque son erreur entraîne la mort du patient on ne lui peut rien s'il n'est pas établi que vraiment cette erreur exède toutes limites ou s'il n'a pris aucune des précautions que dictait le bon sens élémentaire, si, par exemple, il a opéré en état d'ivresse ou s'il a oublié un gros outil dans le ventre de l'allongé du billard. Une telle jurisprudence est bien agréable pour les ignorants et les gaffeurs. Certains tribunaux l'ont étendue aux garagistes. Ceux-ci ne répondraient des accidents ou des dégâts survenus au cours des réparations dont on les a chargés que s'ils ont commis une gaffe vraiment inexcusable. C'est ainsi que le garagiste ne serait pas responsable lorsque le client s'étant plaint du régime du moteur, un mécanicien l'a emballé pour se rendre compte de ce qui se passait et que cet essai malencontreux a abouti à tout mettre en salade. C'est là, a-t-on dit, un risque nécessaire à la réparation, le garagiste n'en peut pas être responsable, d'autant plus qu'en fait il lui est souvent impossible d'avoir des mécaniciens qui connaissent bien leur métier.

Je crois qu'il faut protester vigoureusement contre une telle manière de voir. Les garages pratiquent des prix assez confortables pour être en mesure d'avoir des ouvriers suffisamment expérimentés et pour assumer les risques des réparations dont ils prennent la charge. Ce n'est pas au client, généralement fort ignorant des choses de la mécanique, à leur indiquer comment ils doivent procéder

aux réparations qui leur sont demandées, c'est à eux de le savoir.

S'ils grillent la machine en procédant à une soudure sur le réservoir d'essence sans l'avoir vidé ou s'ils font éclater un pneu en le gonflant trop, ils doivent en être déclarés responsables.

Il est un cas où la responsabilité des garagistes n'est pas discutée, c'est lorsque au cours des essais d'une machine qu'ils ont réparée, ils viennent à causer un accident. Ils sont responsables de l'employé qui conduisait à ce moment-là, même si le propriétaire de la machine était présent, à moins qu'il ait lui-même donné au conducteur des instructions personnelles d'où est résulté l'accident. C'est ce qu'a jugé la Cour de Paris par un arrêt du 3 juillet 1930, ainsi conçu : « Considérant, en fait, qu'il est acquis aux débats que Léonard, propriétaire de la voiture cause de l'accident, avait confié cette voiture à Davis, entrepreneur chargé de la réparer, et que celui-ci procédait à des essais avant de rendre la voiture à son propriétaire lorsque se produisit l'accident au cours duquel Pontnoou fils a été mortellement blessé ; — Considérant que Pontnoou prétend que le conducteur de l'automobile et le propriétaire de la voiture sont tous deux responsables et demande contre eux solidairement et subsidiairement contre Davis seul condamnation en 45.000 francs de dommages-intérêts ; — Considérant



Il ne faut pourtant pas demander l'impossible et si vous demandez à un motoriste de faire une moto avec un amas de vieilles ferrailles, vous ne pourrez vous plaindre si l'ensemble ne présente pas, par la suite, un coefficient normal de sécurité.

que l'article 1.384 paragraphe premier du Code Civil dispose qu'on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde ; qu'il rattache la responsabilité à la garde de la chose et non à cette chose elle-même ; que, d'autre part, il ne vise pas la qualité de propriétaire mais celle de gardien de la chose qui a causé le dommage ; — Et considérant qu'il résulte des faits ci-dessus exposés que l'accident est survenu alors que Léonard s'était cessé de sa voiture pour la confier aux soins de Davis, chargé de la réparer et qui, par suite, en avait la garde ; qu'au surplus, ce dernier conduisait la voiture lorsqu'elle a renversé Pontnoou fils, qu'il importe peu que Léonard ait lui-même pris place dans la voiture à côté de Davis pris qu'alors cette voiture n'était plus en droit sous son contrôle et échappait juridiquement à son autorité ; qu'il ne peut donc être considéré comme ayant été son gardien au moment de l'accident ; — Considérant, d'autre

part, que Davis n'était pas le préposé de Léonard, le contrat de louage d'ouvrage intervenu entre les parties ne créant entre elles aucun lien de subordination ; — Considérant que Davis doit donc être déclaré seul responsable vis-à-vis de Pontnoou père ».



Il arrive parfois que, sous prétexte d'essais, l'ouvrier du garage va faire un tour... et entre en contact brutal avec une borne, un arbre ou un autre véhicule, bien heureux quand il ne renverse personne. La responsabilité du patron est alors nettement engagée.

RESTE le cas de l'alimentation d'essence. Il arrive parfois, que cette essence s'enflamme au moment où on remplit le réservoir. La machine est détruite ou son propriétaire brûlé. En principe le garagiste est responsable comme gardien du distributeur et tenu à ce titre de sa surveillance. (Trib. civ. Seine, 5 décembre 1929.) Cependant s'il était établi que l'accident a été causé par une faute du motocycliste, par exemple, parce qu'il s'est approché en fumant ou a mis intempestivement son moteur en marche, le garagiste serait indemne de toute responsabilité.

Au fond, on est ici en présence de questions nouvelles que nos vieux codes ont naturellement ignorées. Privés de leurs guides habituels les juges hésitent sur les décisions à adopter et s'égarant parfois. Les motocyclistes doivent insister



Attention à l'alimentation en essence : ne faites alors aucune imprudence telle que fumer ou mettre votre moteur en marche.

sur ce principe de bon sens en même temps que de droit, à savoir que la rétribution raisonnable du travail du garagiste oblige celui-ci à bien faire ce travail et le laisse responsable des fautes ou des erreurs commises pendant son exécution.

L. GARDENAT.

# Éclairage électrique

## par dynamo et batterie

Par H. P. BORESTROKE



ÉCLAIRAGE électrique doit être considéré non comme un accessoire, mais comme un organe essentiel d'une motocyclette. Non seulement un phare, mais encore une lanterne arrière est indispensable. Le cataphote, recon-

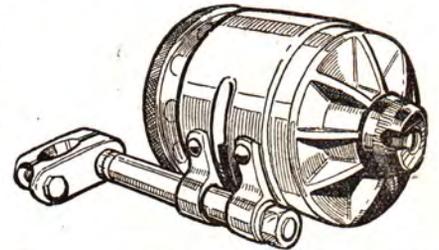
naissions-le, placé à une place quelconque et sous un angle quelconque, n'est pas suffisant. Il ne doit être considéré que comme un signal destiné à remplacer la lanterne arrière quand celle-ci a une défaillance. La lanterne arrière est assurément placée dans un endroit très exposé aux chocs et aux vibrations, ce qui n'est pas fait pour prolonger la durée de l'ampoule, mais on peut, avec un peu d'ingéniosité, concevoir un système amortisseur. Il existe une lanterne arrière tout en caoutchouc, de fabrication anglaise c'est une idée excellente. Bref, éclairage électrique et éclairage électrique complet (y compris lanterne arrière, lanterne pour les instruments de bord et même si possible une baladeuse précieuse pour les pannes nocturnes).

Nous n'avons pas ici à marquer une préférence pour l'alternateur ou pour la dynamo avec batterie. Il y a tout d'abord une différence de prix très sensible. L'extrême simplicité de l'alternateur, la sécurité de son fonctionnement, le peu de soins qu'il réclame sont, indé-

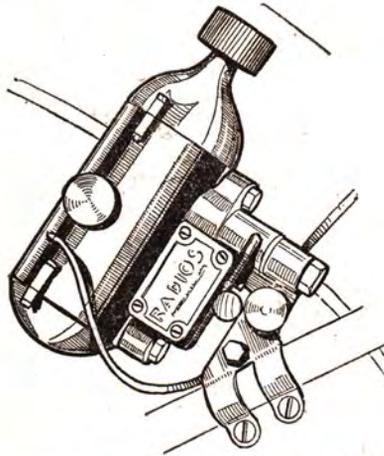
pendamment de son prix, des arguments de grand poids. D'autre part la dynamo avec batterie permet, sans adjonction d'une batterie de piles, l'éclairage à l'arrêt, la commande de l'avertisseur, l'alimentation d'un système d'éclairage plus complet. Les deux gros arguments qui militent pour son emploi sur les voitures n'existent pas sur les motos. Nous n'en sommes pas, ou du moins pas encore, au démarrage électrique et à l'allumage par batterie. On ne peut concevoir une voiture sans ces deux particularités, et par conséquent sans une installation électrique avec dynamo et batterie. Naturellement, pour la moto il n'en est pas de même et l'alternateur constitue un appareil très pratique, et moins coûteux. Au point de vue entretien, il est peut-être plus à l'abri des maladroites et des négligences, plus rustique en un mot. Ce serait cependant une erreur de considérer l'éclairage dynamo-



miques. L'éclairage est dans les deux cas excellent du moins avec des appareils soignés. Nous avons personnellement essayé longuement les deux systèmes sans avoir jamais eu le moindre ennui et nous serions bien embarrassés si nous avions à guider le choix de nos lecteurs. Réponse de Normand, nous dira-t-on, mais seule réponse sincère possible. Notre but sera seulement de donner à nos lecteurs quelques indications pour leur permettre de comprendre le fonctionnement d'une installation élec-



Un autre mode d'entraînement de la dynamo: un galet avec sur-face de friction en toile porte sur le volant extérieur du moteur. On a ainsi une dynamo débrayant lorsque le moteur tourne, même si la machine est au point mort.



Voici un exemple de dynamo dont l'entraînement se fait automatiquement par friction d'une molette sur le pneu arrière. Sur le modèle ci-dessus on remarque le conjoncteur-disjoncteur formant bloc. On obtient par ce système le maximum de simplicité de montage.

batterie comme délicat. Nous pouvons d'ailleurs utiliser des batteries alcalines qui sont d'une résistance à toute épreuve. Au fond une bonne installation à dynamo batterie ne demande guère d'autre soin que la vérification périodique du niveau de l'électrolyte dans la batterie. Pratiquement les deux systèmes donnent une absolue satisfaction et sont fort écono-

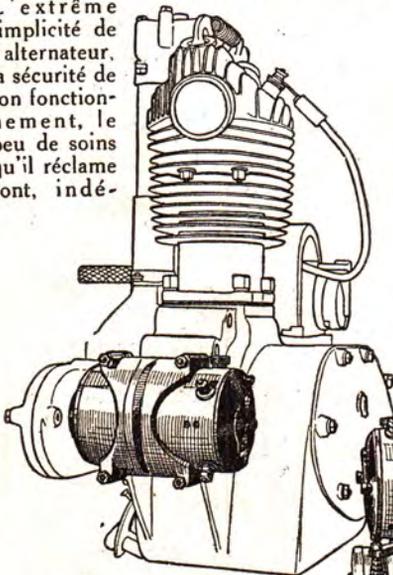
trique. Nous étudierons aujourd'hui l'éclairage par dynamo et batterie qui est naturellement le plus compliqué.

Une installation électrique de cette nature comprend une dynamo qui lorsqu'elle est entraînée par le moteur, produit un courant continu. Celui-ci est emmagasiné dans une batterie qui joue le rôle de réservoir régulateur de débit. De la batterie le courant va aux ampères, au klaxon, etc...

### L. dynamo

La dynamo présente des points communs avec une magnéto, car elle comporte des aimants entre lesquels tourne un induit. Mais ces aimants ne sont pas des aimants permanents, c'est-à-dire des aimants qu'on a aimantés une fois pour toutes, mais des électro-aimants, c'est-à-dire des aimants dont l'aimantation est provoquée par le passage du courant dans les spires d'un fil isolé enroulé autour d'un noyau de fer doux (cf. une bobine de sonnette électrique). L'avantage, c'est qu'on peut obtenir une aimantation beaucoup plus forte et ensuite qu'il est possible par divers artifices de faire varier cette aimantation et d'agir ainsi sur la production du courant.

L'induit présente également des différences. Des bobines de fil de cuivre isolé sont bien enroulées sur l'induit,



Sur les moteurs modernes, la dynamo d'éclairage est généralement placée devant le Carter dans un logement parfois venu de fonderie avec le Carter. Pourtant, il est de nombreuses maisons qui équipent leurs machines avec un système combiné de dynamo-magnéto. Ce bloc se place alors sur le socle habituelle de la magnéto.

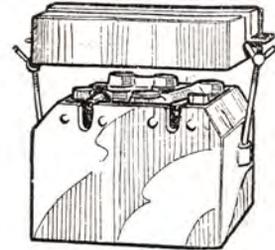
mais les extrémités de chaque bobine aboutissent à des languettes de cuivre, isolées les unes des autres et montées sur un tambour. L'ensemble constitue le commutateur. Sur le commutateur frottent les balais qui sont en charbon de corne et qui captent le courant pour l'envoyer à la batterie. Le rôle du commutateur est d'assurer que le courant passe toujours dans la même direction, sinon il serait impossible de charger un accumulateur. C'est comme si nous avions une pompe sans clapets qui aspirerait et refoulerait de l'eau dans une tuyauterie unique. Le réservoir resterait toujours vide. Il en est de même pour une batterie. Le commutateur ou collecteur permet que les courants parcourent le circuit toujours dans le même sens. On a une machine à courant continu.

L'induit d'une dynamo diffère en ce qu'il comporte, au lieu d'un simple bobine

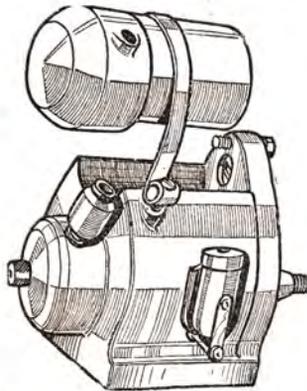
inducteurs par des fils branchés sur les fils conducteurs ; 3° l'excitation compound dans laquelle il y a deux circuits d'excitation distincts, l'un formé de gros fil et parcouru par le courant principal, l'autre de fil fin monté en dérivation. La difficulté pour une dynamo d'éclairage, c'est qu'elle doit, en dépit des régimes très différents auxquels elle tourne, débiter un courant sensiblement constant. C'est pourquoi on trouve sur les dynamos d'éclairage un troisième balai auquel aboutit une extrémité du fil des inducteurs. C'est par le déplacement de ce balai qu'on règle le débit de la dynamo. Toutefois, sur beaucoup de dynamos, il est fixe et par conséquent le débit ne peut être modifié.

Sur les motos se présente une difficulté supplémentaire. C'est que la batterie est d'une faible capacité et qu'elle ne se trouve pas de temps à autre déchargée par l'emploi d'un démarreur. La batterie est donc surchargée, ce qui produit la décomposition de l'électrolyte qui bouillonne et dont le niveau diminue. Aussi trouve-t-on sur les installations électriques de moto un tableau qui comporte des résistances agissant sur le circuit d'excitation. Il y a dans ce cas une deuxième borne pour le courant d'excitation et un fil joint cette borne au tableau. Celui-ci comporte généralement une position où le circuit d'excitation est interrompu de sorte que la dynamo ne débite pas, une position où fonctionne une résistance diminuant le courant d'excitation et enfin une ou deux autres sur lesquelles le circuit d'excitation reçoit le courant sans

faible et inférieur au courant que peuvent débiter les accumulateurs. Les accumulateurs peuvent être comparés à un ressort. Si rien ne retient ce ressort il se détend brusquement, si la force antagoniste est trop faible le ressort se détend progressi-



Type d'accum pour motos, c'est très bien protégé. Le bac est en matière moulée et le couvercle se trouve fixé par deux écrous à oreilles. Simplicité de montage pour vérification de l'acide et adjonction d'eau distillée.



Le démontage de la partie dynamo sur ce bloc est facile. Une simple bride en ressort maintient le tout. L'entraînement se fait entre les deux génératrices électriques par des engrenages sous carter étanche.

nage sur la branche du T de l'induit une série d'anneaux isolés les uns des autres et enroulés sur un tambour crénelé. Bien que le principe de ce montage soit simple nous n'engagerons jamais nos lecteurs à y toucher, il est d'ailleurs très rare qu'on ait des pannes d'induit. Elles ne doivent être en tout cas réparées que par un électricien compétent.

Pour que la dynamo fonctionne il faut qu'il y ait un commencement d'aimantation, fort heureusement le fer doux des électroaimants ne perd pas complètement son aimantation et ce qui subsiste suffit à assurer le fonctionnement de la machine au début. Ensuite le courant d'excitation des aimants est prélevé sur le courant fourni par la machine.

Pour les dynamos d'éclairage on rencontre deux types principaux de montage pour l'excitation des électroaimants inducteurs : 1° l'excitation en série dans laquelle tout le courant débité par la dynamo passe dans les inducteurs ; 2° l'excitation en dérivation dans laquelle le courant d'excitation est amené aux

entrave et ainsi permet à la dynamo d'atteindre son plein débit. A la rigueur on peut rouler même si ce tableau fonctionne mal et que la dynamo débite à pleine charge, mais il faudra très fréquemment vérifier l'électrolyte de la batterie d'accumulateurs.

Un organe extrêmement important c'est le joncteur-disjoncteur, appareil d'ailleurs très délicat et qui devra, en cas de fonctionnement défectueux, être réglé par le constructeur. Le rôle du disjoncteur est le suivant : quand la dynamo est arrêtée, elle ne débite évidemment pas. Si elle tourne lentement, son débit est

Si le courant de la batterie est plus fort que celui débité par la dynamo, il refoule celui-ci et c'est la décharge. Notre batterie serait toujours à plat. Il faut comme une soupape de sûreté qui empêche le courant de la batterie d'aller vers la dynamo. C'est le joncteur-disjoncteur. Celui-ci comporte un électroaimant avec deux enroulements. L'un par lequel passe le courant de charge, l'autre monté en dérivation et aboutissant à un contact par palettes et ressorts. Quand le courant est assez fort dans le circuit, les palettes sont attirées, se touchent et le courant passe. Le rôle du premier enroulement est simplement d'augmenter la puissance de l'électroaimant et ainsi de maintenir solidement la palette quels que soient les chocs. Quand le courant débité par la dynamo est insuffisant, le ressort écarte la palette subitement et le courant est coupé.

Nous donnons, à titre indicatif, les schémas de montage tels qu'ils conviennent à un des appareillages les plus populaires.

H.-P. BORESTROKE.

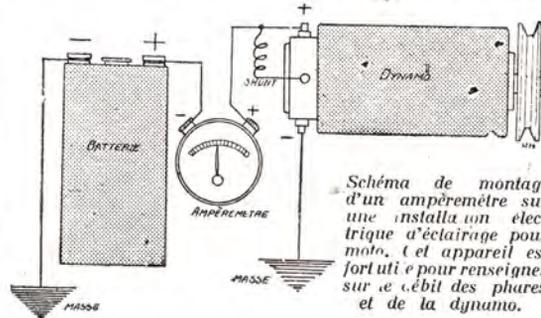


Schéma de montage d'un ampèremètre sur une installation électrique d'éclairage pour moto. Cet appareil est fort utile pour renseigner sur le débit des phases et de la dynamo.

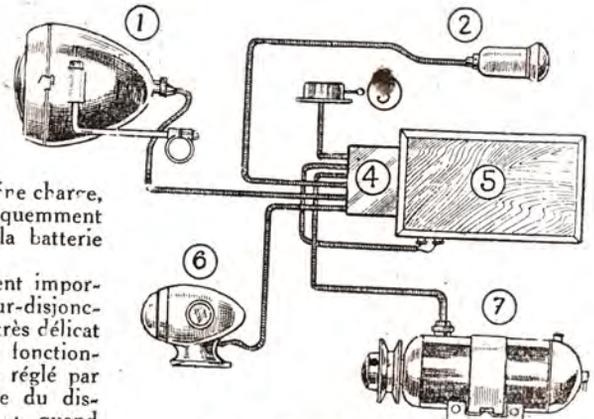


Schéma d'installation d'éclairage : 1° phare ; 2° lanterne AR ; 3° commutateur ; 4° joncteur-disjoncteur ; 5° accu ; 6° feu de position ; 7° dynamo.



# INFORMATIONS

## Les B. M. A.

Nous recevons de nombreuses lettres au sujet des B.M.A. Nous rappelons que, quel que soit le mode d'impôt adopté, les B.M.A. sont exemptés de permis de conduire et de carte grise.

Cher Ami lecteur,

— Tu fais encore partie de ces quelques milliers de lecteurs anonymes qui me font l'honneur de me lire.

— Tu as la gentille habitude de demander régulièrement la revue bien-aimée... et sans te lasser... je le sais.

— Tu me payes 25 sous... tous les samedis... et pourtant...

— Un simple petit geste de ta part changerait bien des choses. T'Abonner !

— Tu devrais d'abord pour moi un très Grand Ami... que je connais... et, en échange de l'appui que tu me porterais ainsi...

— Tu me recevrais des ma bouillon sans avoir à courir après moi : le vendredi à Paris.

— Je ne te coûterais que 16 sous.

— Tu pourrais profiter de mes petites Annonces Gratuites de mes Assurances, de mes Conseils, etc...

Allons, abonne-toi aujourd'hui même pour un an, et si tu ne le peux, fais-le pour six mois ou pour trois mois.

TA MOTO REVUE.

## Les premières sortent...

Les ateliers Gillet-d'Herstal ont sorti les premières 400 cmc. à soupapes latérales avec cylindre incliné. Ces superbes machines, que nous avons admirées lors du dernier Salon, ont donné le maximum de satisfactions bien que soumises à de longs et durs essais. La course de Lyon qui va s'ouvrir après-demain verra la fi. me liégeoise présenter ses plus récents modèles. Ce seront les 350, 400 et 500 tourisme et la 400 compétition.

## Une affaire...

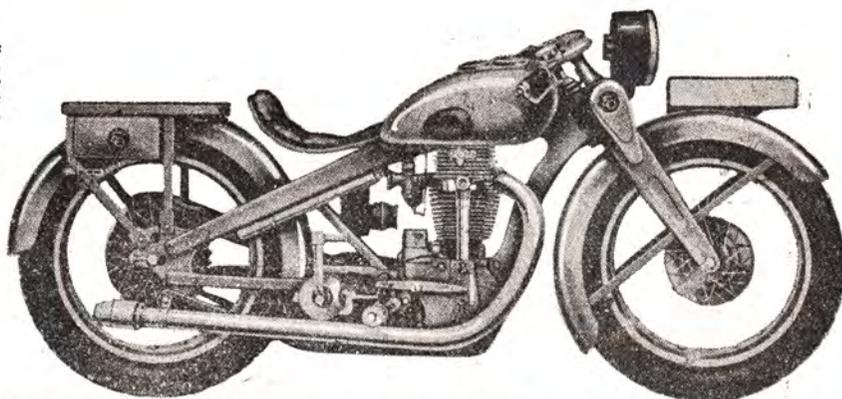
PÉAN PAUL, l'as motocycliste de notre Grande Marque Nationale Peugeot, nous prie de faire savoir aux clients susceptibles de faire l'acquisition d'une motocyclette, qu'il se tient à leur disposition pour un essai de machine et leur donner tous renseignements complémentaires sur les différents modèles.



Péan l'étoilé des coureurs motocyclistes est encore "pert" ne s'est-il pas distingué dans le dernier Paris-les-Pyrénées-Paris.

Péan possède plusieurs motocyclettes ayant participé à différents concours de Tourisme, à l'état de neuf, à vendre d'occasion.

Lui écrire de préférence ou s'adresser soit : au Magasin de Vente n° 71, avenue de la Grande-Armée à Paris, ou, au Dépôt de Paris, 40, rue Louis-Blanc, à Courbevoie (Seine).



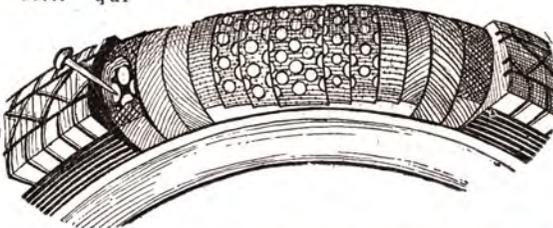
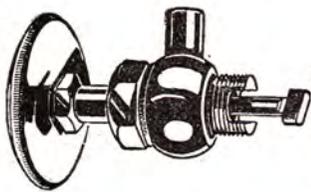
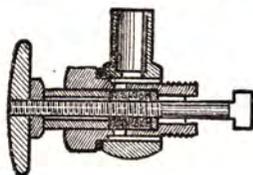
Une machine allemande bien caractéristique la Opel avec son cadre en duralumin, un moteur Küchen A. C. T., une fourche oscillante et un changement de vitesse commandé au pied. Remarque également la forme particulière de la selle.

## Une Référence

Le record mondial de la plus grande vitesse en automobile a été battu. Nos lecteurs savent que Malcolm Campbell pilotant son « Oiseau Bleu » atteint la vitesse remarquable de 394 kilomètres à l'heure. Il n'échappera à personne que les bougies ont accompli là une performance intéressante. Une indiscretion nous permet d'apprendre à nos lecteurs que le nouveau recordman du monde avait porté son choix sur des bougies K. L. G. C'est là une référence de tout premier ordre qui vient s'ajouter à tant d'autres.

## Un nouveau robinet d'essence

Vous rentrez chez vous après une bonne journée de travail. Le moteur tourne allègrement ; dans quelques instants vous serez à table, puis, soudain, le moteur a des ratés, ba-fouille et s'arrête net.



vous prend généralement loin de toute habitation. Et pourtant, la veille, vous aviez du carburant en quantité suffisante pour votre journée. Oui, mais votre robinet d'essence n'est pas étanche et pendant la nuit le précieux liquide s'est enfui. Comment faire pour remédier à ce grave inconvénient. Le remède est bien simple. Munir votre machine du robinet d'essence Handy. Avec ses disques multiples en liège paraffiné, à compression réglable, il n'y a pas de fuites à craindre.

Ce nouveau robinet est d'un encombrement très réduit, sa finition parfaite (il est entièrement chromé ou nickelé) en fait un accessoire de luxe qui ne dépare aucune machine. Ajoutons que son prix est des plus modiques et vous comprendrez facilement la raison du succès remporté par Handy et son nouveau robinet d'essence.

## Nos assurances

MÊME si vous n'êtes pas assuré contre les accidents que vous pouvez occasionner aux tiers, il est absolument indispensable de prendre vos précautions pour les accidents que l'on peut vous occasionner, de même pour les contraventions dont vous pouvez être victime, pour excès de vitesse, lumière, défaut d'éclairage, oubli des papiers : cartes grise, rose ou verte, stationnement dans un endroit interdit, etc...

Pour tout ceci, vous pouvez obtenir aide et assistance et le paiement des frais, en adhérant à ce que l'on appelle une contre-assurance.

Nous pouvons vous fournir la « D. A. S. » ou la « D. I. A. » ou encore « Le Bouclier », et moyennant un ensemble forfaitaire que vous ne pouvez certainement trouver nulle part ailleurs.

Demandez nos notices à notre Service des Assurances.

## Un pneu increvable

Tous les motocyclistes sont certainement d'accord pour reconnaître qu'un ras énorme serait fait par la locomotion routière, si les crevaisons et les éclatements étaient

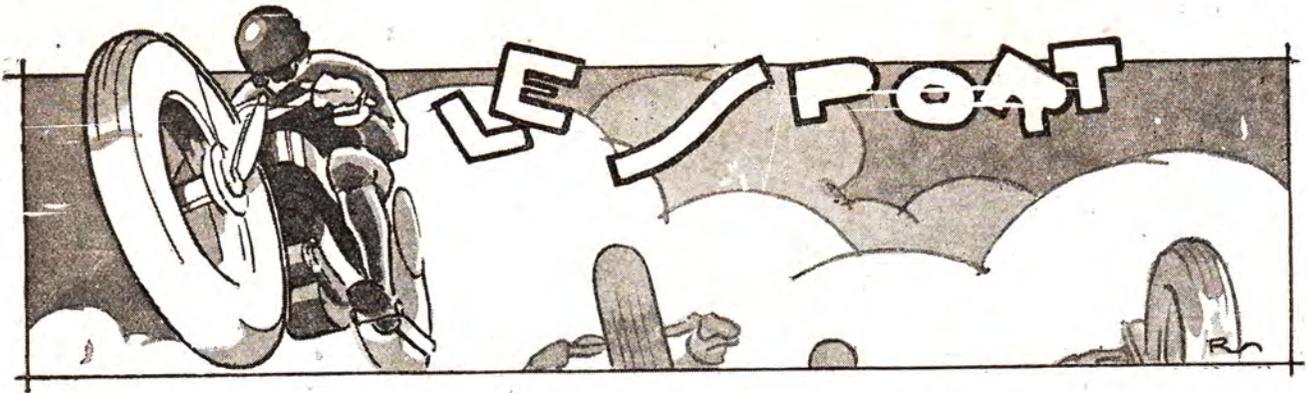
supprimés. Eh bien, il existe un pneu increvable ! C'est l'imperforable Menjou, marque française, dont la maison est 65, rue de la Chapelle, à Paris. Ce pneu est constitué par de multiples couches de corde noyées dans de la gomme, ceci pour donner de la souplesse et par trois couches superposées de petits disques d'acier, également noyées dans la gomme, et réparties sur toute la circonférence de l'enveloppe. Pour les motos, il existe actuellement la dimension 27 x 4, dont le prix est de 490 francs pièce. Mais *Moto Revue*, a réussi à obtenir les prix suivants :

Lecteurs au numéro : pièce 440 francs, les deux 820 francs ;

Abonnés : pièce 380 francs, es deux 710 francs ;

Membres de la L. N. M. : pièce 30 francs, les deux 60 francs.

Toutefois la quantité de pneus livrés à ce prix est forcément limitée. Ceux qui veulent en profiter feront donc bien de se hâter.



### Les recordmen du monde

DEPUIS quelque temps on ne parle plus que des tentatives de record. Tantôt on chuchote que telle maison belge préparerait une supergonflée avec laquelle les records tomberaient comme des feuilles. Tantôt, on annonce à grand renfort de tam-tam publicitaire que tel grand as vogue vers les lacs glacés de la Suède afin de battre sûrement les records. Puis, le silence total... définitif et la tentative tombe dans l'oubli.

Si nous profitons de cette trêve pour faire un peu le point. Tout d'abord, nous allons examiner la question à un point de vue purement national. Combien y a-t-il de marques françaises qui possèdent des records mondiaux. Commençons par les petits cubes. En 75 cmc. une seule maison ; et un seul pilote : Janin, détiennent quatre records sur 23. Ce sont ceux des kilomètres et milles lancés et arrêtés. La plus grande vitesse est obtenue sur le kilomètre à plus de 75 km. En 100 cmc nous nous défendons mieux. Sur 16 records, 8 sont français. Les recordmen sont Train et Motopédale, respectivement, Liaudois et Rapeau

### Roubaix-Paris-Roubaix

NOUS sommes dans le dernier mois d'engagements pour Roubaix-Paris-Roubaix, organisé par le M. C. N. F.

L'article 7 du règlement de l'épreuve prévoit en effet que ceux-ci seront reçus à droits simples jusqu'au 14 mars à 17 heures, au siège du club. Les concurrents seront partagés en deux groupes : 1° les professionnels ; 2° les indépendants. Les indépendants ont intérêt à s'engager comme membres du M. C. N. F. car ils pourront participer à la distribution des prix en espèces réservés aux membres du Club.

### Paris-Nice

UN mois à peine nous sépare de la première grande épreuve qu'organise le Moto Club de Nice du 16 au 19 mars prochain.

Cette année Paris-Nice sera divisé en deux étapes. Paris-Grenoble-Grenoble-Nice. La seconde partie ne manquera pas de bouleverser le classement, d'autant plus que les pilotes auront à compter dans cette région si montagneuse avec le facteur « temps ». Pluie, neige, verglas, brouillard contribueront à secouer fortement les moyennes horaires.

La course en circuit fermé sur la moyenne corniche sera une exhibition du rendement des engins et de la virtuosité des pilotes après avoir parcouru plus de 1.000 km.

Le classement se fera : 1° Individuellement (professionnels et indépendants) ; 2° par constructeur ; 3° par club ; 4° par Nation.

### Le Rallye-Exposition du M. C. de Paris et de la Seine

LE M. C. P. S. organise, les 24 et 25 mai (Pentecôte), avec le concours de l'Auto, une épreuve dite Rallye de l'Exposition Coloniale (règlements de l'U. M. F. et de la F. I. C. M.).

L'épreuve se disputera du samedi 23 mai, 7 heures, au dimanche 24 mai, à 14 heures, avec une neutralisation du samedi, 21 heures au dimanche, 6 heures.

La moyenne exigée sera de 40 kilomètres. La moyenne maxima devra pas être supérieure à 45 et au minimum à 35. Les concurrents

ayant quatre records chacun. La vitesse maximum est de 96 kilomètres. En 125 cmc. la participation française est maigre : 4 records sur 29. Nous trouvons : Train avec Liaudois et Dollar avec Druz. Mais la plus grande vitesse est obtenue par Baschieri sur G. D. avec 104 de moyenne sur 50 kilomètres alors que Druz et sa Dollar n'ont réalisé que 103 sur le kilomètre lancé. Nous abordons maintenant la catégorie 175 cmc. Grâce à Rovin et à Monet Goyon la France épingle à son tableau de Chasse, 13 records sur les 26 existants. Comme pilotes ce sont : De Latour, Sourdout et Hommaire. La plus grande vitesse appartient à De Latour sur Rovin qui, sur 5 kilomètres, réalisa la moyenne horaire de 142 km. 045. Si dans cette catégorie, nous figurons plus qu'honorablement, en 250 cmc, il n'en n'est pas de même. Il est vrai qu'avec cette cylindrée, nous atteignons les classes où la lutte internationale devient la plus aiguë. Seule, la maison Monet et Goyon arrive à accrocher 3 records mondiaux avec Hommaire et Sourdout. Ce sont ceux des 1.000 et 2.000 kilomètres et des 1.000 milles. Leur

meilleure moyenne est de 88 kilomètres à l'heure. Si vous le voulez bien, nous n'insisterons pas sur les autres catégories de motosolli et les sidecars. Neus abordons les cyclecars. En 350 cmc. cinq records du monde sont français. Les recordmen sont Chéret et Leroy. Ce dernier, sur Royal sport. La meilleure moyenne appartient au premier nommé qui, sur 1 kilomètre lancé, réalisa une vitesse supérieure à 113. Eu cyclecars 500 cmc, nous ne sommes pas mieux partagés, puisque seuls, Dhôme et sa Morgan et Annino nous apportent 3 records. Nous n'avons pas même la consolation d'avoir la plus grande vitesse de la catégorie qui revient à Mrs Stewart avec 129 km. 692 sur 5 kilomètres, alors que Dhôme n'a réalisé que 121 km. 053 sur un mile lancé. Il est vrai que deux années séparent les 2 performances. Quant à la catégorie 750 cmc, seul l'éger nous apporte le record des 24 heures avec 53 km. 479 de moyenne.

Voici très rapidement esquissée la situation de nos nationaux, par rapport aux records mondiaux. Espérons que 1931 la verra se modifier, en notre faveur.

## CALENDRIER

La lettre O, devant l'épreuve indique "Epreuve officielle".

### Calendrier Sportif MARS

- 8-0 Chanteloup (M. C. F.).  
0 Kilomètre lancé à Tarbes (V. M. Midi)
- 14-0 Paris-Nice (M. C. Nice).
- 15 Rallye ballon (A. M. C. F.).  
Rallye-paper (M. C. Lorrain).
- 19-0 Paris-Nice (M. C. Nice).
- 0 Course de vitesse (M. C. Nice).
- 22 Coupe Intersection (régularité) (M. C. Duonisien) réservé.  
0 Grand Prix de Tunisie.  
Rallye-ballon (M. C. Charpennois).
- 29 Rallye-lampion (M. C. Lorrain).  
0 Roubaix-Paris-Roubaix (M. C. Nord de la France).

### AVRIL

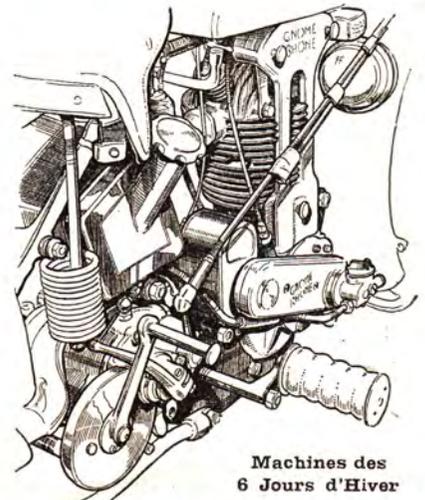
- 4-0 Circuit du Sud-Ouest (M. C. Bordeaux).
- 5-0 Kilomètre lancé (A. M. C. de Marche) Belge.
- 0 Circuit du Sud-Ouest (M. C. Bordeaux).
- 0 Circuit de l'Aisne (M. C. Aisne).
- 0 Course de côte de Saint-Lô (A. C. Ouest).
- 0 Circuit de l'Estérel-Plage (M. C. Nice).

Dans un rayon de 100 kilomètres de l'arrivée, les concurrents ne devront emprunter que des routes nationales, sur lesquelles des commissaires auront mandat de contrôler les passages des participants.

Le classement sera donné par :

- 1° L' plus grand kilométrage parcouru ;
- 2° Par la moyenne.

En cas d'ex aequo sur ces deux points, la faveur sera donnée à la plus petite cylindrée ; 2° au plus grand nombre de pointages du carnet de route et au besoin au moyen d'épreuves auxiliaires. L'arrivée aura lieu place des Ecoles, à Charenton. Renseignements 5, av. Victoria.



Machines des 6 Jours d'Hiver

La Gnôme-et-Rhône D 4. Remarquer à l'égale de culbuteur de rechange sur la commande des vitesses et la protection des joints du carburateur.

rents ayant dépassé la moyenne maxima ou n'ayant pas atteint la minima seront éliminés.

L'itinéraire et les routes sont laissés au choix du concurrent. Le kilométrage sera calculé d'après le Mich'lin, sur les routes nationales et départementales seules.



### M. C. de Villeurbanne Calendrier sportif 1931

1<sup>er</sup> mars, Banquet du cinquième anniversaire; 4-5-6 avril, Pâques. Sortie ur Sainte-Marie-de-la-Mer; 26 avril, Course de côte du Rec us (U. M. S.); 3 mai, Rallye Radium (M. C. V. R.); 14 mai, Ascension. Sortie sur Les Écharmeaux; 23-24-25 mai, Pentecôte. Sortie sur les monts d'Auvergne (visite des lacs); 14 juin, Grand Prix de Lyon (M. C. L. et A. C. R.); 21 juin, Rallye Stopp (M. C. V. R.) et concours de pêche; 28 juin, Epreuve de tourisme du Forez (A. C. F.); 5 juillet, Circuit de l'Ain (U. M. A.); 12-13-14 juillet, Sortie sur les Gorges du Tarn, Les Causses, Dargilan et Aven-Armand; 19 juillet, Course de côte de La Baraque (M. C. A.); 2 août, Circuit de vitesse du Dauphiné (M. C. D.); 15-16 août, Sortie sur le Vercors et le Royans; 30 août, Course de côte des Justices (Vichy); 6 septembre, Rallye Peugeot (M. C. V. R.); 13 septembre, kilomètre lancé La Biolle (M. C. L. et A. C. S.); 4 octobre, Rallye-Bouboule et banquet de fin d'année (M. C. V. R.); 6 décembre, V<sup>e</sup> bal de la moto.

# LES CLUBS

### A L'Auto Moto Club du Gard

L'assemblée générale de ce club s'est tenue le 23 février. Nous extrayons de l'ordre du jour les questions suivantes: remplacement du pont suspendu de Remoulins, aménagement et suppression des passages à niveau, remplacement de la taxe trimestrielle, par une taxe sur l'essence.

### A L'Auto Moto Club de la Cité

L'A. M. C. de la Cité de Lyon, vient de renouveler son bureau de la façon suivante: président: André Savoye; vice-présidents: Allardon, Legré; secrétaire général: Azario; secrétaires adjoints: Gandelin, Perrier; trésorier général: Chabrand; trésorier-adjoint Barbier; conseillers: Deriau, Chinéa, Munoz, Sauzet, Farabet, Perret; archiviste: Pitta. Commission sportive: Président: Besadier; membres: Doublier, Munoz, Allardon; Commission touristique: président: Besacier; membres: Gandelin, Munoz; Commission des fêtes: Savoye, Chabrand, Azario; Commission de la presse: Gronier, Azario, Savoye; Commission du B. O.: Savoye, Azario,

## CALENDRIER MOTO OFFICIEL

### AVRIL

- Sortie en Alsace (M. C. Lorrain).
- Sortie vers Dijon (M. C. Paris), Nîmes (M. C. Charpennes), Bourges (M. C. Manola), Marans et Arcachon (M. C. Charente-Inférieure), Rouen-Vallée de la Seine (M. C. Seine), Boulogne-sur-Mer (A. M. Argenteuil), Sortie en Alsace (M. C. Lorrain).

d'honneur: M. Coste Joseph; président actif: Clérino Antoine; vice-président: Guérin Joseph; secrétaire: Jacou Jean; secrétaire adjoint: Martin Francisque; trésorier: Goudard Pierre; membres conseil: Pellerin Philibert et Cognel Marius.

### A L'A. M. C. de Creil

Le traditionnel banquet de l'A. M. C. a eu lieu le 7 février à Coye, chez M. Coupé Bourgeois, Restaurant du Petit Vatel. Bonne entrée, bon vin, franche gaieté pendant tout le repas à l'issue duquel un petit souvenir fut remis à notre ami Bila pour sa tenue si courageuse dans la dure épreuve des Six-Jours d'Hiver.

### A L'U. M. de Levallois

Répondant à la cordiale invitation de M. Saladin, président du Club des Jeunes Ailes, l'U. M. de Levallois, sous la conduite de son président, est allée le dimanche 15 février à Orly s'initier aux charmes de l'aviation. Après une visite aux appareils et une explication très détaillée sur le fonctionnement de l'école, M. Saladin offre un vin d'honneur, puis nous partons escortés par les avions



Un mariage à moto: dans le coin gauche, les deux mariés si écaristes. Naturellement, cette originalité est l'œuvre de l'A. M. A. T., groupement fort actif.

### A L'A. M. A. T.

DERNIÈREMENT l'A. M. A. T. a fêté joyeusement le mariage d'un de ses vice-présidents, M. Marcel Dugué avec Mlle Glinel. Nombreux furent les membres venus féliciter les nouveaux époux. 32 motos se trouvaient rassemblées place Gambetta; la cérémonie nuptiale eut lieu à la mairie du 20<sup>e</sup>. Après avoir présenté leurs meilleurs vœux aux nouveaux époux, et après un discours de M. Pépin, vice-président, tout le monde se quitta en laissant les jeunes mariés en tête à tête.

Il est rappelé aux membres de l'A. M. A. T. qu'à la date du 1<sup>er</sup> février 1931, le siège a été transféré au café de la Torpille, 9, faubourg du Temple (10<sup>e</sup>) où une permanence se tient tous les vendredis de 21 heures à 23 heures.

### Au Moto Club Tourellois

Le bal qui attira beaucoup de jeunesse motocycliste et sportive de la région, fut organisé avec un soin particulier par le Comité et rien n'y manqua, entrain des danseurs et danseuses, buvette, tombola, etc. tout ceci dans une salle joliment pavoisée et agrémentée de photos et gravures découpées dans bien des numéros de *Moto Revue*. Une tournée de propagande fut faite dans la journée, dans quelques communes avoisinantes, malgré l'état des routes recouvertes d'une épaisse couche de neige et les quelques bûches qui en résultèrent.



Chabrand; Censeurs: Chapelle, Farabet; Contentieux: M<sup>e</sup> Freissinet, Azario; photographie: M. Col.

### M. C. de l'Hay-les-Roses

Un M. C. s'est constitué à l'Hay-les-Roses et au cours de sa réunion préparatoire et constitutive qui s'est tenue en décembre dernier, il a adopté des statuts semblables à ceux que *Moto Revue* lui a communiqués. Voici la constitution de ce groupement qui a désigné son bureau provisoire ainsi qu'il suit: Président: M. Gabaret; Secrétaire: M. Sai; Trésorier: M. Cogneras.

### Moto Club Ripagérien

Un club motocycliste a été fondé à Rive-de-Gier avec le bureau suivant: président

### Au M. C. de Boulogne-Billancourt

Le Motor Club de Boulogne-Billancourt désireux d'étendre dans sa région le goût de la motocyclette et du cyclecar vient de créer une section à Clamart, la première réunion de formation a eu lieu le 18 courant, le bureau de cette section a été établi ainsi: vice-président, M. Tarreau; secrétaire-adjoint, M. Vincenot; trésorier-adjoint, M. Letur. Les réunions auront lieu tous les mercredi à 21 heures au café des sports, place de la Mairie, à Clamart, la prochaine réunion aura lieu le mercredi 4 mars.



**DERNIERE HEURE**

Nous venons de prendre connaissance au moment de la mise sous presse d'une circulaire du Ministère des Travaux Publics qui vient d'être adressée aux Préfets en leur signalant, qu'à la suite d'accidents graves, il y a lieu de réglementer l'usage du vélo, de la moto et du sidecar. M. le Ministre des Travaux publics propose donc, à MM. les Préfets de prendre l'arrêté type, ci-après, que nous livrons à la méditation des intéressés.

**Projet d'arrêté préfectoral réglementaire fixant les conditions auxquelles peut être autorisé le transport de personnes autres que le conducteur sur les cycles et motocycles avec ou sans sidecar.**

Nous Préfet du département d...  
 Vu la loi du 5 avril 1884, notamment l'article 99 ;  
 Vu l'article 62 du décret du 31 décembre 1922 sur la police de la circulation et du roulage ;  
 Vu la circulaire du Ministre des Travaux Publics en date du 6 février 1931 ;

Arrêtons :  
 Article premier. — Sur les cycles et motocycles à deux roues est interdit le transport d'enfants ou de personnes s'ils sont portés à bras ou placés à l'avant du conducteur.

Art. 2. — Est interdit le transport de plus de deux personnes sur un cycle ou motocycle à deux roues et de plus de trois personnes sur les machines munies de sidecar.

Art. 3. — Le transport de deux personnes sur un cycle ou motocycle à deux roues et de trois personnes sur les machines munies d'un sidecar est subordonné à l'observation des conditions suivantes :

a) Le véhicule sera muni de deux sièges distincts s'il s'agit d'un cycle ou motocycle et de trois sièges distincts s'il s'agit d'une machine munie d'un sidecar.

b) Les cycles sans moteur seront pourvus de deux systèmes de freinage à commande et transmission indépendante,



chacun d'eux étant suffisamment puissant pour arrêter et immobiliser le véhicule en charge sur les plus fortes déclivités. Les cycles à moteur demeurent soumis, en ce qui concerne les organes de freinage aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Article 4. — Les contraventions aux dispositions du présent arrêté seront constatées, poursuivies et réprimées suivant les règles en vigueur pour la répression des contraventions de simple police.

Les Sous-préfets, Maires, Commissaires de police, officiers et militaires de la gendarmerie et sous-officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Recueil des Actes administratifs de la Préfecture et publié dans toutes les communes du département.

Fait à ... le 15 mars 1931. Le Préfet.

**INFORMATIONS**

**Un concours de consommation**  
 Le 1<sup>er</sup> mars, le Club Motocycliste Nantais et le Moto Club Saumurois, organiseront un concours de consommation.

Il sera attribué à chaque concurrent, une quantité de carburant, variable suivant la cylindrée.

Les pilotes rouleront jusqu'à épuisement complet, et la plus grande distance parcourue désignera le gagnant.

**Le M. C. D. à Montlhéry**

Afin de permettre à ses adhérents de s'entraîner en circuit fermé, et par faire à la mise au point définitive de leurs machines, avant l'ouverture de la saison sportive du Moto-Club Dyonisien, M. Letorey a consenti à mettre à sa disposition le Circuit Routier de l'Autodrome durant toute la journée du 1<sup>er</sup> mars.

**Au M. C. Sévrien**

Le M. C. Sévrien a tenu le 4 février sa réunion générale à cours de laquelle ont été communiquées aux membres les remises consenties par différents fournisseurs. Les membres ont accueilli avec plaisir la proposition de M. Roger Bouvet concernant la création d'un Championnat du M. C. S. Une coupe viendra récompenser en fin de saison, l'activité et l'assiduité du vainqueur de ce championnat. La commission sportive a décidé de participer au Rallye-ballon organisé le 15 mars par l'A. M. C. F., les résultats comptant pour le championnat. Prochaine réunion générale le mercredi 4 mars, à 21 heures.

**Groupement motocycliste de Fontenay-sous-Bois**

M. G. Allain, secrétaire général du M. C. D., assisté de MM. Paris et Lejeune, président du groupe de Saint-Denis, organisait une réunion le 19 courant à Fontenay-sous-Bois, à laquelle étaient invités les motocyclistes de la région. Le bureau fut constitué comme suit :

Président (assesseur au C. G.) : Sadot Joseph ; secrétaire : Ferrari Georges ; trésorier : Brondeil Robert ; commissaire sportif : Ferrari Georges. Cette nouvelle section du M. C. D., prend le titre de Groupement Motocycliste de Fontenay-sous-Bois, et a fixé son siège : Café Cogneras, 179, avenue de la République, à Fontenay.

**En Suisse**

L'ASSOCIATION Cantonale Genevoise des Clubs Motocyclistes organise pour le samedi 7 mars 1931, à l'occasion du huitième Salon de l'Automobile et du Cycle (Motocyclettes, Poids lourds), du 6 au 15 mars 1931, un Rallye Motocycliste accessible à tous les groupements motocyclistes de la Suisse et de l'étranger ayant rattaché Genève depuis la localité de leur siège social. Le classement de ce Rallye se fera sur la base suivante : Pour tous les clubs, il sera attribué à chaque concurrent d'un club arrivé à Genève un point par kilomètre. Ces points seront totalisés pour chaque club. Seuls auront droit au classement, les clubs ayant déplacé à Genève pour le Rallye un minimum de 4 membres.

Le classement comprendra trois catégories de clubs : Catégorie A : Clubs jusqu'à 30 membres ; Catégorie B : Clubs de 30 à 75 membres ; Catégorie C : Clubs de plus de 75 membres.

Les engagements devront être accompagnés des droits d'inscription suivants : Clubs jusqu'à 30 membres, 5 francs ; Clubs de 30 à 75 membres, 8 francs ; Clubs au-dessus de 75 membres, 10 francs.

*Mon petit doigt m'a dit...*

...qu'un constructeur provincial est très satisfait des résultats de son bloc-moteur à cylindre légèrement incliné.

... que malgré une organisation parfaite et une augmentation très sensible de la production, il arrive à peine à donner satisfaction aux demandes très nombreuses.

... que devant le succès de ce bloc à soupapes latérales, il aurait été amené à créer un bloc à culbuteurs.

... que c'est maintenant chose faite et que dès maintenant une moto munie de ce bloc est aux essais depuis un mois.

... que les essais de ce bloc à culbuteurs sont des plus satisfaisants et que sous peu il en serait entrepris la fabrication en série.

... que le constructeur de Ville-d'Avray, spécialiste du deux-temps à distributeur, vient de terminer un deux-cylindres deux-temps destiné, entre autres, à équiper un cyclecar que nous verrons probablement au prochain Bol d'Or, dans la catégorie 750 cmc...

... que le servo-frein Westinghouse pour motos dont a parlé *Moto Revue* au moment du dernier Salon aurait fait des essais très concluants, entre autres, chez un constructeur Mâconnais et chez un autre voisin de la porte d'Orléans.

... qu'un nouveau magasin de motos et accessoires vient de s'ouvrir dans le quartier Charonne-Roqueette.

... que Francisquet aurait reçu une Rudge de compétition qu'il destine à sa saison, en 500 cmc.

... que cette machine serait celle que Nott montait au T. T.

... que le Vernis, évoquant par son nom, une chanson célèbre, venait de mettre au point définitivement un nouvel émail, utilisable au pinceau et capable de redonner aux vieilles motos un air aussi alerte que celui de la chanson en question.



**NOS ASSURANCES**

**Nos tarifs d'Assurance**

LES clubs et ceux qui habituellement travaillent avec une Compagnie d'assurance (fort connu) ont reçu une notification de cette Compagnie, qui vient de hausser ses tarifs dans l'ordre de 50 %, les tarifs réduits qu'elle avait consentis jusqu'alors, ayant eu pour résultat une exploitation largement déficitaire.

En ce qui nous concerne, nous tenons à préciser l'application des tarifs que nous pouvons consentir à nos Abonnés-Assurés dès ce jour, pour nos abonnés qui désireront une assurance à cette Compagnie. On remarquera que nos tarifs sont largement en dessous de la tarification générale et c'est du reste le résultat heureux de notre organisation actuelle.

Pour Paris, Seine, Seine-et-Oise et Grandes Villes et pour une garantie de 100.000 francs,

contre les dégâts matériels et les accidents aux tiers, voici les primes :

2 CV	113 75
3 CV	162 50
4 CV	194 10
5 CV	218 50
6-7 CV	259
8-9 CV	271 95
10-12 CV	318

Pour les autres départements et villes :

2 CV	85
3 CV	111 25
4 CV	118 50
5 CV	145 50
6-7 CV	157 50
8-9 CV	169 50
10-12 CV	235 50

Il est bien entendu que ces tarifs correspondent à la force portée sur la carte grise et concernent motos et voitures.



vérifier et de distribuer le travail. Dans un atelier de petite capacité, où il y a un chef bien payé, des ouvriers et des manœuvres à des prix tarifés assez bas, on aura presque toujours, à moins que le nombre des manœuvres ne soit très grand, des pourcentages d'improductifs assez élevés.

Après avoir dressé tous ces graphiques de M. O. I., il sera intéressant de faire le calcul général de tous les services, ce qui permettra d'avoir la courbe moyenne donnant les fluctuations générales de l'usine et l'on s'apercevra, pour l'ensemble, si l'on a une augmentation ou une diminution des prix de coût.

Le graphique que j'ai sous les yeux (récapitulatif de 10 services comprenant 152 personnes réparties en 30 M. O. I. et 122 M. O. P.), nous fait comprendre que de la 13<sup>e</sup> quatorzaine à la 21<sup>e</sup> — période pendant laquelle j'ai écrit cet article — nous sommes passés de 48,3 % à 37 %. Voici donc 11 % de gain, ce qui nous prouvera que, si l'on a distribué 100 francs de salaire au moment de la 13<sup>e</sup> quatorzaine, nous avons dépensé 11 francs de plus par M. O. I. qu'au moment de la 21<sup>e</sup> quatorzaine.

<b>L. F. besançon, le ..... 19</b>	
n° .....	
<b>bon pour</b> .....	
.....	
défectueux	
à remplacer (1)	par ordre de :
manquant	
(1) rayer deux des mentions, suivant le cas.	

A 7 105x74

LIP F 24 C

Bon de remplacement de pièce.

Au sujet du pourcentage de M. O. I. et de M. O. P., il est intéressant de noter que, dans la même usine, après une révision et une organisation complète, d'après les méthodes Taylor et les méthodes d'organisation modernes et normales, on est arrivé à réduire le pourcentage d'ouvriers improductifs par rapport aux productifs de 48 % à 24,5 %.

Contrairement à Taylor, malgré que mon affirmation soit bien osée, je crois que la proportion de 25 % d'improductifs est plus normale que celle proposée par lui (1 M. O. I. pour 7 M. O. P.) il y a déjà 30 ans.

Pour terminer cet exposé sur les M. O. I. et les M. O. P., il est intéressant de connaître exactement, par des statistiques convenablement tenues dans chaque service, le nombre de M. O. I. et de M. O. P. afin de pouvoir faire, en plus du calcul du pourcentage général, celui du pourcentage par atelier.

**Méthode III**

**Calcul du coefficient de base aux opérations**

La casse se répartit non pas en mettant simplement un 10 % quelconque, mais bien en étudiant sa répercussion chaque fois qu'elle se produit, soit sur la matière, soit sur les déchets, soit sur le remontage.

Pour déterminer la casse sur la matière, il faut, d'après les feuilles de travail, déterminer quelles sont, dans les bandes, barres, tubes ou autres, les parties qui seront inutilisables et qui pourront

influencer ou tout au moins qui pourront produire une erreur de calcul dans l'établissement du prix de revient.

En effet, si vous découpez ou étampez une bande de tôle ou d'acier, malgré que cette bande ait été commandée à un longeur propice à la manutention, il arrivera qu'on commencera la bande parfaitement sur le bord et qu'une fois celle-ci découpée il restera une certaine partie de matière qui sera inutilisable par suite d'un espacement irrégulier.

On pourra simplement déterminer, en faisant des sondages sur différentes pièces, dans tous les genres de travail (découpage, décolletage, usinage général, etc.) quelles sont les pertes qui peuvent se produire.

Après avoir fait une estimation basée sur un nombre de pièces suffisant, on pourra appliquer une moyenne générale qui sera portée sur la feuille du prix de revient « matière ».

Le calcul de la casse se fait à l'aide de la formule suivante :

$$c p (1 - R) N1 + N2 + N3 + \dots$$

$$Nn + P1 + 4 N1 4 (P1 + P2) N1 +$$

$$(P1 + P2 + P3) N3 +$$

$$(P1 + P2 + P3 + \dots Pn) Nn$$

où C est le coût du kg de matière à l'achat ;

- P — poids brut de matière nécessaire pour une pièce ;
- P1 — prix de la première opération pour une pièce ;
- P2 — prix de la deuxième opération pour une pièce ;
- N1 est le nombre de pièces défectueuses après la première opération ;
- N2 est le nombre de pièces défectueuses après la deuxième opération ;
- Nn est le nombre de pièces finies, P est le prix de revient brut de ces n pièces
- Q est le coefficient de casuel, c'est-à-dire le coefficient par lequel il faut multiplier le prix de revient brut pour obtenir le prix de revient net (casuel déduit).

— R le coefficient de revente du déchet. La casse sur le déchet sera le pourcentage à déterminer grâce aux feuilles de travail comme pour la matière neuve. Se reporter à la méthode IV (casse sur les opérations).

**Méthode IV**

(Casse sur les opérations)

Dans la casse sur les opérations, si l'on veut considérer le problème, l'on se rendra compte qu'en tarifant une pièce au prix de 10 francs, par exemple, pièce complètement usinée après 10 opérations et que chaque opération soit payée 1 franc, il sera plus intéressant de perdre 3 pièces à la première opération — ce qui représentera 3 francs — que d'en perdre une seule à la quatrième, ce qui représentera 4 francs de perte.

Pour déterminer la casse sur les opérations, il suffira de se reporter à la méthode qui a été employée dans l'usine où j'ai introduit les prix de revient scientifiques (Méthode III).

En étudiant cette méthode, l'on se rendra mieux compte de la façon concrète dont elle a été exécutée, qu'en en donnant les principes abstraits.

Il est évident qu'à la fin, on arrive à une moyenne de pourcentage du prix des opérations et qu'on applique cette moyenne sur les pièces qui sont usinées dans l'atelier qui a servi de base pour le calcul de la casse sur les opérations. On agira de même pour chaque atelier, afin d'obtenir le pourcentage de casse exact.

Si l'on veut pousser plus loin l'approximation et que l'on veuille connaître les prix de revient hebdomadaires, on pourra relever la casse sur les opérations et la casse sur la matière de la méthode III, d'après les fiches de travail de la semaine ou de la journée. (Voir fig. 1.)

Les pourcentages ainsi obtenus pourront être suivis dans un graphique qui permettra de connaître le prix de revient, y compris la casse sur les opérations, à tous moments et à toute demande du Service Commercial.

(A suivre.)

a	b	c	d	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	24	25	26	27	28	29	30
n																														
reprises																														
commencé le : .....																														
terminé le : .....																														

Feuille individuelle servant d'inventaire permanent pour chaque pièce pendant les stades d'usinage.



### Le Calendrier belge

Le calendrier belge a été définitivement établi. Il ne s'agit que des épreuves dites nationales sur les résultats desquelles la publicité est autorisée.

#### Avril 5 :

5, kilomètre lancé (Auto Moto Club de Marche); 19, coupe de la Meuse (Royal Moto Club Liégeois); 26, Grand Prix Defoin (Union Motor Dinant);

#### Mai :

3, Critérium des Crêtes (Ligue Motoriste Ourthe-Ambève); 3, vingt-quatre heures régularité (Moto-Auto Club Anvers); 10, kilomètre lancé (Motor Union de Bruges); 14, course de côte de Mont Theux (Union Motoriste de Liège); 17, course de vitesse en circuit (Auto-Moto Club de Biesmes); 24, Grand Prix des Frontières (Auto-Moto Club de Beaumont-Chimay); 24, kilomètre lancé (Union Motoriste Flandre occidentale); 24, Seraing-Roubaix-Seraing (Club Motocycliste Sérésien); 31, Grand Prix de Floreffe (Motor Union Namurois); 31, coupe Ganda (Moto Club Flandre orientale) (A suivre).

### Le Motor Union a fêté son président

Le Motor Union a fêté comme il le convenait les dix années de présidence de son dévoué président Robert Blockhouse. Ce fut toujours le dévoué Toussaint Simays qui retraça l'activité débordante du président, caractérisa ses qualités d'organisateur, sa compétence et son dévouement dans la défense du sport, son amour du Motor dont il conduisit les destinées avec une maîtrise sans égale. En souvenir de l'estime dont il est entouré, il lui remit au nom du club et de ses amis, un splendide objet d'art.

### Excursions en France

OUTRE son Grand Prix, Maurice Defoin, le 26 avril sur le circuit de Sorennes, l'Union Motor Dinant organisera le 3 mai

### Quelques Primes intéressantes

Vous savez bien que vous trouverez des primes à *Moto Revue*, des primes intéressantes à des prix qui ne le sont pas moins.

Tenez, par exemple, vous avez mis votre moteur au point, à moins que vous n'avez procédé à un réglage de vos chaînes. Vous n'avez plus les mains d'une blancheur éclatante. Elles sont noires, pleines de graisse, de cambouis. Et vous savez comme nous combien il est difficile de les nettoyer. Point! Grâce au savon S. D. A. spécial, onctueux, d'une valeur de 6 francs que vous vous procurerez à nos bureaux pour 3 francs vous aurez à nouveau les mains d'une propreté exemplaire.

Pour un vrai fumeur, y a-t-il de plus grand plaisir que de « culotter » une bonne pipe, tout en écoutant la chanson régulière du moteur. A *Moto Revue* vous trouverez une excellente « bouffarde » en bruyère pour 20 francs. Et ça n'est pas cher.

Il est toujours intéressant de contrôler le bon fonctionnement de la bougie. Point n'est besoin de la démonter. Munissez-vous d'un skopéographe. Inutile de vous expliquer ce mot d'origine grecque. Sachez seulement, que la valeur d'un bon contrôleur de bougie est de 18 à 20 francs. Eh bien! à *Moto Revue* vous pourrez vous en procurer un pour huit francs.

Connaissez-vous le « Fivoto »? C'est un petit carnet sur lequel vous pouvez noter vos parcours quotidiens et la quantité d'es-

un Rallye Re.ms. avec le concours du Moto-club de la Marne, et en septembre une excursion en groupe à l'exposition coloniale de Vincennes.

### A la Fédération

SUITE à une interpellation de M. Raymond Hubin administrateur, MM. Reynaerts, Collette et Michaux seront admis à faire partie du Conseil d'administration jusqu'à la prochaine Assemblée générale.

— Dorénavant les clubs qui refuseront d'adhérer à leur section provinciale se vront interdire d'organiser des épreuves sportives. C'est bien; mais, je considère cependant qu'il reste quelque chose à faire pour démontrer l'utilité pratique de ces organismes.

— Le Rallye de la F. M. B. se déroulera les 15 et 16 août prochain. Ce sera, croyons-nous, la grande revue du motocycliste belge.

— Le Comité Sportif fédéral a été composé comme suit : Lamborelle, président ; Baron Nothomb, Langlois, de Ro, Marcellis, Baudoux Lamot, Collette, Van Gelder, Brosens, Maréchal, M. Pire, R. Hubin, L. Renson, J. Leroy.

— Enfin, il paraîtrait qu'il sera veillé à ce qu'un délégué sportif soit désigné pour assister à chaque épreuve nationale. Ce n'est pas trop tôt.

— Il a été décidé que le choix du carburant restera libre pour les courses de côte dont la pente moyenne est de 5 % minimum.

— Le règlement du championnat de Belgique de vitesse a été arrêté dans ses grandes lignes. Cette course sera ouverte aux seniors et aux experts. J'en suis à me demander les raisons plausibles pour lesquelles on empêche les juniors de participer à cette belle journée?

### Un commentaire

J'AI lu, à la page 153 de *Moto Revue* du 7 février dernier une information inté-

sence. C'est pratique à calculer les moyennes et la consommation. Le Fivoto vaut 10 francs; dans nos bureaux vous pourrez vous le procurer pour 5 francs.

Le dérive-chaîne est un outil qui devrait obligatoirement avoir sa place dans toutes les sacoches. On nous dira que son prix est élevé. Cette objection ne tient plus, lorsque vous apprenez qu'à *Moto Revue* vous pouvez vous en procurer un pour 12 francs.

Les prix indiqués sont ceux des articles pris à nos bureaux. Pour se les faire expédier il suffit d'y ajouter les sommes suivantes : Savon S.D.A. : 2 fr. 50 pipes : 2 fr. Skopéographe : 2 fr. Fivoto : 0 fr. 75 dérive-chaîne : 2 fr.

ressant la F. M. B. et qui, telle qu'elle était présentée, appelle un commentaire.

« On envisage à la F. M. B., disait-on, la grosse question de modification aux statuts. Les statuts actuels autorisent un motocycliste à être inscrit à plusieurs clubs en même temps, ce qui donne un effectif artificiellement gonflé à la F. M. B. » Le fait est rigoureusement exact. Seulement il ne s'agit pas d'une grave affaire de modifications aux statuts; mais bien d'une simple suggestion émise par un confrère qui dénonçait récemment cette situation dans le journal *Les Sports de Bruxelles*. Je m'empresse de dire que l'auteur de l'article voit très particulièrement la question du point de vue des clubs et de la saine émulation qui ne peut manquer de résulter de sa proposition.

Si son idée était appliquée telle quelle, il en résulterait cependant un chiffre de recettes sensiblement moindre pour certains clubs et aussi pour la Fédération (environ 800 cotisations). La question est de savoir s'il faut négliger cet argent fort utile au motocyclisme belge. Pour ma part je n'y vois aucun inconvénient; mais, je me demande quelle sera finalement la portée pratique de cette mesure?

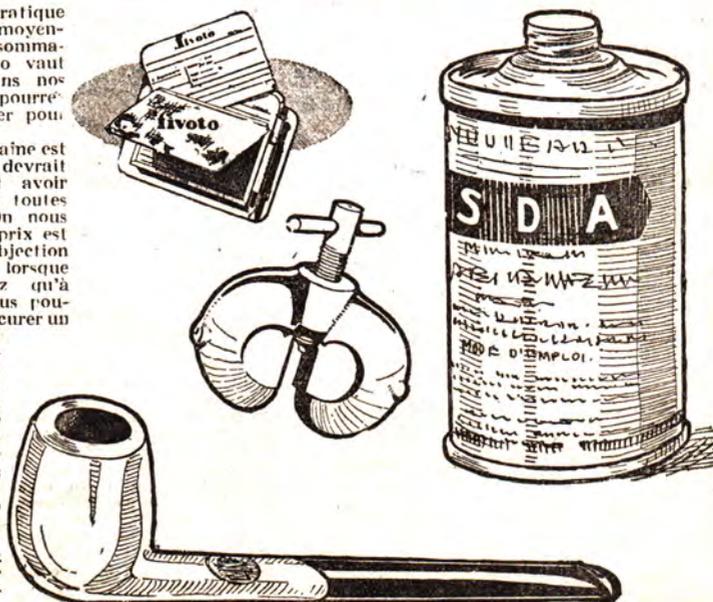
Il y a des réflexions simples et de bon sens; mais, qui conduisent parfois très loin!

### Le Grand Prix Defoin

L'UNION Motor Dinant organisera le 26 avril le Grand Prix Defoin, sur le circuit de Falmignani. La journée comprendra quatre épreuves différentes. Les prix totaliseront 27.000 francs en espèces.

### Une adresse à retenir

POUR toutes demandes de renseignements, abonnements, communications diverses concernant *Moto Revue* en Belgique, s'adresser à notre Rédacteur en chef M. Georges Detaille, 15, avenue Georges-Eckhoud, à Bruxelles.





# Cote des machines d'occasion



Ces renseignements sont donnés à titre indicatif.

Voici d'autres maisons recommandées signalées par nos abonnés : la + in lique : Garage.

**NORD**

Abbeville. — Rest. av. ch. : Hôtel de France, 22, rue de l'Hôtel de Ville +  
Amiens. — Mécanicien : Passet, chaussée Périgard, F. N. Petite Gironne, Alcyon (M. Duday à Cachan).  
Boulogne-sur-Mer. — Rest. av. ch. : Hôtel de Normandie rue de Bolton (M. Prieux à Boulogne-sur-Mer).  
Saint-Saulieu (Somme). — Rest. av. ch. : Normand + (M. Coustier à Aubigny).

**OUEST**

Agon. — Mécanicien : Jeannette à Coutainville-Plage (M. Lelièvre au Havre).  
Alençon. — Rest. av. ch. : Hôtel du Pigeon Blanc, Place aux Grains (M. Le Maréchal à Colombes).  
Blainville (Manche). — Mécanicien : Jeannette. — (M. Lelièvre au Havre).  
Caen. — Rest. av. ch. : Hôtel de Rouen, près la gare (M. Lelièvre au Havre).  
Caudebec-en-Caux. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval blanc (M. Huillier à Paris).  
Chartres. — Rest. av. ch. : Hôtel-restaurant de l'Ouest, face la gare (M. Bobliet à Vitry).  
Concarneau. — Rest. av. ch. : Vatin-Guivarch Place Jean-Jaurès.

Gisors. — Rest. av. ch. : Ludt, près passage à niveau en venant de Pontoise (M. Le Maréchal à Colombes).  
Havre. — Rest. av. ch. : Cadinet, 24, boulevard Albert 1er (M. Huillier à Paris).

La Chartre sur le Loir. — Rest. av. ch. : Hôtel de France + Hôtel du Cheval blanc + Mécanicien : Fermé, garage du Centre, Proust, garage Citroën (M. Tabareau Lamballe (Côtes-du-Nord). — Rest. av. ch. : Hôtel Bertin rue de la Gare (M. Le Magnet).

Lillebonne. — Rest. av. ch. : Lévieux, rue Victor-Hugo.  
Listieux. — Rest. av. ch. : Hôtel d'Alençon +  
Meulan. — Mécanicien : Magnien, 4, rue Basse.

Pont-l'Évêque. — Rest. av. ch. : Au Rendez-vous des Havrais, 13, Grande rue, Saint-Michel +  
Pontorson. — Rest. av. ch. : Hôtel Saint-Michel, Place de la Mairie + Mécanicien : Pinson.

Rouen. — Rest. av. ch. : Vieille Auberge, rue des Charrettes (M. Huillier à Paris).  
Saint-Denis d'Orques (Sarthe). — Rest. av. ch. : Hôtel du Croissant + (M. Dreux).

Saint-Jean d'Assé. — Rest. av. ch. : Hôtel des Trois Marchands (M. Dreux).  
Saint-Nazaire. — Rest. av. ch. : Ramiz, 10, rue Thiers (M. Gauthier à Colombes).

Saint-Pierre-la-Garenne (Eure). — Restaurant : Auberge Saint-Pierre (M. Prieux à Paris).  
Nexon (Haute-Vienne). — Rest. av. ch. : Hôtel du Nord + Mécanicien : Combrouze, Terrot, Peugeot etc. (M. Lotz, à Nexon).

Orléans. — Rest. : av. ch. : Hôtel de Blois (M. Tabareau à Ozoir).  
Richeleu (Indre-et-Loire). — Rest. av. ch. : Hôtel du Petit Doré (M. Cognard à Langeais).

Saint-Amand (Cher) — Rest. av. ch. : Veuve Nouhen, 12, rue du Petit Vougan +  
Saint-Didier-en-Velay. — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Étoile.

Saint-Etienne de Fursac (Creuse). — Rest. av. ch. : Hôtel Cremier (M. Lotz à Nexon).  
Tours. — Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche, Place du Château Neuf (M. Cognard à Langeais).

Restaurant : Restaurant Lyonnais, rue de la Soterie (M. Bochez à Ruffec).  
Rest. av. ch. : Hôtel de la Croix Blanche (Manola).  
Vierzon — Mécanicien : Benust, 61, rue du Maréchal-Joffre (M. Barre et M. Mondain à Paris).

Viviers (Ardèche). — Restaurant Dushera (M. Radat).  
Vouvray-sur-Loire. — Rest. av. ch. : Hôtel des Tramways + (M. Tabareau à Ozoir).

**L'Annuaire Général de l'Automobile**, 36<sup>e</sup> année, vient de paraître. Cet ouvrage, publié par le Didot-Bottin, fournit aux constructeurs, fabricants d'accessoires, grossistes, sous une forme claire et pratique, les adresses de tous ceux qui sont ou peuvent devenir leurs clients. Les agents-réparateurs d'autos, garagistes trouvent dans cet annuaire les adresses de tous ceux qui sont ou peuvent devenir leurs fournisseurs.  
Prix de vente France et Colonies : 40 francs volume relié de plus de 2.800 pages).

Marque	Type	Année	Prix	Marque	Type	Année	Prix
Alcyon	Sport 175	1929		Monet-Goyon	175 sup.	1929	
—	—	1930		—	—	1930	
—	Stand 350	1929		—	350 sp.	1929	3.200 *
—	—	1930		—	—	1930	
Automoto	A 12	1929		—	500 sp.	1929	4.000 *
—	—	1930		—	—	1930	
—	A 9	1929	2.700 *	Peugeot	P 105	1929	
—	—	1930	3.000 *	—	—	1930	
Dollar	250 JAP	1929	2.000 *	—	P 107	1929	3.200 *
—	—	1930	2.500 *	—	—	1930	
—	350 Chaise	1929	3.200 *	—	P 109	1930	
—	—	1930		Saroléa	350 lat.	1929	
—	500 Chaise	1929	3.500 *	—	—	1930	
—	—	1930	4.500 *	—	350 culb.	1929	
—	—	1930		—	—	1930	
Dresch	250	1929	800 *	—	500 culb.	1929	3.200 *
—	—	1930		—	—	1930	3.700 *
—	350	1930	1.800 *	—	500 lat.	1929	
—	—	1930		—	—	1930	
F. N.	350 lat.	1929	3.200 *	—	500 cult.	1929	
—	—	1930		—	—	1930	
—	500 culb.	1929	5.000 *	San Sou Pap	175	1929	
—	—	1930		—	250	1929	
Gillet-Herstal	350, 2 tps	1929		—	—	1930	
—	—	1930		Terrot	FST	1929	
—	500	1929		—	—	1930	
—	—	1930	5.000 *	—	OSC	1929	
Gnome-	—	—	—	—	—	1930	
—	Rhône	175,2 tps	1929	—	OSSE	—	
—	—	250,2 tps	1929	—	OSSE	1929	
—	—	350 bloc	1930	—	—	1930	
—	—	D 3	1929	—	HST	1930	3.300 *
—	—	—	1930	—	HL	1929	
—	—	D 4	1929	—	—	1930	3.800 *
—	—	—	1930	—	HSSL	1930	4.000 *
Motobécane	B. M. A.	1929	4.500 *	—	NSSL	1929	
—	—	1930		—	—	1930	
—	250,2 tps	1929		Morgan	lat.	1929	3.800 *
—	—	1930		—	—	1930	4.500 *
—	250-lat.	1929		—	culb.	1929	6.000 *
—	—	1930	2.000 *	—	—	1930	7.000 *

Ces prix correspondent : des transactions réellement effectuées entre le 1/2 et le 21/2 1931. Ils s'entendent pour des machines en bon état et complètement équipées.  
Ces prix nous sont communiqués par des grandes maisons, telles que le garage Renouvier, à Paris, nous sommes à la disposition de tous les Agents revendeurs pour recevoir leur copie et sur les transactions qu'ils ont réellement effectuées.

Pour tous renseignements : s'adresser : Bottin de l'Automobile, 19, rue de l'Université et 1, rue Sébastien-Bottin, Paris (7<sup>e</sup>).  
Téléphone : Litté 31-87 54-95, 54-96.

**Tout ce qu'il faut connaître des accumulateurs**

Les batteries d'accumulateurs ne sont heureusement plus très délicates. Si non, elles s'accommoderaient mal des mauvais traitements dont elles sont l'objet et de la négligence dont on fait le plus souvent preuve à leur endroit. C'est de services elles nous rendent : éclairage, démarrage, allumage, alimentation d'une multitude d'accessoires. C'est encore à des batteries que la plupart des amateurs de T. S. F. demandent le courant nécessaire à leurs postes. Le rôle très important joué par les batteries, et aussi leur prix élevé devraient nous engager à leur donner les soins qui assurent leur bon fonctionnement et leur durée. Mais encore faut-il savoir ce qu'on doit faire pour cela. On hésitera à se plonger dans la lecture de gros ouvrages bourrés de formules, on voudrait avoir sous la main un petit opuscule bon marché qui renfermerait l'essentiel. C'est le cas d'un excellent petit Guide d'entretien des Accumulateurs, dû à un ingénieur électricien, M. Henry Lanoy. En une trentaine de pages se trouvent ainsi résumées toutes les connaissances utiles à l'automobiliste ou au possesseur d'un poste de T. S. F. Cela joint à son prix modique (cinq francs) doit assurer le succès de la troisième édition de ce petit ouvrage. Franco 5 fr. 75 sur demande à Moto Revue.

**CHEMINS DE FER DE L'ETAT Service d'hiver**

Relations directes entre l'Angleterre, le Sud-Ouest de la France et l'Espagne : 1<sup>o</sup> par le rapide Manche-Océan de Dieppe à Bordeaux via Rouen-Le Mans-Nantes-La Rochelle correspondance à Dieppe avec les services rapides Londres-Newhaven-Dieppe. Voitures directes et couchettes toutes classes Wagon-Restaurant.

2<sup>o</sup> Par le Côte d'Émeraude-Pyrénées Saint-Malo-Bordeaux via Rennes-Nantes-La Rochelle correspondance à Saint-Malo avec le paquebot de Southampton : à Bordeaux avec le Sud-Express et les principaux trains du Midi. Voitures directes 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes Saint-Malo et Irun et vice-versa. Wagon-Restaurant.

Pour tous renseignements, s'adresser aux gares du Réseau de l'Etat.

**CHEMINS DE FER DE L'ETAT ET DU SOUTHERN RAILWAY**

Paris-Saint-Lazare à Londres par les plus luxueux paquebots de la Manche.  
Le jour : le service rapide le plus agréable et le plus économique est celui de Dieppe-Newhaven ; la nuit : vous avez le choix entre : le Havre-Southampton, service le plus confortable ou Dieppe-Newhaven service économique le plus rapide.  
Six services chaque jour.  
Se renseigner à la gare de Paris-Saint-Lazare, au bureau du Southern Railway, 14, rue du Quatre-Septembre et aux principales agences de Paris.

Dam



# QUELQUES AVANTAGES DE L'EQUIPEMENT JUMO

Éclairage à longue portée de tous les obstacles de la route.

Régularité parfaite sans défaillance et sans sursaut.

Avertisseur prévenant très loin et efficacement de votre venue.

Montage entièrement mécanique n'offrant aucune prise au dérèglement.

Prix imbattable : 585 frs, bien que l'équipement soit composé d'accessoires de tout premier ordre.

En cas de besoin, échange du "Jumo" plombé contre un "Jumo" revisé garanti 6 mois moyennant un versement très modeste : 48 francs.

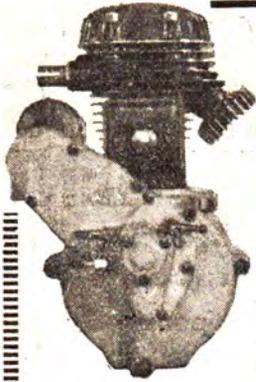
Toutes les grandes marques ont adopté l'équipement Jumo Maglum. C'est à bon escient qu'elles l'ont choisi. Faites comme elles. Le Jumo Maglum est vraiment l'éclairage que vous n'osiez pas espérer. Grâce à lui, vous réaliserez de jour comme de nuit une moyenne élevée avec le maximum de sécurité.

Demandez tous renseignements à

# MAGLUM

21, R. de Chartres - NEUILLY - Seine





## MOTOCYCLISTES... MÉCANICIENS!

Un ÉCHANGE INTÉRESSANT

Un Moteur ou une Boîte de Vitesses } Neuf  
 contre  
 Votre Moteur ou votre Boîte de vitesses } Usagé  
 quelle qu'en soit la Marque.

DEMANDEZ A  
**PERTUISOT** r. des Acacias  
 PARIS (17<sup>e</sup>)

Ses conditions de reprise pour vos Moteurs et vos Boîtes de Vitesses quelle qu'en soit la Marque, trop usagés pour être réparés, vous aurez du neuf à des Prix avantageux et garanti 6 mois

Réparations des Boîtes de Vitesses et Vente de Pièces détachées  
 Agent des Pièces STAUB

LA MOTO  
 DE L'ÉLITE  
 SPORTIVE...

# Jonghi

Vitesses  
 Garantie :

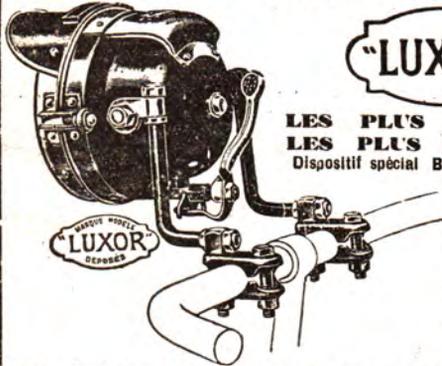
130 Kms : CULBUTEURS  
 105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES

LES CONSTRUCTIONS  
 MÉCANIQUES

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS, MOTOS, BREVETÉS

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

RAIZEL & C<sup>ie</sup>, fabr. cant., 32, rue de Cambrai, PARIS-19<sup>e</sup>

LES

# ACCUS NORD

Pour MOTOS  
 sont les  
**MEILLEURS**

**ACCUS-NORD** 79, Rue Gantois  
 LILLE Nord

# THE MOTORIST

41, Av. des Terne  
 28, Rue des Acacias PARIS (17<sup>e</sup>)  
 Tél.: GALVANI 77-664, WAGRAM 12-20



**UN CASQUE GRATUIT**  
 est offert à tout acheteur  
 de 2 supercasques  
 Motorist-Protecteur à... **85** fr.

**CANADIENNE U.S.A.**  
 Doublée fourrure  
 Sheepskin, **275** fr.  
 d'origine américaine.

**VÊTEMENT DE CUIR**  
 Havane extra 3/4, **325** fr.  
 valeur 500 fr.

**BON** POUR UN SUROIT expédié  
 franco avec le catalogue 120  
 gravures contre 3 fr. en timbres

NOUVEAUX  
 MODELES  
 1931

F. N.  
 GILLET D'HERSTAL  
 MOTOCONFORT  
 CHEZ

# BRIOUET

1<sup>er</sup> SPÉCIALISTE DU BLOC-MOTEUR  
 L'AGENT QUI DONNE  
**SATISFACTION**

28, RUE HENRI-POINCARÉ - PARIS  
 Métro : SAINT-FARGEAU ou PELLEPORT

# AMAC

Le Carburateur  
des Records

## Quelques Références :

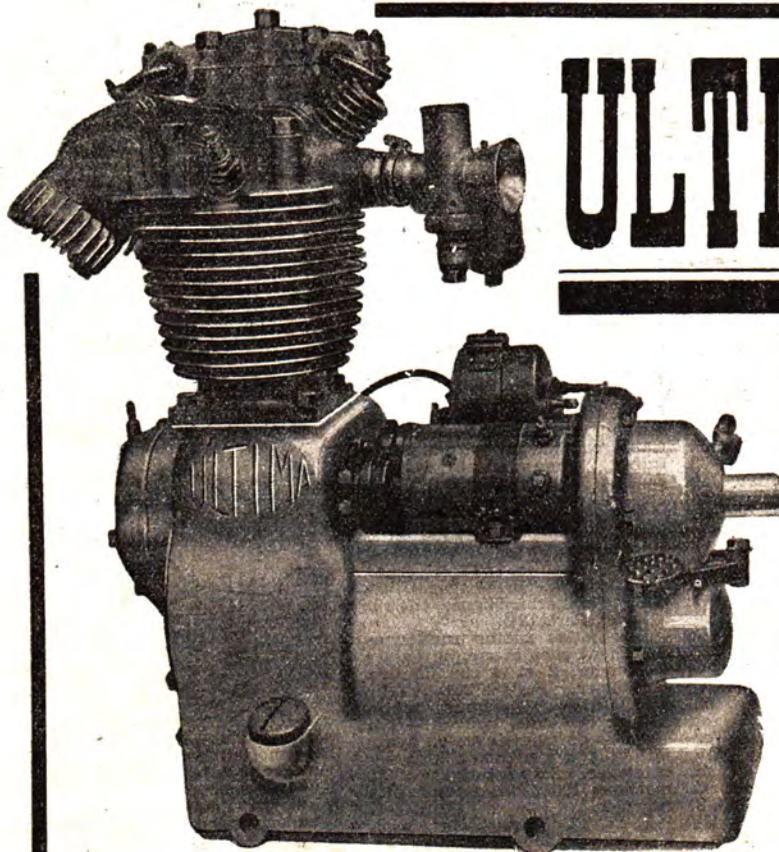
**COURSES 1930**    **211 RECORDS DU MONDE**  
 21 Premières places dans les Tourist Trophy  
 21 — — — — Grands Prix

**CONSTRUCTEURS**    **100 % des Constructeurs montent le « AMAC »**  
**STOCKISTES**        **En France : 150 Spécialistes dépositaires**



PUBLICITE  
GIANOLI ET  
VALENTIN

Société Anonyme **AMAC** - 40 rue de Villiers à Levallois - Seine - Téléphone: Pereire 06.02  
 Dépôt à Paris: Etablissements R. MUNRO - 198 Boulevard Péreire. Téléph.: Wagram 10.14



# ULTIMA

spécialisé depuis 25 ans  
dans la construction du  
moteur, présente trois  
nouveaux moteurs à  
grand rendement... et  
modifie à présentat'on de  
ses modèles classiques.

- TYPE H B 1** (utilitaire) 3 cv. 250 cmc. 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. Fr. **3.700**
- TYPE H B 3** Standard 4 cv. 350 cmc. 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. Fr. **3.950**
- TYPE B 2 X** luxe, 4 cv. 350 cmc. 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. Fr. **4.350**
- TYPE C 2** 2 cylindres 5 cv. 500 cmc. 4 temps, chaîne-chaîne, roues interchangeables à broche. Fr. **5.150**
- TYPE D 1** 4 cv. 350 cmc. 4 temps, soupapes latérales, transmission acatène, éclair. élect. etc. Fr. **6.500**
- TYPE D 2** 4 cv. 350 cmc. 4 temps, soupapes en tête, transmission acatène, éclair. élect., etc. Fr. **7.200**
- TYPE D 3** 5 cv. 500 cmc. 4 temps, soupapes en tête, transmission acatène, éclair. élect. etc. Fr. **7.850**

LE CATALOGUE GÉNÉRAL VOUS INTÉRESSERA  
 24 à 24 ter, rue du C<sup>t</sup>.Faurax - LYON (6<sup>e</sup>)



# 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.

**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.

## 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.

Adressez-vous  
**au SPÉCIALISTE DU PNEU**  
TOUTES Marques  
Dimensions  
en magasin  
Marchandises Garanties  
TRÈS GROS STOCK  
DEMANDEZ TARIFS  
**DOCKS DU PNEU**  
387, Rue de Vaugirard, PARIS-XV<sup>e</sup>  
Tél. : Vaugirard 41-42

**CLEVELAND**  
4 Cylindres  
Pièces détachées d'origine n° 2 ternes  
Établissements VALPIC  
23, Av. Trudaine - PARIS

**Asnières-Motoriste**  
Agence spéciale de la Moto  
Spécialiste  
de la **FN.**  
**LATSCHA**  
6, Rue Auguste-Billy ASNIÈRES  
(Seule adresse)  
Voyez ses conditions  
spéciales  
au comptant et à crédit  
Ses échanges  
Ses occasions  
Ses réparations  
payables en deux fois  
après essais  
— Pièces détachées —

Tous les modèles 1931  
en magasin et à l'essai  
**GILLET-HERSTAL**  
**BMW**  
**GNOME & RHONE** Type V. 2.  
**SAROLÉA** Type 31-5  
Téléphone : Grésillons 17-93  
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 21 h.)

**Maison F. TOUTIN** Téléphone : Péricaire 10-41  
171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)  
PIÈCES POUR **TRIUMPH, J.A.P. B.S.A. - DOUGLAS**  
Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931  
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES  
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

### MOTOS A VENDRE

Le vélomoteur Rhony'x, le seul qui ressemble à une moto, le seul à avoir réservoir en selle, freins tambour et une présentation luxueuse sur nickel chromé. Passez vite commande chez Pierre au Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67 et chez tous les agents.

**Dollar** à culb. 350 cmc., dg. sp. t-sad, repose-pied, compt., montre, tous acc., sac. 3.500 fr. vit. 110 à l'heure. Durbecq, 6, chemin de Groslay, Bobigny (Seine). Ecr. ou après 5 1/2 du soir.

**Motocyclistes**, une visite s'impose à Belleville Motos qui reprend en compte toutes motos récentes, mêmes accidentées, vend ses occasions de reprise avec garantie de 3 à 6 mois, car elles sont révisées et mises au point dans nos ateliers et sont vendues à crédit de 6 à 12 mois.

**Agence F. N.**, Motoconfort, Monet Goyon, Styl'son, Dresch, pour les machines neuves, crédit de 6 à 15 mois au comptant, prix spéciaux, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Ménil. 77-03.

**Automoto**, 500 cmc. lat. Jap. boîte Burman 1930, écl. élect., accus., klax., t-sad, vis. samedi ap.-midi et dimanche matin, Café Alazard, 1, place Balard.

**Liquidation de motos à crédit**  
2 CV Motobécane, 500 fr. ;  
1 CV La Française, 600 fr. ;  
2 CV Alcyon, 500 fr. ; 4 CV Peugeot, courroie, 1.000 fr. ;  
2 CV Dollar, 4 tps, 1.500 fr. ; 3 CV Gnome et Rhône, 1.500 fr. ;  
2 CV Motobécane, 2 v. 1.000 fr. ;  
2 CV Motobécane 2 v., pneu cf., à chaîne, 1.300 fr. ; 3 CV Terrot, 3 v. chaîne, 1.800 fr. ; 3 CV Terrot, conf. éclair. 2.200 fr. ; 4 CV F. N. bloc 3.000 fr. ; 3 CV Suplexa, comp. écl., 2.000 fr. ; 308 C C. Motobécane, 1.500 fr. ; 5 CV D. S. Confort, 3 v., 1.800 fr. ; 4 CV Dollar 1930, cardan, 5.000 fr. ; 5 CV Koehler, culb., dble échap., conf., écl., 2.800 fr. ; 5 CV Terrot, avec side Vanno n°, 6.000 fr. ; 5 CV Terrot, side Vanno équipée 5.500 fr. Largeot, 4, Grande-Rue,

Saint-Maurice (Seine). Tél. : Entrepôt 20-59, tram Bastille, n° 13, desc. pt. Charenton, 15m. Bastille.

**Automoto** A 9, 350 cmc., fait 6.500 km., abs.c ; nve ess. à vol., écl. comp., mont., t-sad, sortie juin 30, coûtée 5.500 fr., prix 4.000 fr. Joubert, 16, r. Station Maisons-Laffitte (T. les jours).

**Pressé**, moto Dollar, 500 cmc., ACT équip. élect. Marchal, tab., bord spéc., mont., compt., klax., toute beauté, 3.500 fr. Fivel, 4, rue des Filles-du-Calvaire.

**Les bonnes occasions** révisées, toujours en stock, chez Jeanjean motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

**Très pressé** Dresch, 4 CV exc. état., méc., écl. élect., voir samedi, dimanche matin. Dutreix, 74, rue Baudin, Levallois-Perret.

**25 motos** révisées dans nos ateliers, très bonnes occasions garantie 6 mois et vendue à crédit en F. N., Moto confort, Monet-Goyon, Terrot, etc., à Belleville-Motos, 85, rue Julien-Lacroix.

**D. S. Malterre**, 500 cmc., équip. gd, tourisme, roul. 400 km. dans un état comme neuve, 3.500 francs, cause achat voiture. Dugea francs, cause achat voiture. Bugea M., avenue d'Or, Montigny-les-Cormilles (S.-et-O.).

**Vend et achète** motos modernes, occasions, 47, avenue de la République, Paris.

**F. N. 500 cmc. 1927**, écl. élect., t-sad, compt., porte-bagages. Vis. dimanche matin. Mignée, 21, rue Blondel, Paris (2<sup>e</sup>).

**Les belles motos modernes** s'achètent chez Pierre, au garage Renouvier, 2 et 4 rue Charles-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. : Roq. 07-67. Quelques motos 350 et 500 cmc. neuves, ayant six mois de magasinage ou ayant fait étalage, à enlever à 20 % sur catalogue. Ses occasions : 50 machines 1930, état garanti, prix ridicules.

**F. N. M. 70**, parf. état, essais à volonté, 3.200 fr. Barbieri, 31, avenue de Versailles (16<sup>e</sup>).

**Chez Gnome et Rhône**, motocyclettes entièrement révisées, et vendues avec garanties. D. 4, 5 CV, culb., D. 3, 5 CV lat., 4 CV.

**RENÉ GILLET**  
NEUVES & OCCASIONS  
SOLOS ou SIDE-CARS  
et les nouvelles :  
**C.P. ROLO**  
Catalogue franco  
E. MOREAU, 1, RUE MALAKOFF  
ASNIÈRES (84, Av. d'ARGENTEUIL)  
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

**Georget** Agence **DOUBLET**  
128, r. Jean-Jaurès  
MOTOS-AUTOS LEVALLOIS-Per. 24-09  
vous enverra gratuitement ses Catalogues et ses **CONDITIONS SPÉCIALES DE VENTE À CRÉDIT** avec reprise avantageuse de toutes Motos ou Cycle ars.

**REJO**  
Sa fabrication de cuirs  
Ses modèles spéciaux  
Ses prix imbattables  
MANTEAU RECLAME  
**350**  
21 rue de Chartres  
NEUILLY

**P. B.** SELLES  
ou  
SIÈGES



Le seul appareil existant permettant le réglage instantané de la suspension par le passager (de 40 à 90 kg.) suivant l'état de la route, sans descendre de machine. Fixité absolue. Se monte en 2 minutes.  
Catalogue de nos modèles franco  
S'ég's P. B. 9, Rue Fale-Félix  
VINENNES (Sain.)

# Novi

12 à 16 **SEI ALTERNovi**  
**CHEMIN des VIGNES DYNovi**  
**PANTIN (SEINE) NOVIUX**

**ONT VAINCU LA NUIT**  
**ET AFFRONT LA SÉCURITÉ**  
**des MOTOCYCLISTES**

M. I., bloc moteur, toutes avec écl. élect. estampillés. Egalement en très b. état, 1 moto D. 500 cme., lat., avec sidecar sport et écl. élect. 1 moto D. 4. avec châssis de sidecar et 2 motos D et C. 500 cme. lat. Pour ces occasions s'adress. au magasin de vente, 49, av. de la Grande-Armée, Paris.

**Jack Sport 350 cme.**, juin 30, culb. L. M. P., ecl. élect., t-sad, ent. rév., état nf. 3.500 fr. Vis. t. l. s. de 6 à 9 heures et essais dim. t. la j. Charpentier, 17, rue des Martyrs, Conflans-Sainte-Honorine (S.-et-O.).

**Occasions de la semaine**, garantie et vendue à crédit. F. N., 350 cme., 500 fr.; Motoconfort, 350 cme., Blackburne, culb., 4.800 fr.; Motoconfort, 309 cme., 2.800 fr.; Motobécane, 308 cme., 2.950 fr.; Terrot, 350 cme., JAP avec sidecar, 3.350 fr.; Gnome et Rhône, 350 cme., sidecar, 1.500 fr.; Bloc-moteur Mansardier, 350 cme., 4.200 fr. Belleville-Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>).

**Moto Jack sport**, 3 CV, fin 1930, peu roulé, état neuf. 1.500 fr., 56, rue Stephenson. Nord 90-08.

**Jeanjean-Motos**, vend, échange, répare les motocyclettes de toutes marques, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

**A vendre ou échanger**, moto 250 dle échappement très bon état contre 500 cme. en bon état, faire offre Gagneur, 24, rue Faidherbe, Houilles (S.-et-O.).

**Belleville-Motos**, ses occasions étant garanties, sa vente à crédit en 6 et 12 mois, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20<sup>e</sup>).

**Occasion Majestic**, 500 cme., comme neuve ent. équip., ecl. luxe. S'adress. Dalphin, 45, rue Poliveau, Paris (5<sup>e</sup>).

**Jeanjean-Motos**, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, agent dirt. Terrot, Monet-Goyon, Motoconfort, Soyer, etc., échange, crédit.

**Magnat 2 HP**, parf. ét., mach. écrire Map n° 3, neuve, les 2. 2.350 fr. Cruex, case 6, Orléans, 6 mois de crédit.

**Monet-Goyon** Villiers 2 CV, confort, 3 vitesses, chaîne, compt., OS, pare-jambes, parf. état, 1.700 francs. Monet-Goyon, 2 CV, 2 vit., courroie, exc. état, 900 fr. Bœuf, à Odenas (Rhône).

**Permis de conduire**, consultez Jeanjean-Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

**Monet-Goyon**, 175 cme. sport, ecl. élect., t-sad, compt., 1.200 fr. Pothier, boucher, 43, rue du Chemin de fer, Lagny (S.-et-M.).

**Motobécane**, 308 cme., parf. ét. Monod, 144, Grande-Rue, Bourg-la-Reine.

**Motobécane**, 308 cme., 2 tps, aout 1930, roulé 2.000 km., ecl. élect., estampillé, compt. Urgent 3.200 fr. Gaudin, rue Sacco-Vanzetti, Valenton (S.-et-O.).

**Motoconfort**, 4 CV 1/2 rév., très propre, ess. à vol., 1.600 fr. Garnier, 47, rue de Nantes, Paris (19<sup>e</sup>).

**New-Map** 350 cme., JAP, parf. ét., ecl. 3.200 fr. Armer Zurcher, lat., 3.000 fr. ou ech. c. voiture. Motos, 10, rue Halle au Blé, Dieppe.

**Royal Sport**, 175 cme., moteur Aubier, neuf, cadre et boîte, 250 cme., 1.800 fr. Poupas, 116, rue de Montreuil, Vincennes (S.).

**Moto René Gillet**, 350 cme., lat., 1930, ecl. élect. Marchal,

## MOTOCYCLISTES !

Triplement protégés par les courroies, la plaque de caoutchouc mousse et la calotte de liège recouverte de cuir du



## SERRE - TÊTE BAYARD

Percevant les moindres bruits grâce au tympan artificiel "ACUSTON" dont est muni le protège-oreilles, vous contractez pour **135 frs.**

## UNE ASSURANCE CONTRE LA MORT

En vente dans toutes les bonnes maisons et aux

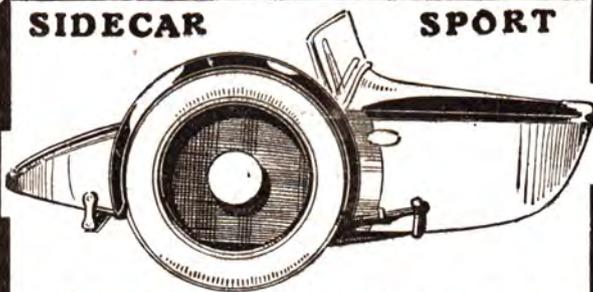
### Etabl<sup>ts</sup> DUPUY-CHAUTARD

28, r. Château-Landon, PARIS-X

Téléphone : Nord 04-47

BROCHURE No 8 FRANCO SUR DEMANDE

## SIDECAR SPORT



## BERNARDET

Châssis en tôle emboutie entièrement articulé sur SILENTBLOC — Roue détachable —

## UNE TECHNIQUE SANS CONCURRENCE

5, rue des Bruyères, BOURG-LA-REINE Seine

Téléphone : 250 Bourg-la-Reine

## MOTO SPORT

119, Faubourg Saint-Martin — PARIS (X<sup>e</sup>)

Téléphone : NORD 81-07

Agent direct des grandes marques, seul concessionnaire pour Paris et la Seine "CALTHORPE" -- 4 -- de la moto vitesses

**VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - CRÉDIT**

PREMIER VERSEMENT UN MOIS APRÈS ACHAT

**SPECIALISTE RÉPARATIONS MOTOS**

N'attendez pas les beaux jours pour faire vérifier et réparer si besoin votre voiture!!! — N'attendez pas non plus pour commander votre 201. M GRANDCHAMP, le grand spécialiste de Peugeot et Ag. nt direct est toujours à votre disposition.

**GRANDCHAMP** - 35, rue Delécluze, 35 Tél. : Italie  
 KREMLIN-BICÈTRE (Seine) 05-80

compt., bon ét., au plus offrant. S'adress. Theze, 54, avenue du Maine, Paris.

**René Gillet**, 350 cme., 1és. en selle, ecl. Marchal, klax., montre, compt., t-sad, état nf. vendue de confiance, prix int., Tassard, 9, rue Camille-Desmoulins, Paris (11<sup>e</sup>).

**Rover**, mot. Jap, 5 CV avec side ou séparément, carr. luxe, châssis inter. 200, t. l. j. et dimanche matin. Schwach, 46, rue Popincourt (11<sup>e</sup>).

**Saroléa**, 350 cme., culb., parf. état, tte équip., ph., t-sad, compt., pièces rech., ess. t. dist., cause serv. militaire, 4.000 fr. Valette, 92 bis, rue du Ruisseau, Paris (18<sup>e</sup>).

**Moto Soyer**, arabe à came, 350 cme., ecl. élect., compt., égal neuf, 3.500 fr. Massias-Hottelin, 94, rue Broca, Paris (13<sup>e</sup>).

**R. Moreau** spécialiste, Gnome et Rhône, 27, r. Saint-Earlhélémy, Melun (S.-et-M.), occasions garantie comme neuves, 4 CV, blocs Gnome et Rhône, ecl. élect., depuis 2.800 fr. Suis acheteur D 4. reprises en compte.

**Terrot 250 cme.**, 2 tps, ch., cour., t-sad, bon ét. 1.200 fr. Ecr. pr. rend-vous, Bouquet, 16, rue Charlemagne, Paris (4<sup>e</sup>).

**Moto Terrot**, 350 cme., lat., 28, compt., siège AR, à vendre 3.000 fr. S'adress. Mouy, 49, rue Bonaparte, Paris (6<sup>e</sup>).

**500 cme Terrot**, Jap, culb. enfermé, dble bte. Bijon, 1, boulevard Arago, Paris.

**Garage pour motos**. S'adresser, 6, rue Alfred-Durand-Claye, Paris (14<sup>e</sup>).

**Cause départ Terrot 350 cme.**, 1.800 fr. Vélo 120 fr. Bailly, 23, rue Lafontaine, Pierrefitte (Seine).

**A. J. S.** 350 cme., compétition 140 à l'h., ayant appartenu à Hicks, 5.000 fr., à enlever de suite. Gauthereau, 174, rue de Courcelles, Paris.

**Je liqui** motos Dollar 4 et 5 CV, B. S. A. 3 CV, ch. ch. 1.800 fr., Triumph 1.200 fr., Gnome et Rhône 4 CV, 2.000 fr., Dollar 2 CV, culb., 1.200 fr., pièces Sunbeam neuves, choix moteurs, boîtes. Petitjon, 5, rue de la Gare de Reuilly, Paris 12<sup>e</sup>.

**Norton** 500 culb., ecl. élect., klax., t-sad, graissage sous pression, Blackburne, 500 double tube culb., très rapide, nombr. accessoires. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

**Gnome et Rhône**, side Bernardet 500 cme. lat., 3 vit., ecl. compt., klax., pn. et chaînes nfs. coffre AR, capote tr. bon état. 3.900 fr., t. l. j. 19 h. Longeroche, 23, rue Arago, Puteaux.

**Le seul** spécialiste des réparations de Dresch est 174, rue de Courcelles. Il se chargera de toute révision, mise au point, réparation à des prix introuvables. Pose d'accessoires gratuite.

**Gillet-Herstal**, Saroléa, mod. 30 et 31 nf et occas. 350 et 500 cme. Rémy, agence officielle, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Reprises motos, voitures.

**Jack sport 350 cme.** moteur L. M. P. double échap., sac., cavalerie compt., ecl. élect., t-sad, roulé 5.000 km., ess. à vol. 3.500 fr. Faurens, 8, rue Pierre-Ginier, Paris (18<sup>e</sup>).

**Gillet Herstal**, Terrot, Soyer, Gnome, Motoconfort, Saroléa, F. N., Rémy, agence officielle, 21, rue de Tlemcen, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Ménil. 76-39 occas. à prof.,

**?...? DRESCH VOUS OFFRE 6 COURCELLES NOUVEAUX AVANTAGES**  
 le catalogue sur simple demande à PARIS (17<sup>e</sup>) — Téléphone : CARNOT 80-87  
 qui vous seront adressés gratuitement, ainsi que DRESCH COURCELLES, 174, Rue de Courcelles

Gillet 500 compét., 30, équip. 5.000 fr. Saroléa 500 cmc, type 24, M. 30, écl. lucas. 4.950 fr. Gillet 500 coupe France, 2 tbes, écl. lucas. 4.950 fr. Dollar 500 cmc., 2 tbes, 31, équip., nve. 4.850 fr. Superbe Saroléa 350 culb., comme nve. 3.850 fr. Gnome, 4 CV, août 30, équip. 3.500 fr. Soyer 350 cmc. Jap 30, écl. 3.200 fr. Dollar 500 cmc., 2 tbes, équip., à enlever. 4.000 fr. Norton 500 culb. 4.850 fr. Reprises, échanges, motos, voitures.

6.000 av. créd., Jap 1.000, écl. élect., side Bern., 2 pl., mod. 30. Michaut, 19, rue du 11-Novembre, Villejuif.

**Pourquoi** acheter un vélomoteur ?... alors que nous soldons des motos 175 et 250 cmc., comme neuves de 1.200 à 1.800 fr., avec 3 mois de garantie. Comptant ou crédit chez Gauthereau, 174, r. de Courcelles, Paris.

**Asnières**, motoriste, ses occasions :

**F. N.** 500 culb., 1931 avec écl. Marchal, compt., état de neuf, garanti six mois. Prix 5.400 fr. **F. N.** 350 cmc. 1930, avec écl. Soubitez, batterie, klax., compt. selle AR., état garanti. Prix 3.300 fr. **F. N.** 350 cmc. 1929, écl. Bosch, en très bon état, garanti. Prix 2.900 fr. **F. N.** 4 cyl., dernier type dans l'état de neuf, écl. Bosch, pn. 715 x 115. Prix 4.500 fr. Monet et Goyon 350 cmc., type 1930, écl. Soubitez, accus, klax., compt., abs. nve, sous garantie. **O. S. A.** 350 cmc, type 1930-31, écl. Soubitez, accus, klax., compt., ent. nve, sous garantie. Prix 3.900 fr. Terrot 350 cmc. 1929 en parfait état, éclairage, compt. Prix 2.200 fr. Gillet-Herstal 350 cmc., tour du Monde, en très bon état. Prix 2.000 fr. Automoto 500 cmc., chaise, écl. Marchal, compt., montre, klax., selle, **F. N.** sidecar Bernardet, touriste en bon état, avec roue complète de rechange. Prix 5.200 fr. **F. N.**, type M. 67, 500 cmc., neuve, avec écl. Soubitez 60 W., klax. Prix 6.800 fr. Terrot, type H. S. S. R., supersport, 350 cmc., écl. Marchal, neuve. Prix 5.950 fr. Latscha, spécialiste de la **F. N.** et Gillet-Herstal, B. M. W., 16, rue Auguste-Bailly, Asnières, en face le 272 bd St-Denis, pont de Levallois-Cormeilles. Ne pas confondre. Tél. Grésillons 17-93.

**Gillet-Herstal** tour du Monde, urgent à partir de 19 h. Filleul, 26, rue du Château, au Neuilly.

**Achat** comptant motos, voitures, 5 à 7 CV, au plus haut prix, avance argent maximum immédiat, 21, rue de Tlemcen, Paris Tél. Ménil. 76-39.

**Koehler-Escoffier** 500 cmc., pneus ballons. 2.500 fr. Laborderie 82, bd Port-Royal.

**Motosacoche** 350 cmc. supersport 1930, double tube, racing, écl. élect. par accus, acces. divers. Garreau, 289, rue Vaugirard.

**Monet-Goyon** 500 cmc., 2 tbes, peu roulé, C. neuve, t. b. équip., écl. Soubitez code, nomb. acces., essai tte dist. Ecr. : M. Fauchais, 33, avenue George-V (8<sup>e</sup>).

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

**SIDE-CARS V ET W**

5, Rue Franklin

LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Pour motos 350 et 500 cm3 de toutes marques

LA PLUS HAUTE QUALITÉ AU MEILLEUR PRIX

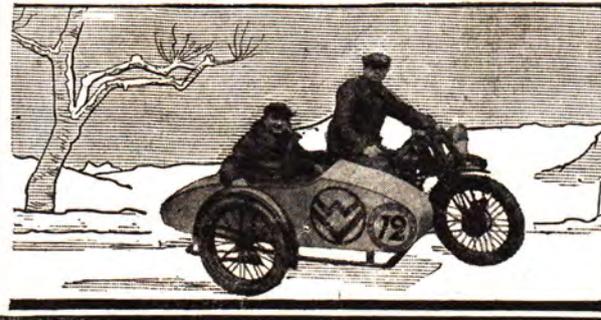
CATALOGUE FRANCO

**LE SIDE-CAR V et W est LÉGER**

A Gometz-le-Châtel, LEMOINE, sur Sunbeam, bat le record de la côte, catégorie 600 cm3.

**LE SIDE-CAR V et W est RÉSISTANT**

Aux Six Jours d'Hiver, MAINGUET, sur Prestler 350, termine seul toutes catégories (MÉDAILLE D'OR) sur SIDE-CAR V et W.



**FIREZONE OIL**

LUBRIFIANT INTERNE

MÉLANGÉ À L'ESSENCE GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSION ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR

Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.

Facilite les départs - Conserve la compression - Evite le grippage - Diminue les résistances - Supprime la calamine - Abaisse la température - Augmente le kilométrage.

FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pénoules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif.

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE

**TH. LEQUIME**  
 7, Rue Labrousse - PARIS-15<sup>e</sup>  
 — Tél. : Vaugirard 20-27 —

**Motocyclistes...**

Un rendez-vous sérieux, chez

**R. MOREAU**

ex-metteur au point chez Gnome et RHONE (Grande Armée) 14 ans de service à l'Aviation Automobile

**MOTOCYCLETTES**

Réparations rapides et garanties Accessoires aux meilleurs prix Votre visite s'impose

27, rue St-Barthélémy  
**MELUN (S.-et-M.)**

R. MOREAU qui opère sans mal pour votre bourse, vous y réserve — le meilleur accueil. —

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

**Propul-Cycle** 175 cmc., 4-tps, boîte 3 vit., très bon état méc. 1.200 fr. Gauthereau, 174, rue de Courcelles, Paris.

**Motosacoche** 250 cmc., mod. 27, eq., él., t.-sad, ent. rév., pressé, cause départ. 1.500 fr. Spinninger, 99, av. Marainville, Saint-Maur.

**Motosacoche** 250 cmc., culb., 1929, très rapide. 2.500 fr. Garreau, 289, rue de Vaugirard.

**New Motorcycle** 350 cmc., culb., moteur Zurich écl. Novi, sacoches, t.-sad, t. l. jours après 6 h. Thibault, 7 ter, rue Segoffin, Courbevoie.

L'agence moto de Courbevoie vous présente ses modèles Peugeot, Rhony'x avec ses meilleures conditions de crédit, 285, bd St-Denis, Courbevoie.

**350 cmc.** Norton culb., spéc., avec pignons et pistons, course, vit. 135, essence pure à vendre ou échanger contre voiturette. S'adres., 32, route de Châtillon, Malakoff.

**Une petite moto** révec. 350 fr., un side léger 325 fr., un side châssis 275 fr. Moers, 56, fg St-Antoine, Paris (12<sup>e</sup>).

**René Gillet**, dernier mod., écl. élect., comme neuve, au plus offrant. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

**Moto René Gillet** 1930, 4 CV. S'adres. Delfau, 11, r. Amiral-Mouchez (13<sup>e</sup>).

**Saroléa** 500 cmc., culb., écl. élect. Novi, siège AR., compt., très urgent. 3.700 fr. Gauthereau, 174, rue de Courcelles, Paris.

**Soyer** 350 cmc., Jap, double berceau, écl. alt. 2.800 fr. Motobécane 250, 3 v., pneus ballons. 1.900 fr., 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen.

**Terrot** 500 cmc. lat., écl. Soubitez, March. Schnegg, 135, rue Blomet (15<sup>e</sup>).

**250 cmc.** Terrot, vraie occasion. 1.200 fr. Henry, 285 bd St-Denis, Courbevoie.

**3.100 fr.** au choix Terrot, **F. N.** Dollar, en 4 CV lat., équip. 178, route Révolte, Levallois.

**Unique**, seule offre aux prix suivants :

Panther 500 cmc., culb., écl. élect., selle E. N., compt. 4.950

Royal-Enfield, 500 cmc., culb., écl. élect., selle E. N., compt. 4.950

B. M. W. 500 cmc., culb., écl. Bosch. 6.950

Cleveland 4 cyl., écl. radio Douglas 500 cmc., 2 cyl., écl. élect. Bosch. 4.900

Dollar 350 cmc., culb., cardan, écl. élect. 3.500

Terrot 350 cmc., culb., cme neuve. 3.950

Motobécane 308 cmc., 3 vit., chaîne. 900

Profitez de ces occasions. St Martin Automobiles, 27, rue du Château-d'Eau (10<sup>e</sup>).

**Terrot** 350 culb. 1930, circ. huile Marchal, luxe, Jaeger tota., journ., t.-sad, b. pl., poignées tour., pns nfs, rapide. T. l. jours 1 à 2 h., compt. : 4.200 fr. Cossin, 22, rue Diderot, Issy-les-Moulineaux.

Le garage Regor, 5, rue

**ROCHESTER** Vélomoteur 100 cmc ( Ses modèles en 175 et 150 cmc. toutes pièces détachées  
 Ets R. B., 48, rue G.-H. Marraud GENNEVILLERS (Seine) - Grésillons (1-16

# PALAIS DE LA MOTOCYCLETTE

LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS — NEUVES — OCCASIONS — ECHANGE

**OUVERT LE DIMANCHE**

# CRÉDIT UNIQUE

82, Avenue des Ternes (angle Boulevard Pereire)

## RECTIFICATION RÉALÉSAGE

avec fournitures pour toutes Motos sous 48 heures

**BESSE**, 1, rue Faraday, Paris  
Tél.: Carnot 50-79

## MOTO-AGENCY

24, Bd de Charonne PARIS (20<sup>e</sup>)  
Achète, Vend, Répare, Échange  
F.N. Terrot, Peugeot, Motoconfort, Sayer, etc.  
Stocks en neuf et occasion  
École de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

## PIÈCES HARLEY

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



**SIDE-CARS**  
SPORT-TOURISME  
**ERNEST RICHARD**  
184 Avenue de Choisy Paris  
16 Rue de Paris Tel Gob. 54 23  
Ivry

CATALOGUE CONTRE 050 Pub 65

## HARLEY-DAVIDSON

MODÈLES 1931 et d'OCCASION  
3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations  
**Harley-Davidson** 22, rue Picpus PARIS (12<sup>e</sup>)

## BRIDIER & CHARON

SES BOITES POUR MOTOS  
7, Rue du Parc ?  
— SURESNES —

## COLOMBES-MOTOS

Téléphone Charleb. 08-47  
Ouvert le dimanche, fermé le jeudi après-midi  
La plus moderne Agence régionale de Terrot, Gillet, Dollar, F.N., Gnome, Motobécane, Confort, Peugeot, Rhony'x, Aicyon - Automobiles Rosengart - Gd choix d'occasions revisées  
**A. FAIZANT** 199, Rue Hoche COLOMBES (Gare)

## JEANJEAN MOTOS

133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES  
AGENCE des GRANDES MARQUES  
ÉCHANGE - OCCASION RÉPARATION  
Crédit - Permis de conduire

## F. N.

Agence exclusive  
**BELLEVILLE-MOTOS**  
Motoconfort, Mine-Goyon, Dresch, Stylsco  
85, rue Julien-Lacrol PARIS-20<sup>e</sup>

Emile-Lepen (85, rue des Boulets) vend, échange, répare motos, sidecars, cyclecars, voitures. Garage moto..... 30 sidecar..... 70  
A. B. C. 5 CV, culb., 4 vit., bon état mécanique. Prix intér., visible 1. les jours, même le dimanche. Cloutier, 14, impasse Delépine (11<sup>e</sup>).

## CYCLECARS VOITURETTES

Le Garage Renouvier offre le choix suivant de voitures d'occasion, toutes d'un état général impeccable  
Lorrain B 3-6 cond. int. ronde, 1927..... 13.000  
Tracta 9 CV roadster neuf à déclarer..... 28.000  
Buchet 6 CV, 4 pl. cond. int. neuve à déclarer..... 16.000  
Amilcar C. G. S., graissage sous pression... 7.500  
Amilcar C. G. S., graissage sous pression conf..... 7.800  
Amilcar spécial surb..... 10.000  
Amilcar Bordino C. 4. G. A. R. Bordino, frein AV, base creuse..... 5.000  
Sima Volet 500, écl. dém..... 4.500  
Bugatti Brescia caisse de Viscaya..... 11.000  
Bugatti Brescia Bordino Peugeot carr. impec..... 4.800  
Peugeot Boule 190 S... 9.500  
Salmon Sport Bordino. 4.000

Échange, crédit, reprise en compte. Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>), tél. Roq. 07-67.

Bugatti cond. int. 4 pl., type 40, 125 à l'heure cme nve à vendre 20.000 frs ou échange c/ Rosen-gart châssis long avec soulet, Durbeq, 6, chemin de Grosly Bobigny (Seine). Ecr. ou après 5 h. 1/2 soir.

Amilcar Bordino sport écl. dém. élect. parfait état pneu conf. peinture neuve 5.000 frs Mortier, 133 Allée Mollien Pavillons-sous-Bois.

Le garage Renouvier, agent de Darmont, vend toutes les pièces détachées d'origine et livre à vue les fameux trois roues Darmont Morgan. Le garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>). Tél. Roq. 07-67.

Amilcar C. G. S. 30 gd. sport pns nfs. 9.000 frs ou échange moto side moderne. Fort lot pièces Harl. Indian et nomb., accés. divers Mot. Jap. 600 frs Gnome 800 frs. Alexandre, 153, Bd V. Hugo Saint-Ouen (Seine).

Une seule maison à 50 modèles différents de sidecars en magasin, les agences Bufflier, Faurne, V et W. Montage d'un side sous 24 heures sur votre 350 et 500. Pierre, le garage Renouvier, 2 et 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20<sup>e</sup>).

B. R. C. Bordino 2 pl. type course en parfait état à échanger c/une bonne moto 350 cmc. d'un modèle récent Rialland, 50, avenue de Paris Villejuif (Seine).

Belle Bugatti, 1.500 cmc. freins AV, carr. spéc., marron et peau, 2 carb., parf. ét. S'adres.

R. Bila, coureur professionnel, Rantigny (Oise).

Citroën 5 CV, torp. état parf. échang. moto 350 X 500 Rahot, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (2 min. porte).

Citroën torp. 2 pl. 5 CV, exc. état méc. garanti, Littré 19-46.

Sur un Morgan, que faut-il? Une suspension spéciale AV montée par Poirat, 77, rue des Fontanelles, Nanterre.

A vendre Morgan sport à eau 3.200 frs M. Busset, 55, Gde rue Pré-Saint-Gervais t. l. soirs à 7 h. samedi et dimanche.

Peugeot 5 CV, 172, R. torp. 4 pl. mot. rév. pn. nf. 4.800 frs, aff. de conf. Ecr. Landry, 239, rue des Pyrénées, Paris (20<sup>e</sup>).

Sport cabr., semi-surb., frs sur 4 roues ballons tte beauté, échange contre moto ou moto-side, 178, route Révolte, Levallois.

Mille francs compt., sold. 12 paiements, 300 frs. Bignan sport 120 km. heure, 4 baquets, impôts 8 CV, état mécan. impec. Chri, 143, avenue Emile-Zola, Paris.

A enlever de suite 5 CV Citroën, trèfle parfait état, ailes rondes nx, accés., à vendre par part. Prix intér. Favre, 22, rue des Hayeps, Montreuil (Seine).

Darmont spécial 6 CV, ese besoin argent, 43, rue Gauthier, Courbevoie.

Mathis torp., 6 CV, 2 roues rechange, excellente grimpeuse. 3.800 fr. David, 19, place du Petit-Martroy, Pontoise.

Peugeot 5 CV cabr., spider..... 5.000  
Citroën 5 CV, 3 pl, trèfle..... 5.500  
Donnet 7 CV, CI, 4 pl... 5.800  
Renault 6 CV, cabr. 27... 6.500  
Renault 6 CV, CI, 4 pl. 28... 7.200

Reprise en compte moto ou cyclecar. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Péreire 24-09.

Mathis 7 CV, joli, torp., 4 pl., impec. 3.400 fr. ou Laffite 5 CV, bon état 1.300 fr., le dimanche. Potier, 29, rue Ste-Geneviève, Vitry-sur-Seine.

Peugeot, type 201, 6 CV, CI, 4 pl., 1 versement. 4.725 fr., coupé d'affaires spider. 4.375 fr. solde en 12, 15 ou 24 mensualités. Reprends en compte moto ou cyclecar agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois, Péreire 24-09.

Sandford spécial 1.100, alu. Despois, 4, rue Belgrand.

Peugeot 5 CV, type 190 S. 1 versement: 4.050 fr., cabriolet 3.475 fr., solde en 12, 15 ou 24 mensualités, reprends en compte toute moto ou cyclecar. Agence Peugeot, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois. Péreire 24-09.

Renault 6 CV, 4 pl., parf. état, à vendre bas prix ou échange c/ moto récente. Bourdin, 26, rue Frémicourt, Paris (15<sup>e</sup>).

Sandford Ruby 1.100, parf. état. Vis., 135, rue de la Roquette, Paris.

Très joli torp. sport S.C.A.P., 7 CV, écl. élect., 3 pl., ess. vol., très bon état général. 3.500 fr. Reprendrais au besoin sidecar ou moto moderne. Au comptant

# DEPREZ

Visitez son Stand

24, Rue Meslay

PARIS (3<sup>e</sup>)

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

SA SUCCURSALE:

34, Avenue de la Marne

— ASNIÈRES —

À la descente du train, près du pont

(Téléphone: DÉFENSE 07-02)

# F.N. - TERROT

MONET-GOYON

MOTOCONFORT

GNOME & RHONE

ET TOUTES LES MARQUES

N'oubliez pas...

J'apprends, donne permis de conduire gratuit et garage pendant un an.

## CRÉDIT

Achat - Échange - Occasion

Réparations rapides et

Pièces de toutes Marques

USINE MODERNE:

187 bis, rue Armand-Silvestre

(près gare d'Asnières)

CATALOGUE FRANCO SUI DEMANDE

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

F. N. visible à PARIS

exposition permanente



entrée libre

## MOTO-HALL

Toutes les Motos

Toutes les Réparations

aux

MEILLEURES CONDITIONS

78, Av. des Ternes - PARIS

## PIÈCES pour MOTOS

INDIAN

TARIF ILLUSTRÉ

INDIAMOTO

1, Rue Faraday, PARIS-17<sup>e</sup>

Reste ouvert le Dimanche matin

# ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —

(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

# G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12<sup>e</sup>)

(Face Métro Nation)

a débattre. Barre, 123, av. Foch, Saint-Maur.

Villard touriste bon état, prix raisonnable. Nicolas, poste restante, rue Ballu.

Voiture d'occasion 10 CV, 2 tps, refroidissement par eau, torpédo 2 places forme bateau, à vendre au plus offrant, visible 142, rue Diderot, Vincennes, le matin de 8 à 10 heures.

#### SIDECARS

Harley mod. 1925 side 2 pl. écl. élect., eme env 2.200 frs. Thomas, 10, rue Rouget-de-l'Isle, Clichy (2 min. porte).

Side peuple p. pet. cyl., à vendre 300 fr. ou éch. contre écl. élect. Coudon, 1, rue Marguerite-Pinson, St-Denis.

#### ECHANGES

Majola 6 CV, écl. élect., bon état à échanger contre sidecar 2/3 places. Cimère, 14 bis, avenue de Versailles. Aut. 40-08.

Terrot et Austral, comme neuve contre vélo avec petite soule, Georges, 89, rue de Tocqueville.

Echange carrosserie de side à droite 1 pl. 1/2 pare-brise, contre carrosserie mono plus légère. V. Roche, 105, rue Croix-Nivert (15°).

Echangerai Darmont spécial, contre moto culb., échang., Morgan air 6 CV, contre moto lat. Georges, 89, rue de Tocqueville, Paris.

Ciné Pathé-Baby prise vue, project., soule, contre voiture. Breton, 131, bd Sébastopol, Paris.

Echange Vtte 7 CV, Salmson contre moto 500 ou 350 L. Revol, Fréjus (Var).

Licornie torp. 2 pl. t. b. él., 7.000, ou à échanger c. 350 F. N. préf. mod. 30. Legros, 72, bd Lundy Reims.

F. N. Briquet, échange à des conditions toutes spéciales contre les nouveaux modèles 1931, 28, rue Henri Poincaré, Paris (20°).

Echange moto 2 CV, 2 vit., écl. élect. état nf c/poste T. S. F. Bouricault, Lesigny (Vienne).

500 cmc. à v. ou éch. c/cycl. ou voiturette f. off., 15, rue Giroux Rueil (S.-et-O.). Pressé.

Robail, 500 cmc. ACT, dble échap. compt. Soubitez parf. état 4.000 frs éch. side car G. L. 6CV, 4 roues inter. b. ét. 2.500 frs. Robail, 88, rue de l'Aigle, La Garenne.

#### ON DESIRE ACHETER

Achat, cher. motos modernes et voiturettes avancées 80 % et 5 % sur tous véhicules, 178, route de la Révolte, Levallois.

F. N. suis acheteur de suite 350 ou 500 cmc. surbaissée Briquet, 28, rue H. Poincaré, Paris (20°).

Achat comptant motos, voitures modernes, 21, rue de Tlemcen, Paris (20°). Tél. Ménéil 76-39.

Moto 350 culb., 1930 état neuf de préf. bloc mot, équip.; élect. Ecr. marque prix à Brument Roger, 47, rue Etienne-Chevalier, Argenteuil ou s'adr., 2, rue Parmentier, Argenteuil.

Suis acheteur side tourisme bon état, Bernardet préférence, Becam, 15, villa Verlaine, rue du Hidalgo (19°).

Cherche occas., carr. side bi-pl. Richard imitant Bernardet, Bernardet ou L. V. Ecr. avec prix raisonnables. Edart, 15, rue Gracieuse, Paris (5°).

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

Achète side surb. pr. 350 27 x 4.800 frs au plus. L. Gratas, Yssingaux (Haute-Loire).

## DAUMESNIL-MOTOS

E. ROUSSET



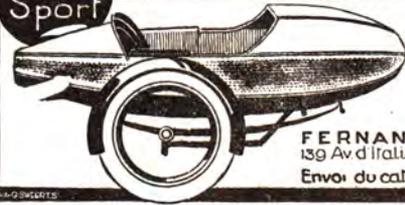
# DOLLAR

MOTOCONFORT

ECHANGES — RÉPARATIONS  
(Ouvert Dimanches et Fêtes)

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

## Le Super Sport SIDE-CAR



carrosseries en  
tout genres  
chassis capotes  
pare-brise

FERNAND RICHARD  
139 Av d'Italie Paris 13: tel. Gob. 25 00  
Envoi du catalogue contre 0°50

## 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

## GILLET-HERSTAL

AGENCE

21, Rue de Tlemcen

PARIS-XX°

Ménil. 76-39

TERROT, SOYER  
MOTOCONFORT  
GNOME, SAROLÉA

Cyclecars, Voiturettes

## REMY

Comptant - Crédit

ACHAT - ECHANGES

aux meilleures conditions

RÉPARATIONS

## TRI-MOTEUR GALLAND Charge utile 400 Kilos

Moteur JAP.  
500 cmc.  
Boite vitesses  
BURMAN  
3 Vitesses  
LE PLUS  
ÉCONOMIQUE



Frein sur les  
3 roues.  
Moyeu AR amovible, Pneus  
Michelin 700/100  
LE MEUX CONÇU

1, rue Chauvelot, PARIS (15°) :: AGENTS :: DEMANDÉS

## Pour les RÉPARATIONS de MOTEURS JAP

DANS VOTRE INTÉRÊT

faites réparer votre MOTEUR JAP

par les Agents exclusifs pour la France

Travaux garantis — Délais réduits  
Réalésage de cylindres en 24 heures

STÉ MOTO-COMPTOIR, Agence JAP pour la France

167, Bd Péreire, PARIS

Wagram : 83-45

#### DIVERS

Toutes pièces détachées et transform. pr B. S. A. armée. 1, rue Jardins-St-Paul, Paris (4°).  
Phare 15 fr., détenteur 25 fr., frein direction 30 fr., porte-bagage 30 fr. Havel, 82, bd. Port-Royal.

Pour Morgan brochés indesserrables 10 fr., chaînes première marque, le jeu 200 fr. 1, rue Jardins-St-Paul, Paris (4°).

Ecl. acét. code aff., exc., pressé, après 6 h. Bone, 5, rue du Clos (20°).

Courroie pour Motobécane, largeur 16 mm, le mètre 18,50; 14 mm, le mètre 14 fr.; 19 mm, longueur 1 m. 70 25 fr. 1, rue Jardins St-Paul, Paris (4°).

Magnéto Bosch Z. V. 4 cyl., offre à R. Degournay, 17, rue Mathis (19°).

Silencieux Wilman et poignée tournante Bink et Amac, pose de suite. Dépositaire Garreau, 289, rue de Vaugirard.

Vend mon moteur Mag 1.000 cmc., 2 cyl., spéc., course gagnant nombreuses épreuves, état neuf. Borgotti, rue de la Gare 59, Cachan (Seine).

Pneus motos neufs et garantis depuis 15 fr., Moers, 56, lg St-Antoine, Paris (12°).

Groupe vélomoteur carb., magnéto, débray. 250 fr., siège AR. Terry 50 fr. V-W 40 fr. Repose-pied 10 fr. 7, bd Victor-Hugo, Saint-Ouen.

Suis acheteur motos.

Suis acheteur trois roues.

Suis acheteur sidecar.

Suis acheteur cyclecars.

Suis acheteur voiturettes.

Suis acheteur au comptant de tous véhicules en bon état que vous pouvez me présenter 2 et 4, rue Charles Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.

Occasion phare et bouteille acétylène 250 l, t-sac, bi-pl. le tout frs : 100, ou séparément. 84, rue Legendre (17°).

Pas de bluff de la marchandise et des prix vraiment intéressants : moteurs Harissard, 2 cyl. 2 tps, 4 CV, compl. avec carburateur et magnéto, état neuf..... 650

Moser, 350 cmc. culb. pompe magnéto et carburateur cme neuf..... 1.200

Carburateurs neufs 1<sup>re</sup> marque doubles manettes pour moteurs 175 et 250 cmc..... 75

Sidecar prêt à poser... 500

Boîtes de vitesses nves Kick et embray..... 360

Chaîne moto 1<sup>re</sup> qualité par 12m/m 7 largeur des rouleaux 8 m/m neuve soldée le mètre 35

Venez visiter ou écrivez. Etabl. Beausoleil, 9, rue Saint-Sabin Paris.

Le seul atelier spécialisé pour la réparation et la révision sérieuses de toutes motos.

Pose d'accessoires, reprises, échanges, 7, rue Gravel, Levallois

Baisse formidable

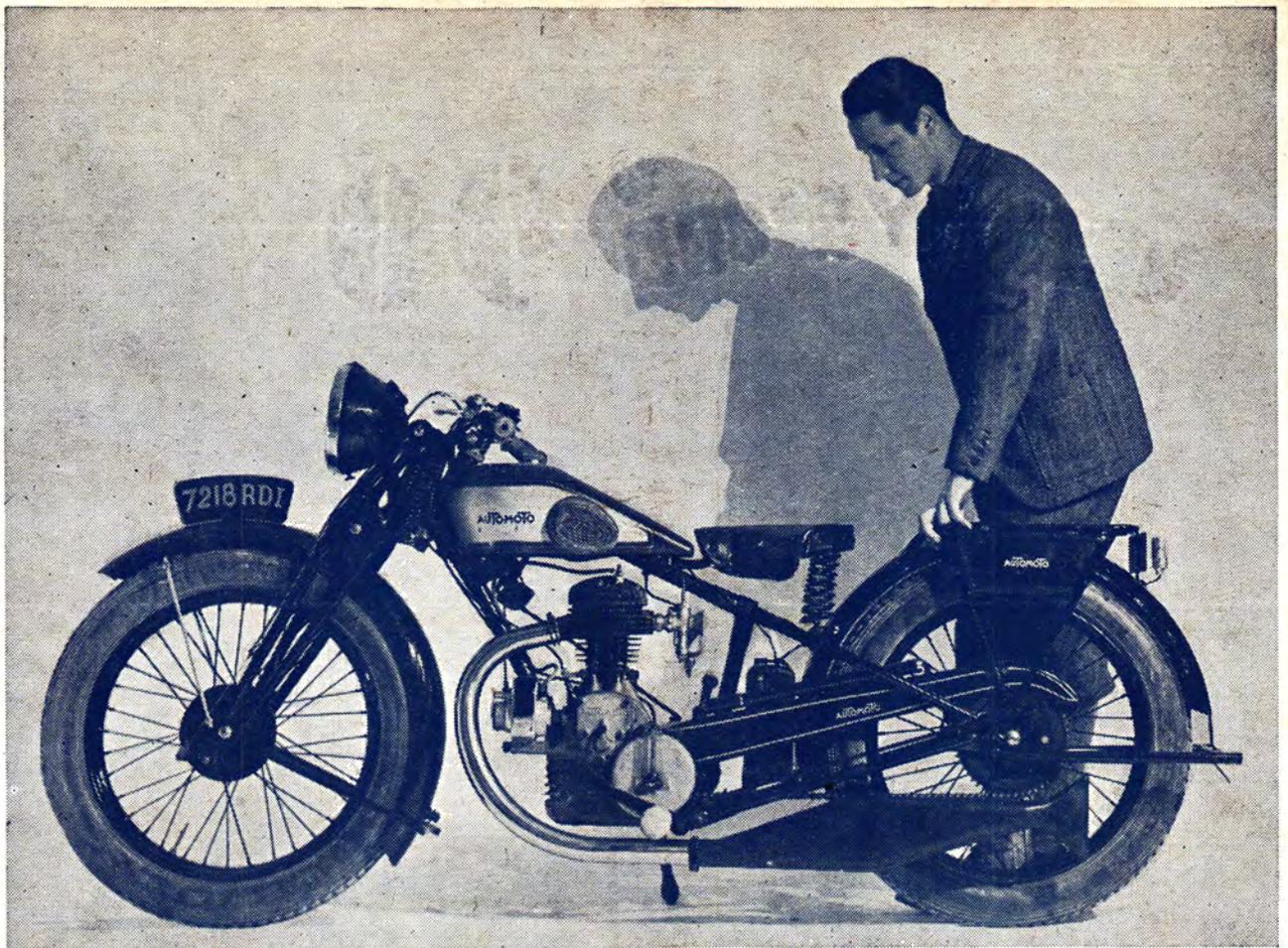
Pneus 27 x 4..... 120  
Chambres 27 x 4..... 22

Pneus 26 x 3,5..... 105  
Chambres 26 x 3,5..... 20

Pneus 25 x 3..... 90  
Pneus 700 x 80..... 95  
Chambres 700 x 80..... 18

Toutes dimensions voiturettes en magasin ou sur commande, rayonnage d'une roue d'Amilcar, Salmson, etc. avec fourniture d'un pneu et d'une chambre neufs de 27 x 4 au prix de frs..... 185

Pierre. Le garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles Renouvier, Paris (20°). Tél. Roq. 07-67.



# CE MONSIEUR N'A JAMAIS EU D'ENNUIS AVEC SA MOTO

...car c'est une "Automoto". Une Automoto est faite pour durer, pour marcher régulièrement, pour ne pas vous occasionner d'ennuis - Aucun organe fragile, simplification de l'entretien et du nettoyage. (Bloc moteur toujours propre, graissage automatique, chromage sur nickel, parkérisation de la boulonnerie).

Si vous voulez faire de la moto et non du "bricolage", choisissez vous aussi une **Automoto**.

Il y a des Automoto Bloc-moteur, 4 temps, 3 vitesses à partir de **2.850 frs.**

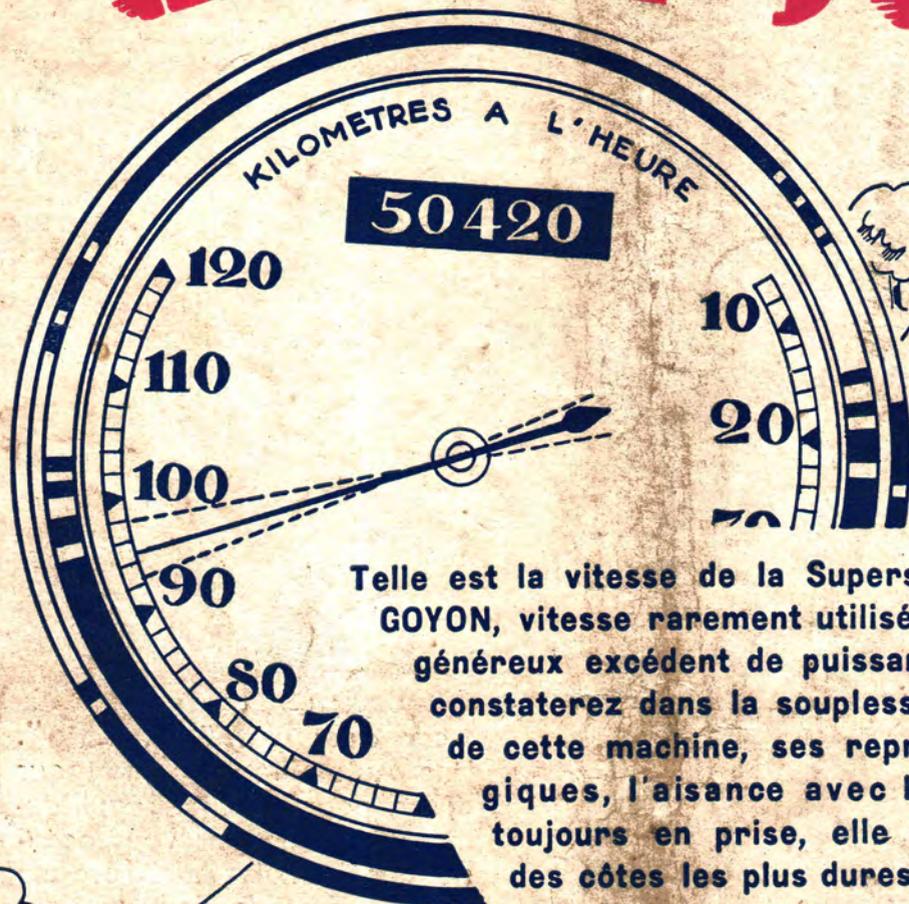
**HAUSSE DE PRIX AU 1<sup>ER</sup> AVRIL**

# AUTOMOTO

▲ 2378

SAINT-ÉTIENNE (Loire)





Telle est la vitesse de la Superstandard MONET-GOYON, vitesse rarement utilisée qui laisse un généreux excédent de puissance que vous constaterez dans la souplesse étonnante de cette machine, ses reprises énergiques, l'aisance avec laquelle, toujours en prise, elle se joue des côtes les plus dures et par les hautes moyennes qu'elle vous autorise sur tous parcours.

# MONET & GOYON

MACON

57 Rue du Pavillon

Succursale à Paris:

112, boulevard de Courcelles



HAVAS - LYON