

Quatre personnes en sidecar (Officiel)...

LE NUMÉRO

1^{fr.} - 25

MOTO REVUE

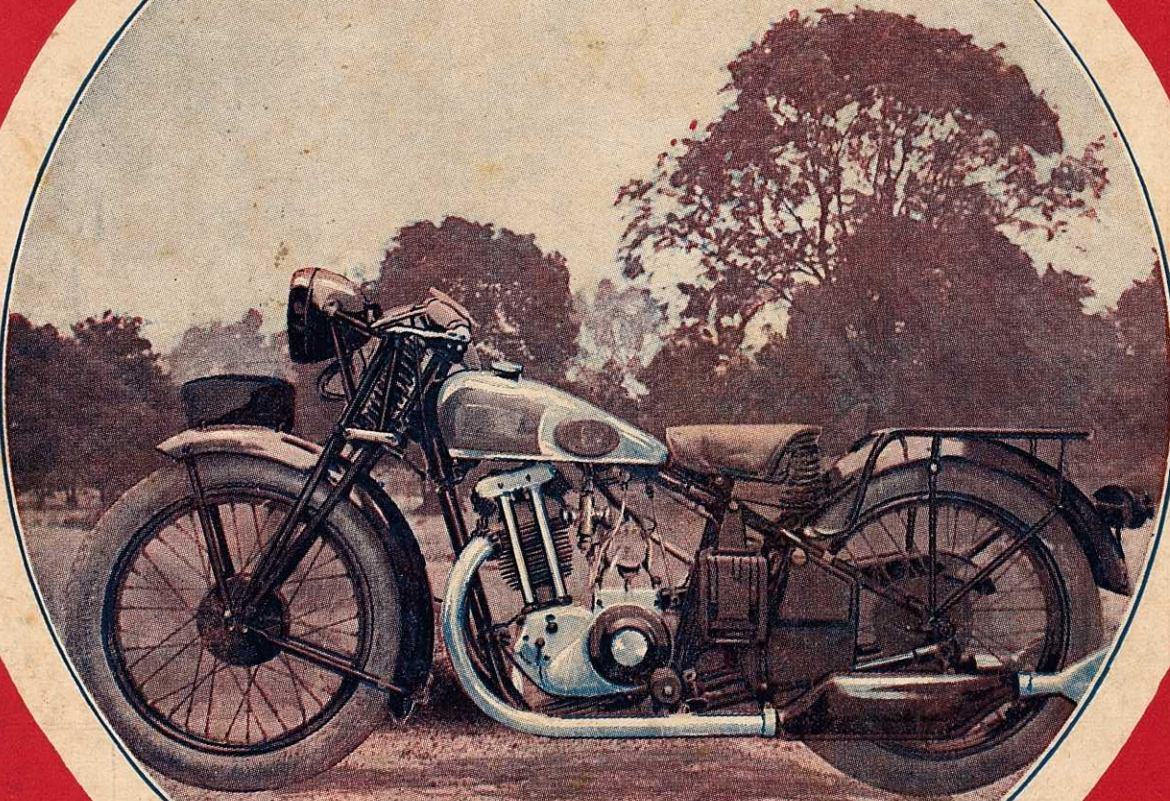
TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

19^e ANNÉE — N° 431

13 Juin 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 350 cmc. supersport Gillet-Herstal est la dernière née d'une série bien connue de tous les Motocyclistes. Elle a déjà, du reste, confirmé ses qualités bien personnelles dans les premières épreuves de l'année.

ROVIN

vous présente...

...son Nouveau Vélomoteur

avec transmission par **CHAINES COURTES** et à **MARCHE LENTE MOYEU FREIN A L'ARRIÈRE** -:-: BLOC-MOTEUR INUSABLE en Aluminium chemisé, Bielle et Vilebrequin en Acier au Chrome Nickel
Roulements à Aiguilles "NADELLA"
-:- Graissage KERVOLINE -:-

**PAS DE PERMIS
DE CONDUIRE**

1.500

FRANCS

**PAS DE CARTE
GRISE**

GAGNANTS DÉFINITIFS avec la 250 cmc. de la **COUPE ANSALDO** (toutes catégories)

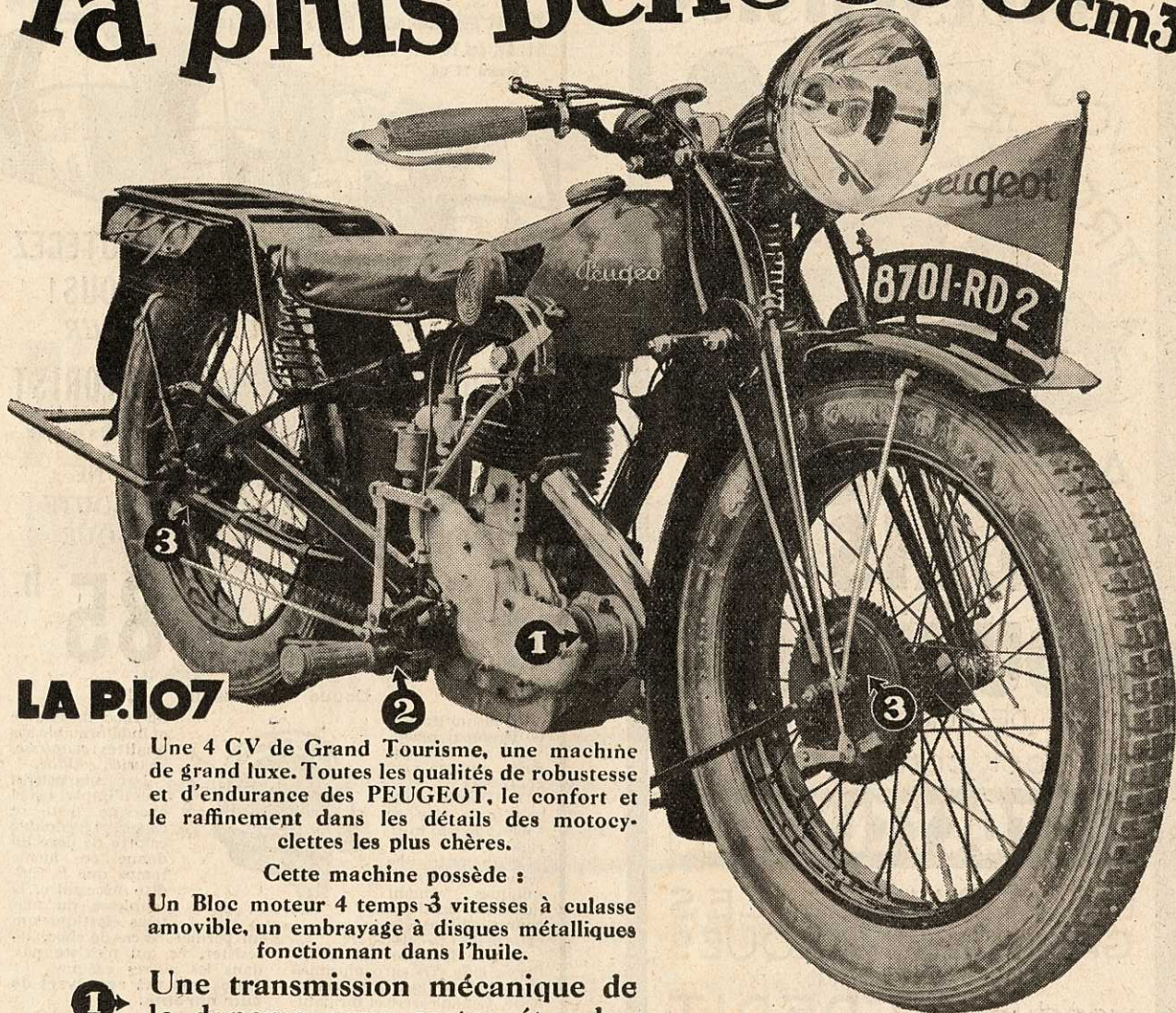
NOS MODELES

" R. S. 17 " 175 cmc., Moteur ROV., 2 temps, 2 vitesses chaîne-chaîne, freins à tambour, Pneus 25 x 3....	2.700	" R. B. 35 " 350 cmc., 4 temps, moteur JAP, soupapes latérales, 3 vitesses, chaîne-chaîne, Pneus 27 x 4....	4.550
" R. S. 25 " 250 cmc., Moteur ROV., 2 temps, avec éclairage électrique, 3 vitesses chaîne-chaîne, Pneus 25 x 3	3.995	" R. L. 35 " 350 cmc., 4 temps, moteur ROV., soupapes latérales, éclairage électrique, 3 vitesses, chaîne-chaîne, Pneus 27 x 4.....	4.995
" E. M. R. 25 " 250 cmc., Moteur ROV., 2 temps, cadre spécial tôle d'acier embouti, avec éclairage électrique, Pneus 26 x 3 1/2.....	4.400	" S. J. A. 35 " 350 cmc., 4 temps, moteur JAP., culbuteurs, 2 échappements, 3 vitesses, chaîne-chaîne, 3 vitesses, Pneus 26 x 3 1/2.....	6.200
" R. L. 25 " 250 cmc., 4 temps, moteur JAP, soupapes latérales, 3 vitesses chaîne-chaîne, Pneus 25 x 3....	4.200	" E. M. R. V. 7 " 350 cmc., Moteur et boîtes de vitesses Vélocette d'origine, arbre à came en tête, cadre spécial, tôle d'acier embouti, Pneus 26 x 3 1/2.....	6.700
" R. J. A. 25 " 250 cmc., 4 temps, moteur JAP, culbuteurs, 2 échappements, 3 vitesses chaîne-chaîne, Pneus 25 x 3	4.800	" E. M. M. A. G. R. 50 " 500 cmc., Moteur M. A. G. d'origine, cadre spécial, tôle d'acier embouti, Pneus 26 x 3 1/2.	6.800

Demandez Catalogue M. R. B.

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

la plus belle 350^{cm³}



LA P.107

Une 4 CV de Grand Tourisme, une machine de grand luxe. Toutes les qualités de robustesse et d'endurance des PEUGEOT, le confort et le raffinement dans les détails des motocyclettes les plus chères.

Cette machine possède :

Un Bloc moteur 4 temps 3 vitesses à culasse amovible, un embrayage à disques métalliques fonctionnant dans l'huile.

- ① Une transmission mécanique de la dynamo sous carter étanche.
- ② Une béquille centrale.
- ③ Des roues instantanément démontables et interchangeables.

5.100 Frs

Modèle de luxe P. 107 S: Même description que le modèle grand luxe mais avec la roue arrière seulement démontable. 4.850 Frs



Ce superbe catalogue franco sur demande adressée aux

Usines PEUGEOT
à BEAULIEU
(Doubs)

Peugeot

BEAULIEU (Doubs)

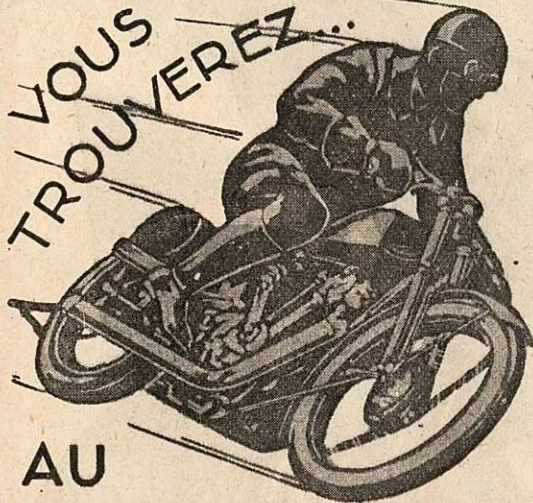


A 337

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Motocyclistes!

VOUS
TROUVEREZ...



AU
PALAIS DE LA
NOUVEAUTÉ

24 RUE DE CLIGNANCOURT PARIS
un stock considérable de

MOTOCYCLETES

DE TOUTES LES
GRANDES MARQUES

vendues à **CRÉDIT**
AUX MÊMES PRIX

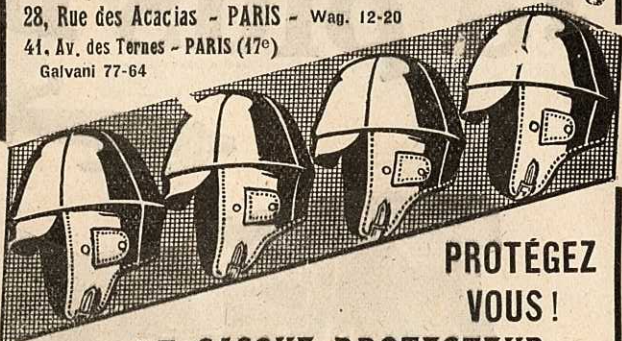
qu'au **COMPTANT**
sans aucune
augmentation de prix
sans intérêts

LIVRAISONS EXTRÊMEMENT
RAPIDES

MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS
LIVRAISON GRATUITE DANS
LA RÉGION PARISIENNE

THE MOTORIST

28, Rue des Acacias - PARIS - Wag. 12-20
41, Av. des Ternes - PARIS (17^e)
Galvani 77-64



PROTÉGEZ
VOUS!

LE CASQUE PROTECTEUR

MOTORIST

le plus solide

NE
COÛTE
QUE

85 fr.



MOTORIST

le plus solide

NE
COÛTE
QUE

85 fr.

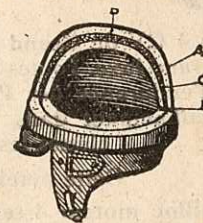
Coupe du Casque

Le casque **Motorist** entièrement recouvert du meilleur cuir chromé est composé :

1° D'une triple calotte de liège (A) surcomprimé rigide;

2° au centre une série de tampons métalliques formant matelas élastique comprimés entre la calotte A et la calotte D;

3° Une deuxième calotte de liège rigide (D) surcomprimé. A l'intérieur une coiffe de flanelle. Le tout serré et formant



un bloc incassable et indéformable ses qualités : *souplesse, sécurité, solidité.*

Le casque **Motorist** sous n'importe quel choc ne peut se casser. La double calotte de liège lui donne en même temps que la rigidité nécessaire, la souplesse du matelas élastique qui

lui permet, en cas de choc, de résister, ce qui n'existe pas dans les autres casques.

Le tout est recouvert de cuir chromé.

Le Casque **MOTORIST** est basé sur le modèle adopté par l'aviation française pendant la guerre

PRIME
à tout acheteur
de 2 casques
il est offert
gratuitement

La nouvelle lunette **MOTORIST**
en verre **INCASSABLE**
recom. pour la vitesse **32 fr.**

PRIME
à tout acheteur
de 2 casques
il est offert
gratuitement



Une paire de lunettes bombées n° 205 **32 fr.**
A verres incassables Valeur **32**

SERRE-TÊTE de CUIR **15 fr.** "RÉCLAME"
Fourré, valeur 25 fr. pour

CUISSARDS MOTO, IMPERMÉABLES
GANTS DE MOTO, CUIR EXTRA
SACS TYROLIENS, FORTE TOILE **25 Fr.**

Remise sur présentation des cartes de Sociétés

BON POUR UN SUROIT EXPÉDIÉ AVEC LE CATALOGUE 40 Pages, 120 Gravures, contre 3 fr. en timbres.

Possesseurs de

Moteurs M.A.G.

n'achetez que de la

Pièce détachée d'origine !

VOUS DÉCOUPLEREZ AINSI LA VIE DE VOTRE MOTEUR

Chez tous les agents de MOTOSACOCHE

Vous trouverez de la véritable pièce d'origine M.A.G.

*Ayez bien soin d'exiger sur factures la mention **PIÈCES d'ORIGINE M.A.G.**
et vérifiez avec attention le poinçon M.A.G. porté sur les pièces principales*

**Vous éviterez ainsi d'être trompé
sur la qualité de ce que vous achetez**

*Car la pâle imitation vendue par la concurrence
avec des procédés cherchant à créer une confusion
malhonnête ne ferait qu'amoinrir la valeur et
===== le rendement de votre moteur =====*

M

OTOSACOCHE

A

CACIAS

G

ENÈVE

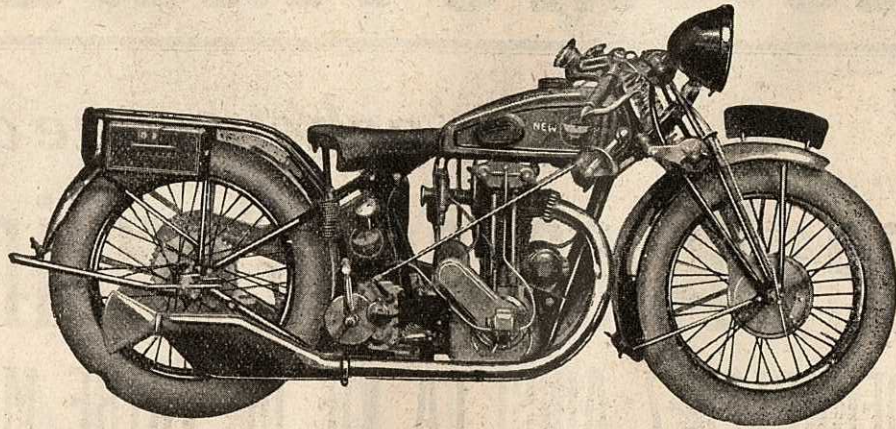
MOTOSACOCHE-FRANCE, S.A., 63, rue Trarieux

LYON

NEW-MAP

La motocyclette de Grand Luxe...

Sa technique est supérieure... et elle représente le summum de la construction mondiale avec son moteur **MAG** et sa boîte **BURMAN** d'origine.



P. MARTIN 122-124, Avenue Lacassagne, 122-124 — **LYON** (Rhône) — CONSTRUCTEUR

CATALOGUE SUR DEMANDE - Stock Pièces pour **PARIS** et **NORD** **F. FROTEY**, 12, rue Jean-Nicot - **PARIS**

DOLLAR

DRESCH

GNOME

F. N.

Achat au comptant
et reprises de
toutes motos
Crédit 12 et
18 mois
s a n s
intérêt

LA

MOTO

POUR TOUS

Pas d'assurance
Livraison à crédit
en 24 heures
Permis de
conduire
gratuit

PEUGEOT

TERROT

HARLEY

ETC....

MOTOS NEUVES

137, Avenue de Choisy
PARIS (13^e)

Téléph. : GOB. 07-76

— Ouvert même le Dimanche matin —

MOTOS D'OCCASION

GARANTIE 6 MOIS
3, Rue Aumont - PARIS (13^e)

Téléph. : GOB. 07-76

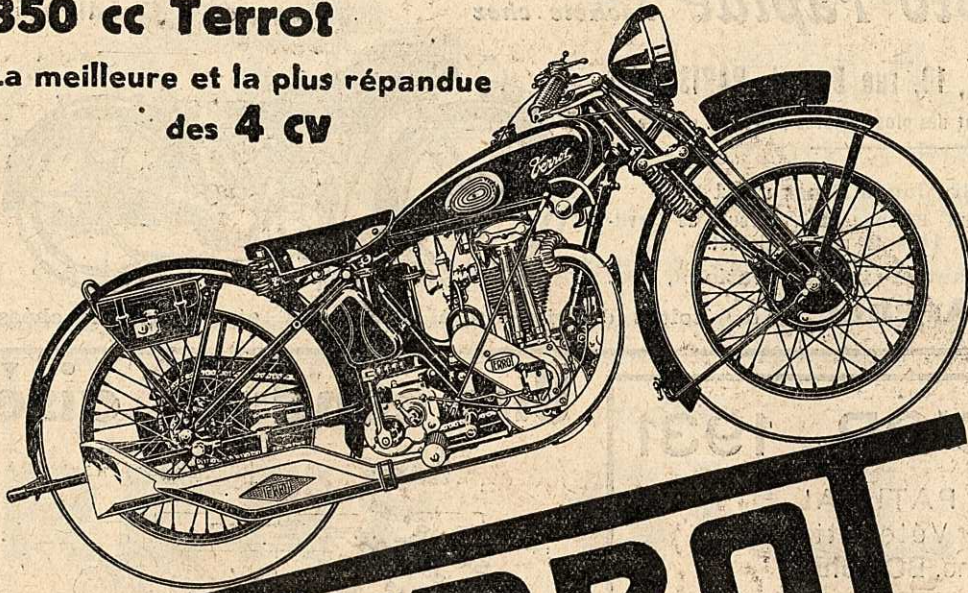
— Ouvert même le Dimanche matin —

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50 %

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Faites choix d'une
350 cc Terrot

La meilleure et la plus répandue
 des **4 cv**



TERROT

Toutes les 350 cc Terrot, y compris les modèles Standard, sont traitées comme des machines de **haut luxe**

et comportent des particularités qui les distinguent nettement de la production courante, notamment :
 Réservoir laiton 15/10° d'épaisseur - Silencieux aluminium de grosse capacité - Cadre brasé à double tube supérieur
 Boîte de vitesses et moteur indépendants - Chromage généralisé sur toutes les pièces polies

Deux modèles Standard

Type HST
 TOURISME

4.575 fr.

Type HSST
 SUPERSPORT

5.400 fr.

Deux modèles luxe

Type HL
 TOURISME

4.950 fr.

Type HSSL
 SUPERSPORT

5.850 fr.

EXPOSITION COLONIALE
 INTERNATIONALE
 MAI-SEPTEMBRE 1931
 Grand Hall de la Section
 Métropolitaine
 GROUPE 6 - CLASSE 33 B

Etablissements TERROT, 2, Rue André-Colomban, DIJON
 Veuillez m'envoyer franco votre catalogue

NOM... ADRESSE... VILLE... DÉP...

Une moto rapide s'achète chez

Vente au Comptant
et à Crédit

Lucien PSALTY, 10, rue Brunel, PARIS (17^e)

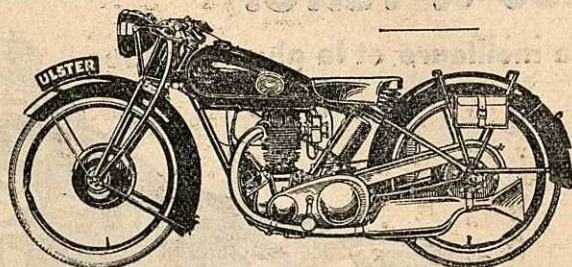
Agent et représentant des plus célèbres motos du monde

Norton : Six Jours Ecossais, 1^{er}.

Rudge : Circuit Péronne, 1^{er}. Circuit de Torvillers, 1^{er} et 2^e par Francisquet.

A. J. S. : Grand Prix des Nations, 1^{er}.

Sturmey-Archer Ltd, Boîtes de vitesses à 4 vitesses et pièces détachées



BOL D'OR 1931

1^{er} PATURAL
sur Vélocette
350 cmc. BOUGIES

K.L.G.

battant le record général de l'épreuve

Catégorie 175 cmc.
1^{er} DUBOIS sur
Monet - Goyon
BOUGIES

K. L. G.

VENTE EN GROS

Kirby Smith. 73, Rue Laugier, Paris (17^e)

Une conduite aisée

Pour "SENTIR" sa
machine, pour que
les commandes obé-
issent à la moindre
action, il faut que les
câbles soient bien
graissés. Le grais-
seur de câbles vous
le permettra.

**Graisseurs
de câbles**

NOTICE SUR DEMANDE A
TECALEMIT
18 RUE BRUNEL

n. 1. graisseur de câbles



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

Les Motocyclettes F.N. 350, 500cmc. détiennent
actuellement **28 RECORDS DU MONDE**

PARIS-NICE 1931 : en 350 cmc.

RICHARD et LEFORT, 1^{ers} ex aequo sans pénalisation, médaille d'or.
HERMANN, médaille de vermeil.

ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX 1931 :

PASSET, 1^{er} en 500 cmc. sans pénalisation.

COURSE DE COTE DE FALICON 1931

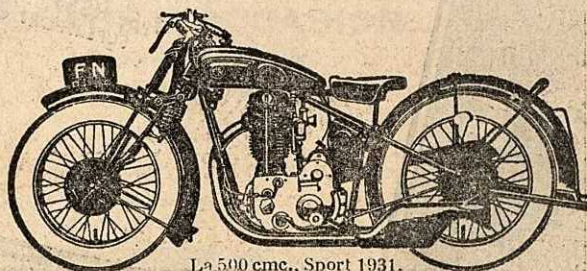
JEANNERET, 1^{er} en 500 cmc.

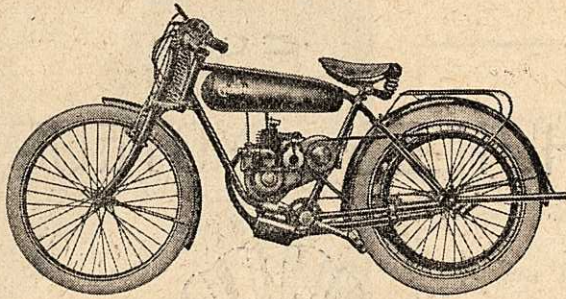
CIRCUIT DE L'ARTOIS 1931 :

LEFORT, 1^{er} en 350 cmc., médaille d'or.

PASSET, 1^{er} en 500 cmc. médaille d'or.

Tous sur motos F. N. de série — Huile SHELL — Accumulateurs HUITRIC — Allumage Robert BOSCH





LA CYCLETTE

Le VÉLOMOTEUR
A DÉBRAYAGE **1.550** FR.

TOUTES PIÈCES
DÉTACHÉES

1, rue d'Issy - BILLANCOURT (Seine) **POUR MOTEURS LA CYCLETTE**

Les Avantages de tous les modèles

RENÉ GILLET

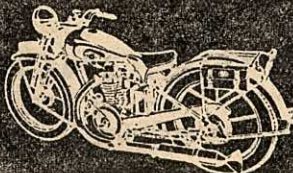
- Moyeux à broche - Roues interchangeables moto et sidecar.
- Commande dynamo d'éclairage par engrenages.
- Chaîne primaire sous carter étanche.
- Garde-boue à charnière - Double débrayage.
- Double fourche avant assurant le maximum de confort et de robustesse.
- Deux freins arrière indépendants - Frein sur roue avant conjugué avec frein sur roue arrière.
- Viseur de graissage visible sur réservoir - Pompe mécanique.
- Sur les modèles avec suspension arrière élastique 350 cmc., 750 cmc. et 1000 cmc., le démontage de la roue arrière se fait en soulevant le garde-boue arrière à charnières et la roue sort sans difficulté sans toucher à la chaîne et au frein.
- Sur les modèles avec suspension arrière élastique 350 cmc., 750 cmc. et 1000 cmc., le garde-boue arrière enveloppe entièrement la roue et protège totalement le passager en tan-sad.

Éts **RENÉ GILLET & C^{ie}**, 128, Route d'Orléans, à Montrouge (Seine)

MOTOS BOUGIE AUTOS
LODGE
Représentant Général pour la France
H. J. HARDING 49, B^e Gouvion S^t Cyr Paris XVII^e

B.J.S. Moteur JAP 350 cc. à 3990 fr.
Motos Alcyon, Dollar, Majestic, Dresch à cardan 350 et 500 cmc.
BOGEY Jean, 57, Boulevard de Grenelle, 57
PARIS (15^e)

LE SPÉCIALISTE
de la
- MOTO -



LIAUDOIS VEND COMME LES GRANDS MAGASINS

A CRÉDIT AU MÊME PRIX QU'AU COMPTANT

— RÉPARATIONS —
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

9, Av. Félix-Faure - PARIS (15^e)

Tél. : Vaugirard 39-51

DOLLAR

LES EQUIPEMENTS **Novi**
 POUR L'ECLAIRAGE
 DES MOTOCYCLETTES
 SONT LES MEILLEURS

EQUIPEMENTS **NOVILUX MOTO**
 ENTRAINEMENT SUR LE PNEU OU SUR
 LE VOLANT DU MOTEUR. PRIX : **295 fr.**

EQUIPEMENTS **ALTERNØVI**
 PRIX A PARTIR DE **365 fr.**

EQUIPEMENTS **DYNØVI**
 AVEC ACCUMULATEURS - TYPE STANDARD 35 WATTS
 AVEC AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE. PRIX: **650 fr.**
DYNOVI, TYPE LUXE
 AVEC GÉNÉRATRICE A DOUBLE DÉBIT 25-60 WATTS ET
 AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE. PRIX: **750 fr.**

Tous ces équipements sont livrés complets
 Prêts à poser avec phare de luxe de 200 m/m estampillé
 LA PLUS GROSSE PRODUCTION FRANÇAISE D'EQUIPEMENTS

Novi 12 à 16, Chemin des Vignes
PANTIN (Seine)
 Téléphone :
 Combat 14-12. - Villette 04-15

LES
 HUILES POUR MOTEURS



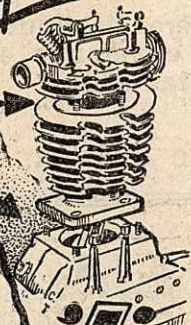
SONT
RAFFINÉES
 EN
FRANCE



Surveillez
 votre
 Compression!

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

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



L'Hermetic

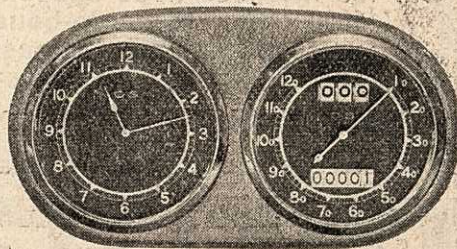


L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs
 inclus, votre nécessaire comprenant :
 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
 1 boîte Hermetic joint

Nom : _____
 Rue : _____ Ville : _____

Faites monter
 le nouveau **O.S.**
TABLEAU



NOUVEAUX MODÈLES 70^m/m

TRÈS BELLE PRÉSENTATION
 MONTAGE FACILE

ATELIERS SEIGNOL
 12, Avenue de Madrid, 12
NEUILLY-sur-SEINE

AG. LEBEUF O S 2



Records mondiaux battus:

Catégorie 1000 cmc. Mille lancé 234 Km 173 (anc. rec. 219 Km 540)

Catégorie 750 cmc. — — — — —

Catégorie 750 cmc. Kilom. lancé 238 Km 253 (anc. rec. 221 Km 539)

Catégorie 500 cmc. Mille lancé 204 Km 487 (anc. rec. 203 Km 504)

Kilom. lancé 201 Km 714 (anc. rec. 200 Km 190)

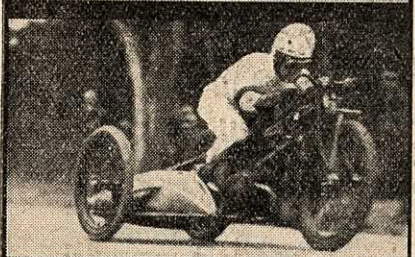
Catégorie 1000 cmc. avec sidecar. Mille lancé 190 Km 830

(anc. rec. 189 Km 520)

Kilom. lancé 190 Km 230 (anc. rec. 188 Km 098)

Les records battus en solo appartenaient déjà à M. Henne.

7 nouveaux records du monde à l'actif de Mobiloil



Le fameux champion Henne vient de battre le 20 avril dernier sept records mondiaux du mille et du kilomètre lancé sur sa motocyclette B.M.W. en solo et avec sidecar.

Ces performances prennent une signification d'autant plus grande que les conditions atmosphériques étaient défavorables et la route empruntée - celle de Vienne à Neustadt - dans un état défectueux.

Henne avait pensé à tout: pour diminuer la résistance du vent, il n'avait pas craint de se munir d'une manière de fuselage affilé et pour assurer le fonctionnement régulier de son moteur il avait rempli son carter de Mobiloil pour chacune de ses épreuves. Décidément, après les Six jours d'Hiver, cette nouvelle et sextuple victoire confirme la réputation de Mobiloil. C'est bien l'huile des champions comme celle des amateurs de belles randonnées.



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. F.

Dans un Véломoteur, le Moteur est tout

Sur lui, avant tout achat, doit porter votre examen le plus sévère
Le système de refroidissement, principalement, doit retenir votre attention

D'un refroidissement efficace dépend en effet le bon fonctionnement et la durée ; en un mot : **la Vie de votre Moteur.**

Sur ce point particulier un **Moteur Aubier et Dunne**
sera pour vous une garantie.

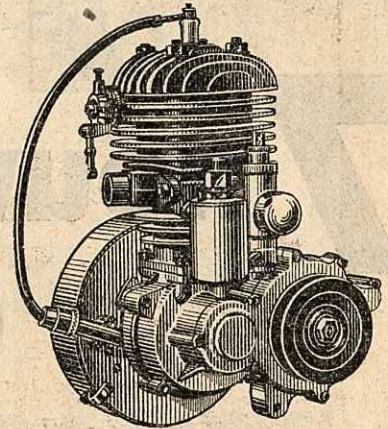
Sa Technique MODERNE, très personnelle, caractérisée par son cylindre aluminium chemisé en acier trempé ;
Sa précision d'usinage, hors de pair, lui assurent :
un refroidissement efficace à tous régimes ;
un fonctionnement impeccable ;
un rendement élevé, mettant à votre disposition un excédent de puissance, que vous serez heureux de trouver en côte.

Dans votre intérêt, exigez donc un . . .

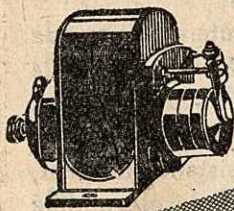
Moteur Aubier et Dunne

La liste des Constructeurs utilisant nos moteurs vous sera adressée franco sur demande aux

Moteurs Aubier et Dunne à Saint-Amand-les-Eaux (Nord)



L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET DE MOTO



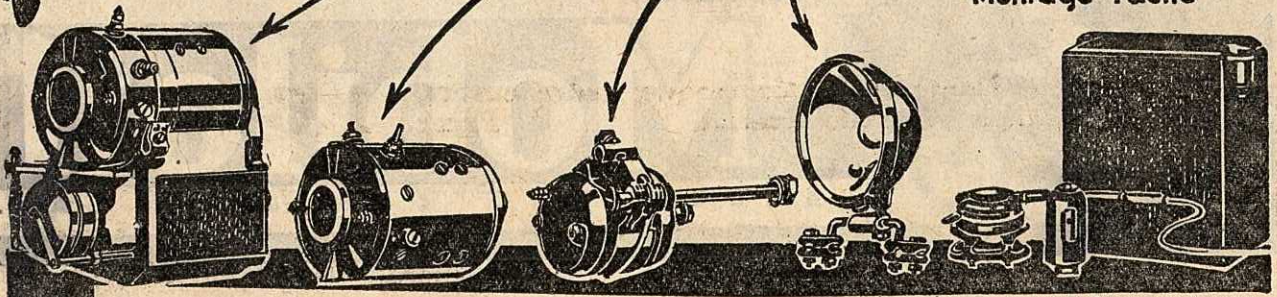
Magnéto d'allumage

Magnéto France

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

sa magnéto-dynamo
sa dynamo
son "Alternor"
son appareillage conforme
au Code de la Route

Rendement
inégalé jusqu'ici
Montage facile



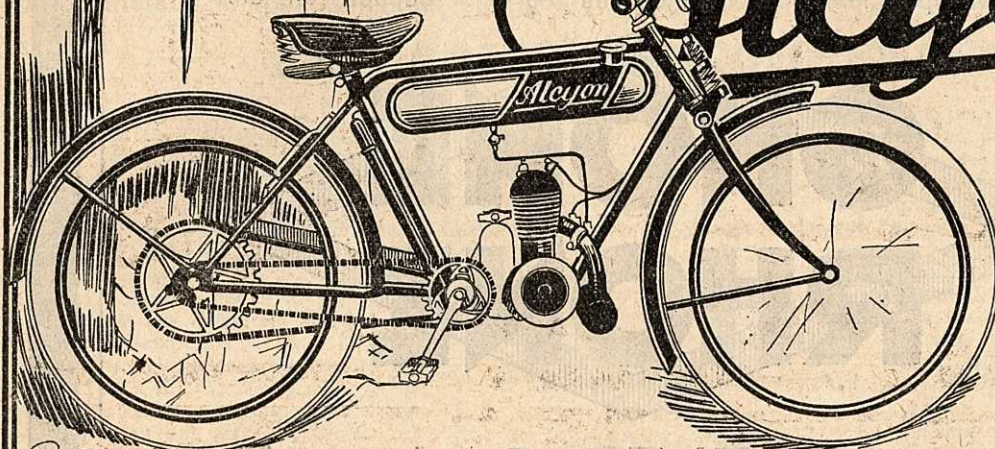
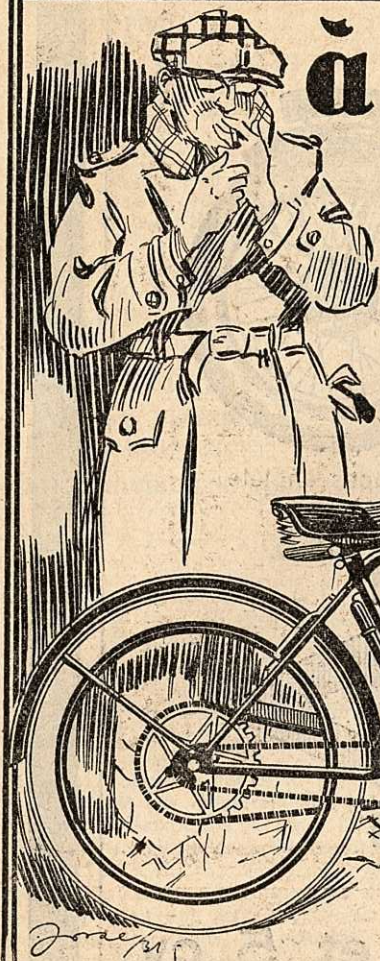
PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTIN

**à votre disposition
le jour... la nuit...**

**plus d'attentes
plus de retards
plus vite...
et moins cher**

le vélo-moteur

Alcyon



à transmission par chaîne avec amortisseur
et moteur à tourbillons (Breveté S. G. D. G.)
RÉPOND A TOUS LES BESOINS
son emploi n'exige

ni permis de conduire - ni immatriculation

Prix. . 1.540 fr.

(pris à l'usine)

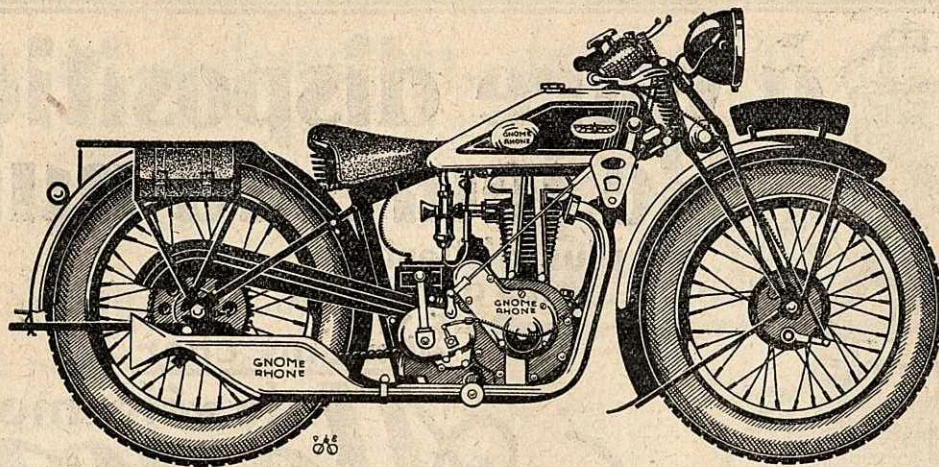
Modèle pour Dame ou Ecclésiastique, cadre ouvert,
filet garde-jupe, réservoir spécial. **Prix: 1.640 fr.**

Catalogue "M.R." sur demande à **ALCYON**, à **COURBEVOIE** (Seine)

ou aux agents de la marque

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

XI



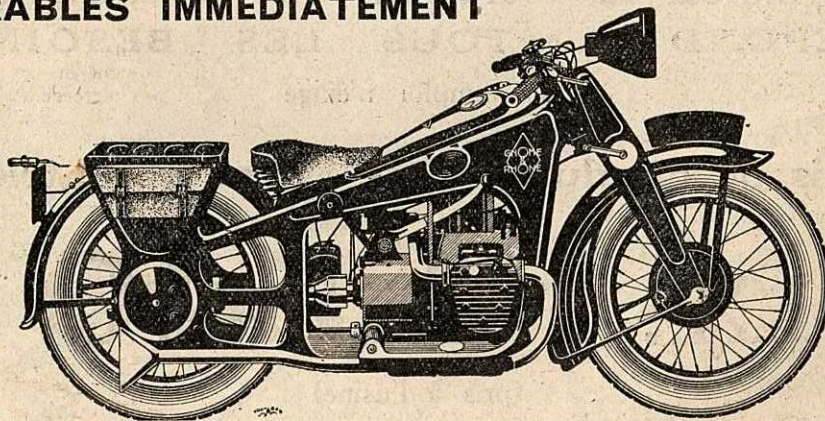
la 4 cv. type C. M. 1 Bloc-moteur de 350 cmc soupapes en tête

GNOME RHONE

TOUS MODÈLES 3, 4 et 5 cv

mono et bicylindrique

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT



la 5 cv. TOURISME LUXE TYPE V 2
2 cylindres opposés - Transmission par Cardan - Cadre en tôle emboutie

SIÈGE SOCIAL : 34, RUE DE LISBONNE - PARIS

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

Succursales : LILLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE

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

“MOTO REVUE”

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

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

LES FOLIES RECOMMENCENT

NOUS croyions que le projet du fonds de garantie était définitivement à l'eau. Quelle était notre erreur ! Voici en effet qu'il a été présenté à la Commission d'assurance et de prévoyance sociales de la Chambre par un obscur député. Faut-il reprendre à nouveau tous les arguments qu'on peut invoquer contre un tel projet. Dans une démocratie où la justice doit régner, où tous les citoyens sont égaux devant la loi, l'automobiliste et le motocycliste sont mis délibérément hors la loi. Au lieu de leur être reconnaissant des sommes formidables qu'ils versent dans le gouffre du budget, il n'est pas de vexation et de brimade qu'on ne leur impose et si tant est qu'il y ait une justice, elle n'est pas pour eux. Le fonds de garantie, sous quelque aspect qu'on le considère, est une iniquité. Pourquoi tout d'abord les conducteurs de véhicules automobiles sont-ils seuls tenus d'indemniser leurs victimes ? Combien d'entre nous se sont jetés sur des voitures hippomobiles non éclairées, sur des vaches qui surgissaient inopinément d'un chemin ou d'un champ ? Combien se sont jetés contre un arbre ou un tas de pierres pour éviter un cycliste ou un piéton ? N'avons-nous pas vu récemment dans les journaux le scandaleux acquittement de malfaiteurs qui avaient jeté des troncs d'arbres sur la route dans le but avoué de provoquer des accidents. Au contraire si la victime est un piéton un cycliste ou un charretier, un accident les transforme, eux ou leurs héritiers, en millionnaires. L'application aveugle de l'article 1384 fait de l'automobiliste, d'une manière constante, un coupable. Cette générosité démagogique des tribunaux, la certitude de la condamnation en cas d'accident, les impôts, tout a contribué à amener les primes d'assurance à un taux vraiment trop élevé. Les automobilistes qui s'assurent consentent un lourd sacrifice. Va-t-on donc leur demander en plus de payer pour ceux qui ont été assez imprévoyants pour ne pas s'assurer ? Ne suffit-il déjà pas que parmi les automobilistes assurés, les conducteurs prudents qui, depuis vingt ou trente ans, n'ont à leur actif que quelques poulets, paient pour les imprudents ? Est-il juste d'autre part que seuls les automobilistes soient tenus d'alimenter le fonds de garantie alors qu'ils peuvent être eux-mêmes victimes des accidents ? N'est-on pas aussi coupable quand on conduit la nuit une charrette mal éclairée, quand on tient sa gauche à bicyclette, quand on ne surveille pas les troupeaux qui vous sont confiés, quand

on traverse la route sans faire attention, quand on abandonne une machine agricole sans un falot, que lorsqu'on roule à allure excessive ? Et dans tous ces cas on est assuré de l'impunité. Pourquoi tant de sévérité et d'injuste sévérité pour les uns, et tant d'indulgence pour les autres ? Ne doit-on pas traiter également l'obstacle et la vitesse ?

Le projet prévoit également une amende et quelle amende ! Le vingtième de l'indemnité allouée à la victime. Comme les indemnités atteignent fréquemment 300.000 francs et parfois le demi-million, où allons-nous ? Combien d'entre nous se sont saignés aux quatre veines pour acheter une machine, payer l'impôt et les primes d'assurance, comment veut-on qu'ils puissent acquitter une amende de vingt-cinq mille francs ? Il n'y aura que les millionnaires qui pourront envisager sans frémir une telle éventualité. Il y a parmi nous un grand nombre de conducteurs prudents et conscients de leur responsabilité qui, devant cette menace, renonceront à l'auto et à la moto, et un coup terrible sera porté à une industrie qui lutte avec une admirable énergie pour son existence, au moment où sévit une crise économique sans précédent. Est-ce à l'Etat d'oublier tous les bénéfices qu'il tire de cette industrie ?

L'inscription sur le permis de conduire des pénalités encourues par son possesseur est peut-être plus acceptable et permettrait d'éliminer les conducteurs dangereux. Mais quelle complication administrative si le conducteur a perdu son permis !

Une idée saugrenue a germé dans la cervelle de l'auteur de ce projet. C'est celle d'attribuer un insigne spécial pour les conducteurs qui, depuis cinq ans, n'auront eu ni accident ni contravention. N'est-ce pas surestimer l'amour que les Français ont des décorations ? Non, qu'on ne croie pas que cette petite satisfaction de vanité suffirait à nous faire avaler l'amère pilule qu'on nous prépare !

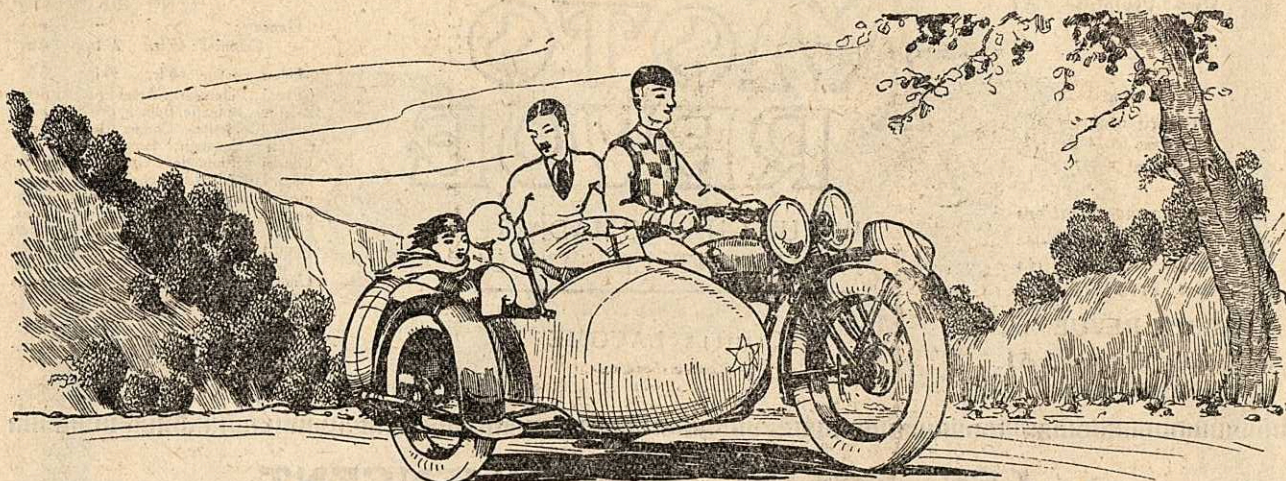
On veut diminuer les accidents. Ce n'est pas en nous persécutant qu'on y arrivera. Faites la chasse aux conducteurs dangereux avant qu'ils n'aient causé un accident. Améliorez la visibilité des points dangereux. Adoptez une signalisation complète et surtout n'oubliez pas que le code de la route crée également des obligations aux autres usagers de la route. Faites leur éducation à grand renfort de conférences, d'affiches, d'articles de presse. Enseignez les principes élémentaires du code de la route dans les écoles. Et montrez-vous également sévères pour tous.

SOMMAIRE

N^o 431

du 13 Juin 1931

On ne protestera plus.....	504
Par-ci, Par-là.....	505
Le quatre-cylindres par H.-P. BORESTROKE.....	506
Le grand mérite des employés de la Préfecture.....	509
Informations.....	510
Nos essais. La 350 cmc Gillet-Herstal, par MAX END.....	512
Paris - les Pyrénées - Paris.....	514
Faut-il compliquer nos concours de régularité ?.....	515
Un nouveau cyclecar. Le Micron.....	517
Le sport.....	519
Les Clubs.....	520



ON NE PROTESTERA PLUS ! ...

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs ce qui suit :

... A la suite de la circulaire du 15 mars dernier limitant le transport des personnes en motocyclette avec ou sans sidecar, que nous avons publiée quinze jours avant son application, de nombreuses réclamations sont parvenues au Ministère des Travaux Publics.

... Nous avons nous-même indiqué à plusieurs reprises les conséquences malheureuses de cet arrêté lésant les nombreux usagers de la motocyclette avec sidecar.

... Nous avons appris, au début du mois de mai, que la Commission chargée de réviser le Code de la Route avait proposé d'incorporer dans ce nouveau code un article stipulant bien clairement qu'il serait interdit de transporter sur une motocyclette, *non pourvue* de sidecar, plus de deux personnes, conducteur compris.

... En ce qui concerne la motocyclette *pourvue* d'un sidecar, la Commission chargée de réviser le Code de la Route a proposé l'autorisation du transport de trois personnes *non compris* le conducteur, à condition que chaque personne transportée dispose d'un siège bien distinct.

... Actuellement la Commission centrale se réunit journellement, mais pour gagner du temps, et donner satisfaction à tous les usagers, à l'approche des vacances, nous devons aux Etablissements René Gillet, de Montrouge d'avoir fait des démarches personnelles pour obtenir de M. Gaston Gérard, sous-secrétaire d'Etat du Tourisme, une lettre interprétative de la circulaire du 15 mars au sujet de la limitation des personnes transportées en motocyclette *pourvue* d'un sidecar.

... M. Beluel et M. Camille Chautemps, députés, ont offert leurs bons offices aux Etablissements René Gillet pour demander à M. Daniel Baque, chef du Cabinet de M. Gaston Gérard, la lettre interprétative dont nous parlons ci-dessus, et que nous sommes très heureux de publier ci-après :

SOUS-SECRETARIAT D'ETAT
AU MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET AU TOURISME

CABINET DU
SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT

Monsieur,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'esprit de la circulaire interdisant, sur les motocyclettes munies d'un sidecar, le transport de plus de trois personnes.

Cette circulaire a été inspirée par la Commission Centrale des Transports qui est en train d'élaborer, en ce moment-ci, le texte réglementant le Code de la Route.

L'article 3 de ma circulaire du 15 mars interdit donc le transport de plus de trois personnes, mais non compris le conducteur, d'où il résulte que le nombre total des personnes transportées ne doit, en aucun cas, dépasser quatre.

Voilà le vrai sens de la circulaire.

Le nouveau Code de la Route confirmera dans les mêmes termes la limitation du nombre des personnes transportées sur une motocyclette pourvue d'un sidecar.

Des instructions d'ailleurs seront données aux préfets pour qu'il ne subsiste plus de malentendu dans l'interprétation de la circulaire du 15 mars.

Il reste entendu, toutefois, que cette limitation est subordonnée à l'observation des conditions de la circulaire relatives aux sièges supplémentaires, afin que le guidon reste toujours libre.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

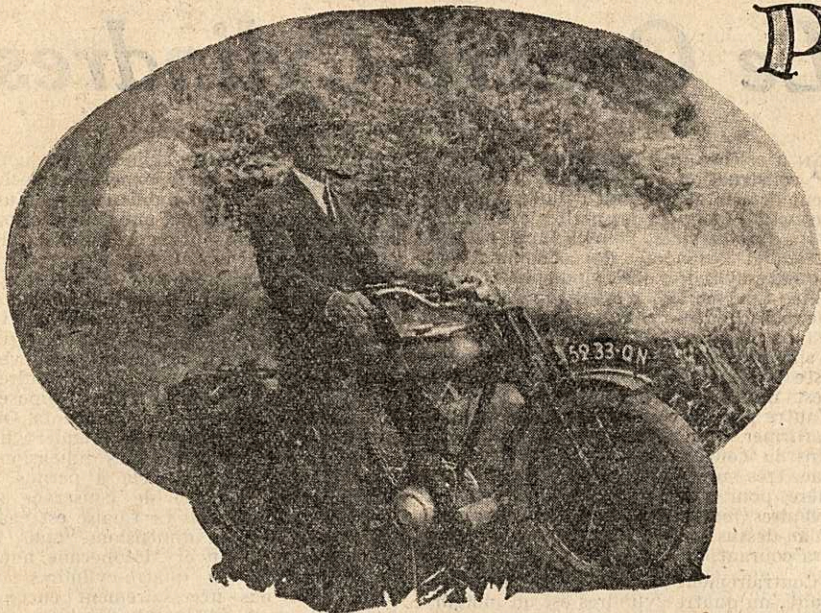
Paris, le 8 Juin 1931.

Monsieur René Gillet,
Montrouge.

Le Chef de Cabinet,
Daniel BAQUE.

... Remercions donc M. Beluel et M. Camille Chautemps d'avoir bien voulu s'occuper de la cause de tous les motocyclistes et d'avoir fait mettre au point une circulaire, jusqu'à ce jour mal interprétée.

PAR CI PAR LA



Ce cliché représente M^e Varrin dont nous publions la lettre ci-contre. A voir son sourire et son allure réjouie nous ne croyons pas qu'il soit près de conduire sa 175 au ciel.

UN RECORD

IL ne s'agit pas d'un record de vitesse ni d'endurance, mais d'un record de déféctuosité routière, si l'on peut dire. Ce record est détenu par la route banlieusarde qui conduit du carrefour du Petit Clamart à l'Ermitage de Villebon dans le bois de Meudon. Au point de vue du relief nous ne craignons pas d'exagérer en disant que ladite route n'en manque pas : ce ne sont qu'ornières, bosselages, casse-ressorts et nids de poule. Réellement le département de Seine-et-Oise détient là un joli record, record dont il est détenteur depuis tant d'années et qui paraît absolument imbattable. Renseignements pris, il paraît que cette maudite route est ce qu'elle est parce que les bureaux se la disputent. Elle est domaniale par la forêt voisine dépendant de l'Agriculture, alors qu'on la voudrait départementale, si bien que personne ne s'occupe de son amélioration. Nous avons là à deux pas de Paris une voie qui donne l'impression des plus mauvaises sentes portugaises. Ce n'est pas peu dire.

DU CAOUTCHOUC DE PÉTROLE

DES savants américains ont communiqué à « L'Inter Américan Conférence of Agricultur Forestry and animal industry » la découverte d'un caoutchouc synthétique obtenu en partant du pétrole brut de Californie par l'extraction et le traitement de certains hydrocarbures y contenus. Les échantillons déjà obtenus accompagnaient ce compte-rendu, mais nous ne croyons pas qu'il s'en suive un mouvement d'affaires car vraiment la pénurie de caoutchouc n'est pas telle qu'il s'impose d'en trouver un ersatz, car la production mondiale dépasse de beaucoup la consommation présente et même éventuelle.

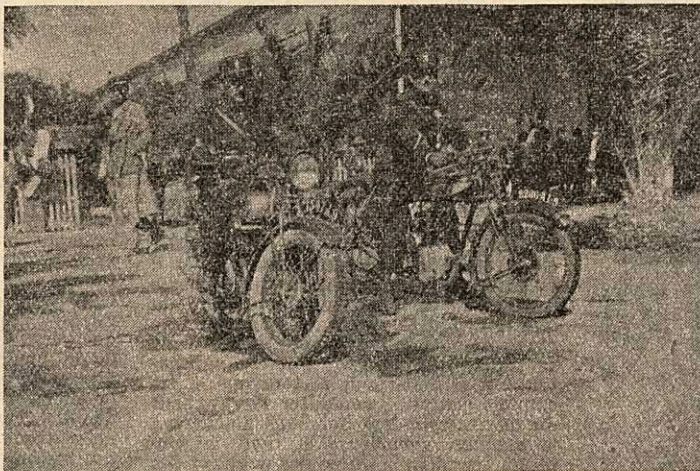
VANDALISME

ALORS que l'on conseille actuellement aux Communes de reboiser, nous avons remarqué que sur la route nationale qui va

de Meaux à la Ferté-sous-Jouarre, on fait actuellement un terrible massacre d'arbres peut-être ce massacre est-il nécessaire ? nous ne sommes pas à même d'en juger, mais la vue de ces grands cadavres jonchant le sol vous bouleverse quand on pense que la veille ils étaient encore le charme et la poésie de cette belle route. Vraiment ce n'était pas le moment de procéder à de semblables assassinats, d'autant que pour remplacer ces arbres abattus, on en a planté de tout petits à peine gros comme le doigt qui mettront plusieurs dizaines d'années pour donner un peu d'ombre.

SATISFACTION

NOUS avons reçu cette lettre amusante que nous ne pouvons résister à publier dans son intégralité :



Sur la Côte d'Azur, le soleil invite ces braves gardiens de la paix à parcourir les routes du littoral au ronronnement harmonieux de leurs puissantes machines.

IL est en droit, une maxime bien souvent invoquée, la suivante : « L'accessoire suit le sort du principal. »

— L'accessoire, c'est ici moi-même et le

principal cette élégante, souple et solide petite moto deux-temps, 2 chevaux, 3 vitesses, sortie des usines de la célèbre Maison Mâconnaise Monet-et-Goyon.

— Grâce à elle, je gravis n'importe quelle pente, comptant bien qu'un jour ou l'autre elle m'emportera jusqu'au Ciel et que Saint-Pierre, saisi d'admiration devant cette merveille de mécanique, s'empressera de lui ouvrir les portes de son Paradis dont il me sera ainsi donné de franchir le seuil sans autre forme de procès. Les Anges entonneront alors leur plus bel hymne en l'honneur de la sérieuse honnête et consciencieuse Maison Monet et Goyon, à laquelle je tiens à rendre ce bien sincère hommage.

La devise de cette maison fabricante de ces motos devrait être : « avec l'une d'elles pour quoi pas jusqu'à 100 ans ! ».

Albert VARRIN,

Avocat honoraire,

Ancien bâtonnier du Barreau de Chambéry, né le 17 octobre 1853.

ISSUE IMPRÉVUE

RÉCEMMENT, dans un garage de la rue de Gentilly, un homme a été tué par l'éclatement d'un pneu qu'il était en train de gonfler avec une bouteille d'air. A notre connaissance, c'est le second accident mortel qui survient dans de semblables circonstances. Il montre l'insouciance, la non connaissance du danger de certains automobilistes, même professionnels.

Il est pourtant évident que la frêle enveloppe d'un pneu ballon prévue pour supporter une pression de 2 kilos à 2 kg. 1/4 par centimètre carré ne l'a jamais été pour supporter l'énorme pression de l'air comprimé dans les grandes bouteilles en acier. Ce n'est pas difficile à comprendre. Ceux qui ne le comprennent pas se mettent en danger de mort.

LA MOTO ET LES POUVOIRS PUBLICS

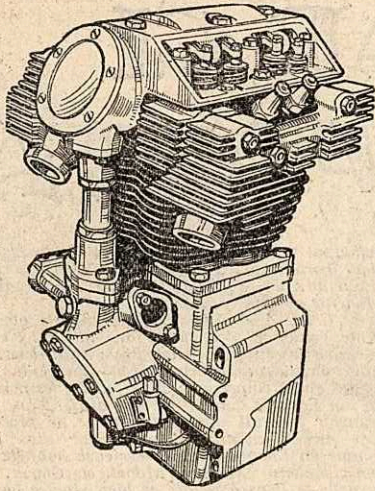
DÉCIDÉMENT la moto n'est pas encore en odeur de sainteté auprès des pouvoirs publics et nous relevons dans le petit ouvrage dont nous avons parlé plus haut à propos de l'échappement libre les phrases suivantes :

Concernant les automobilistes : Gardez-vous de faire usage de l'échappement libre. S'adressant aux motocyclistes : Il vous est formellement interdit de faire usage de l'échappement libre. Evidemment les deux phrases ont la même signification, mais il y a une nuance dans la forme, nuance très sensible; on donne à l'automobiliste un conseil amical alors que c'est une interdiction formelle qu'on oppose au motocycliste.

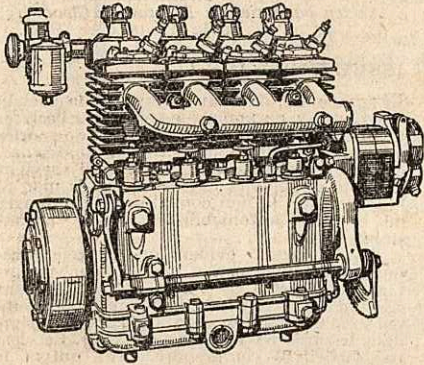
ELLE EST BIEN BONNE

UN de nos confrères, membre du personnel dirigeant l'un des plus beaux journaux illustrés de France, figurait l'autre jour parmi les privilégiés invités à Montluçon par Dunlop. Voulant rendre la politesse à ses hôtes, il fit distribuer à tous les voyageurs du train spécial le dernier numéro de sa luxueuse publication. Un sous-ordre ignorant à qui étaient destinés les exemplaires demandés, avait jugé très adroit d'encarter dans l'illustration des prospectus d'un concurrent.

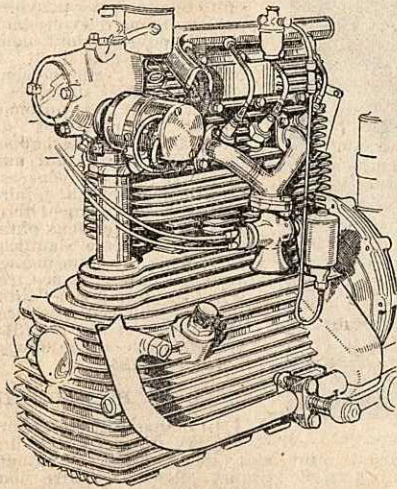
Le Quatre-Cylindres



Une réalisation Anglaise originale : le 4 cylindres en V très resserré de la Matchless. La commande des soupapes se fait par arbre à came en tête.



Un autre 4 cylindres qui eut son heure de célébrité. Celui-ci est belge, c'est l'F N. Cette maison fut la première à monter un 4 cylindres sur une moto, vers 1912 ou 13, croyons nous.



Un magnifique spécimen français de ce type de moteurs. Le 4 cylindres en ligne Motobécane est entièrement en aluminium les cylindres sont chemisées. Les soupapes sont attachées directement par un arbre à cames commandé par renvoi d'angle. Il reflète bien l'esprit français !

ON a célébré un peu trop vite, dans la construction automobile, l'avènement des six et des huit cylindres, et on a constaté que pour les petites cylindrées et les durs services, pour la facilité d'entretien et l'économie de consommation, le quatre-cylindres était à peu près imbattable. Le résultat, c'est l'apparition de nouvelles quatre-cylindres. Nous ne contestons d'ailleurs nullement la souplesse, le silence des six-cylindres ; mais il n'en reste pas moins que le quatre-cylindres n'est nullement un condamné à mort. D'autre part, il ne semble pas téméraire d'affirmer qu'il est destiné à occuper, dans la construction motocycliste, une place très importante. Nous ne concevons guère pour l'instant un 150 à quatre cylindres, mais nous sommes persuadés qu'au-dessus de 500 cmc., son emploi sera courant.

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, un quatre-cylindres est un moteur simple de conception et d'entretien. Il nécessite certainement moins d'entretien qu'un monocylindre et le cauchemar de tant de motocyclistes, nous voulons dire le décalaminage, revient beaucoup plus rarement. Il ne présente d'ailleurs aucune difficulté particulière, comme nous le verrons tout à l'heure. Ne condamnons surtout pas le quatre-cylindres sous le prétexte qu'en course on n'utilise que des monocylindres et bien rarement des bicylindres. Cela ne signifie nullement que le quatre-cylindres n'ait qu'un rendement médiocre ou que sa marche ne soit pas régulière. Tout d'abord, on sait ce qu'un monocylindre peut donner et on utilise pour son établissement une expérience de nombreuses années. L'établissement d'un quatre-cylindres de course, particulièrement si on utilise un compresseur, est une aventure que ne se soucie pas de courir un constructeur. Il est d'ailleurs possible qu'un quatre-cylindres de 500 cmc. brille plus pour ses qualités d'accélération et de souplesse que par sa vitesse même. Théoriquement, sa consommation devrait être un peu plus élevée. Quand il est disposé dans le plan du cadre, il demande des précautions spéciales pour assurer la rigidité transversale au moment des accélérations et des décélérations. Il se peut aussi qu'on doive augmenter l'emplacement du cadre et que l'on éprouve quelque difficulté à bien centrer les masses. Bref, c'est toute une technique nouvelle et il est infiniment vraisemblable qu'en course il faille un certain temps pour faire du quatre-cylindres l'égal du monocylindre et encore plus de temps pour qu'il affirme sa supériorité. Pourtant, il est indiscutable qu'il faut, pour le tourisme et les emplois courants, souhaiter l'avènement du quatre-cylindres qui nous amènera à la machine silencieuse et dont la souplesse accroîtra la durée des pneus et des organes de transmission. Si le quatre-cylindres, comme c'est probable, cause au début quelques déboires en course, nous ne devons pas le condamner mais lui faire crédit. Soyons assurés que son jour viendra.

Il est impossible de prévoir, à l'heure actuelle, le type de quatre-cylindres qui dominera. Il est, en effet, possible de revendiquer pour tous les types certains

avantages. Le quatre-cylindres en ligne bénéficie d'une longue expérience technique ; il permet l'établissement d'un bloc compact ; il permet une alimentation régulière ; sa distribution est aussi simple que possible ; il est ou peut être remarquablement accessible. Par contre, il est long et il faut une certaine habileté pour le loger dans un cadre de motocyclette sans augmenter l'emplacement. Son refroidissement peut également soulever quelques difficultés. Les quatre-cylindres en V et les quatre cylindres opposés horizontaux sont moins encombrants. On peut, en ce qui concerne les premiers, ne pas dépasser sensiblement les dimensions d'un monocylindre et cela a permis à Matchless et à Ariel de conserver le montage traditionnel. Le Chaise est également de petites dimensions, mais il est vrai que Train et Motobécane nous ont prouvé qu'un quatre-cylindres en ligne n'est pas nécessairement encombrant. Il serait également injuste de ne pas mentionner les remarquables quatre-cylindres américains qui équipent des machines lourdes, puissantes et très confortables. La disparition des quatre-cylindres F. N. a laissé aussi bien des regrets. Il semble qu'un constructeur pressé de réaliser une moto à quatre cylindres, s'il veut établir lui-même son moteur, aura intérêt à faire un quatre-cylindre en ligne à cause des données qu'il trouvera plus aisément, du matériel d'usinage qu'il se procurera plus facilement. Il est donc vraisemblable que le quatre-cylindres en ligne sera au début le plus répandu.

Le prix n'est plus un obstacle à la diffusion du quatre-cylindres et la différence avec le prix d'un monocylindre est peu considérable. Il suffit de consulter les catalogues pour s'en convaincre. L'industrie automobile a étudié ce problème d'une manière très serrée, et nous pouvons profiter de ses enseignements.

Quelques particularités des quatre-cylindres

DANS un quatre-cylindres en ligne, les pistons extrêmes montent quand les deux pistons du milieu descendent et vice-versa. On pourrait donc croire, *a priori*, qu'un quatre-cylindres est parfaitement équilibré. Cela n'est pas exact et un quatre-cylindres n'est pas complètement exempt de vibrations. La difficulté vient de ce que la vitesse du piston est plus grande vers le haut de la course que vers le bas de la course. L'angularité de la bielle est en cause. En effet, la vitesse du piston est la plus grande quand la bielle est perpendiculaire au coude du vilebrequin et le point correspondant ne se trouve pas au milieu de la course du piston, mais légèrement au-dessus. Divers dispositifs ont été employés pour remédier à ce léger défaut par Lanchester en particulier, mais on a considéré, à juste raison que l'équilibrage du quatre-cylindres était en pratique très satisfaisant.

Etant donnée la disposition des pistons, il est évident que nous pouvons régler la distribution pour avoir l'ordre suivant dans les explosions 1, 3, 4, 2, ou bien

1, 2, 4, 3. Le premier ordre est le plus courant. Nous aurons donc :

Cylindre 1	Cylindre 2
Explosion	Admission
Echappement	Compression
Admission	Explosion
Compression	Echappement
Cylindre 3	Cylindre 4
Compression	Echappement
Explosion	Admission
Echappement	Compression
Admission	Explosion

Nous voyons donc que pour le calage de la magnéto, le charbon du distributeur doit se trouver en face du plot 1 lorsque la soupape d'admission du deuxième cylindre et la soupape d'échappement du quatrième cylindre commencent à s'ouvrir.

Le vilebrequin d'un quatre-cylindres doit être très rigide. Quand le premier cylindre, celui qui se trouve à l'avant du bloc, est au temps de travail, l'effort exercé sur le maneton doit être transmis au volant à travers tout le vilebrequin, et celui-ci subit un effort de torsion considérable. Aussi a-t-on augmenté ses dimensions d'année en année. Le quatre-cylindres Henderson en est un exemple typique. Sur certains gros quatre-cylindres de voiture, il y a même un palier central, mais cela a comme conséquence un allongement du moteur, une augmentation du prix de revient et n'est pas indispensable pour un petit quatre-

cylindres de motocyclette. On ne peut d'ailleurs pas augmenter exagérément les dimensions d'un vilebrequin, car l'accroissement de poids nuit aux accélérations. D'autre part, les axes et les manetons de trop forte section conduisent à des vitesses de frottement trop élevées et on risque des ennuis de graissage, si on emploie des roulements lisses.

Roulements

Avec un vilebrequin en une pièce, il est très difficile d'utiliser des roulements à billes ou à rouleaux, sauf aux paliers des extrémités. C'est pourquoi la majorité des quatre-cylindres comportent des roulements lisses. On a longtemps employé des coussinets de bronze et un vilebrequin cimenté. Au point de vue, de l'usure, de tels roulements sont remarquables. Mais, d'une part, le vilebrequin trempé et cimenté nécessite une rectification et l'usinage en est coûteux. D'autre part, en cas de graissage insuffisant, c'est le grippage immédiat avec des conséquences graves. Nous avons vu des bielles complètement enroulées autour du vilebrequin. Souvent le carter était défoncé et le vilebrequin faussé. Aujourd'hui, on emploie de préférence des coussinets régulés. Le régule est un alliage à base d'étain qui fond à une température peu élevée. Si le coussinet, par suite d'un graissage insuffisant, vient à chauffer, le régule fond sans autre dommage. D'où l'expression « couler une bielle ». La réparation est facile et peu onéreuse. Habituellement, la tête de bielle comporte un coussinet de bronze sur lequel est coulé

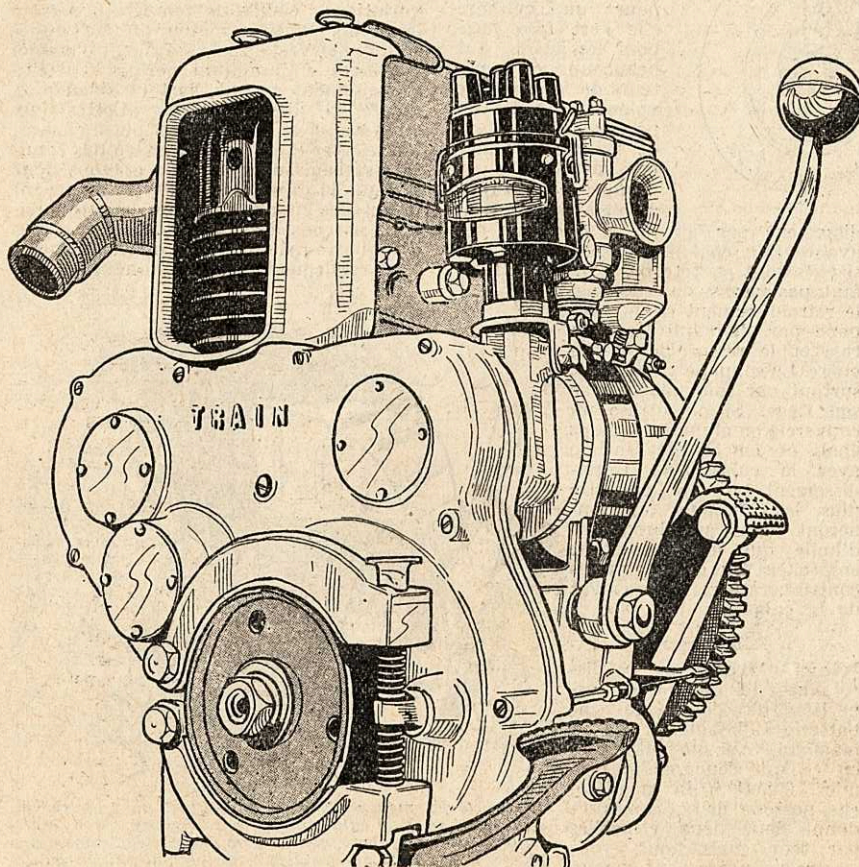
le régule. Quand le régule est coulé directement sur la tête de bielle, il faut prendre des précautions pour qu'il adhère bien et on commence, en général, par un étamage. Quand une bielle est coulée, on en est averti par le cognement.

Les roulements régulés demandent un graissage parfait et, dans la plupart des moteurs modernes, les manetons sont creux et l'huile y est amenée par des canalisations forcées dans le vilebrequin. Cette huile doit être filtrée et exempte de particules qui obstrueraient les canalisations ou les trous de graissage. On constate généralement que les têtes de bielles 1 et 4 et les cylindres correspondants reçoivent plus d'huile que les têtes de bielles et les cylindres du milieu. Cela ne vient pas de ce que l'huile s'échappe en plus grande quantité par les coussinets 1 et 4, mais parce que pour arriver aux coussinets 2 et 3, elle doit vaincre la force centrifuge. C'est pourquoi l'huile est envoyée à une assez forte pression de 2 à 3 kgs. La pompe est habituellement une pompe à engrenages noyée. Sur la circulation d'huile, on intercale des filtres métalliques.

On a couramment employé le graissage par barbotage. Dans ce cas, il y a sous chaque tête de bielle un auget où l'huile est constamment renouvelée et maintenue à un niveau constant. La tête de bielle comporte un trou de graissage et une cuiller qui happe l'huile à son passage. Ce système donne de bons résultats sur les moteurs à régime moyen. Il est parfaitement suffisant avec les roulements à galets. Avec ceux-ci, il est évidemment impossible d'utiliser le graissage sous pression, sauf si on utilise un palier central et qu'on fasse arriver l'huile à la fois par le palier central et les paliers extrêmes. Pour le montage des roulements, il sera également nécessaire de recourir à un vilebrequin assemblé. C'est une solution assez onéreuse.

Cylindres et carter

Très souvent, les cylindres et la partie supérieure sont d'un bloc. On obtient ainsi un tout très rigide. Dans ce cas, la culasse doit être obligatoirement démontable. Pour démonter bielles et pistons, on doit : 1° déculasser ; 2° enlever la base du carter ; 3° démonter les têtes de bielles ; 4° pousser les bielles vers le haut pour faire sortir les pistons. Pour une voiture, cela ne peut être fait commodément que si on dispose d'une fosse. Pour une moto, il sera nécessaire d'enlever le moteur du cadre. Ce qui rend cette opération difficile, c'est le poids du bloc-moteur qui atteindra aisément une soixantaine de kilos. Fort heureusement, rares sont les circonstances où il faut toucher aux têtes de bielle ou aux pistons. Avec un graissage bien étudié, une huile de bonne qualité et des vidanges assez fréquentes, on doit ignorer les bielles coulées. En mettant les choses au pis, ce démontage sera toujours plus aisé que celui d'un moteur monocylindrique dont l'assemblage des volants doit être effectué avec une extrême précision. Les seules opérations courantes d'entretien, c'est-à-dire le décalaminage et le rodage des soupapes sont très faciles le moteur étant en place, après qu'on a enlevé la culasse. Quand au joint, il n'y a pas plus de difficulté pour le rendre étanche si on veille à serrer progressivement les écrous à tour de rôle en diagonale. Le décalaminage et le rodage des soupapes ne sont pas sensiblement plus longs qu'avec un mono. Il est également certain qu'un quatre-cylindres



Voici une 4 cylindres à refroidissement par ventilation forcée réalisé par Train. Ce bloc est très compact et comporte un allumage Delco.

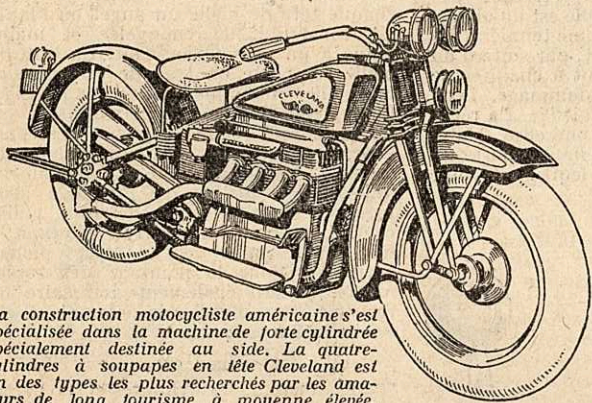
peut rouler plus longtemps sans être décalaminé.

Quand le bloc des cylindres est indépendant du carter, l'examen des pistons est évidemment facilité, mais il y a un joint supplémentaire à faire, plus délicat peut-être que le joint de culasse et il est probable que, dans bien des cas, le joint sera mal fait et laissera suinter de l'huile. De plus, au point de vue du refroidissement, le carter formant bloc avec les cylindres permettra une évacuation plus facile de la chaleur. La solution idéale, mais nécessairement coûteuse, c'est d'utiliser un alliage d'aluminium à haute conductibilité thermique. Les cylindres seront dans ce cas chemisés, si possible, en acier nitruré.

Si on se place exclusivement au point de vue de l'accessibilité, on préférera les soupapes latérales.

Tubulaires

Avec un quatre-cylindres disposé dans le plan de la machine, on est tenté, pour éviter que le carburateur n'encombre pas, de le disposer derrière le bloc. Ce n'est pas une place recommandable car les cylindres de l'avant seront



La construction motocycliste américaine s'est spécialisée dans la machine de forte cylindrée spécialement destinée au side. La quatre-cylindres à soupapes en tête Cleveland est un des types les plus recherchés par les amateurs de long tourisme à moyenne élevée.

mal alimentés ou bien les cylindres arrière recevront un mélange pauvre, les gouttelettes d'essence, par suite de l'inertie, étant entraînées vers l'avant de la tubulure. Avec le carburateur au centre, on a une meilleure alimentation, surtout si on s'arrange de manière que deux cylindres voisins aient une soupape d'admission commune. On trouvera donc que les soupapes d'admission des deux cylindres AV et les deux cylindres AR sont côte à côte. Si nous examinons donc les huit soupapes d'un quatre-cylindres, nous trouverons successivement la soupape d'échappement du premier cylindre, la soupape d'admission du premier cylindre, la soupape d'admission du second cylindre, la soupape d'échappement du second cylindre, la soupape d'échappement du troisième cylindre, la soupape d'admission du troisième cylindre, la soupape d'admission du quatrième cylindre, la soupape d'échappement du quatrième cylindre. Autrement dit, les soupapes d'échappement enclavent les soupapes d'admission.

Pour éviter les condensations, il faut réchauffer la tubulure d'admission. C'est pourquoi il est avantageux de combiner la tubulure d'admission avec la tubulure d'échappement, de telle manière qu'il y ait des points chauds aux endroits où des condensations peuvent se produire. Il s'agit là d'une étude très délicate et qui nécessite des expériences nombreuses.

Réglage de la distribution

Nous trouvons sur les quatre-cylindres tous les types de distribution que nous rencontrons sur les monos. Avec les soupapes latérales ou les soupapes en tête commandées par culbuteurs, l'arbre à cames est situé sur le côté du carter. Il est entraîné soit par engrenages, soit par chaîne. Sur les moteurs de voitures, cette chaîne est souvent du type Duplex. L'arbre à cames baigne souvent dans un auget plein d'huile. L'attaque des poussoirs est en général directe. Les culbuteurs tournent sur une tige creuse où l'huile arrive sous pression. Les soupapes en tête sont le plus souvent verticales ce qui amène à employer une chambre d'explosion plate. Il en est de même avec l'arbre à cames en tête si l'on veut attaquer directement les soupapes sans avoir deux arbres à cames. Les travaux de Watmough ont appelé l'attention des constructeurs sur un type de distribution dans lequel la soupape d'admission commandée par culbuteur est au centre de la culasse et la soupape d'échappement est latérale. C'est la distribution qu'on trouve sur le moteur des « tanks » Chenard et Walcker, et sur quelques moteurs de motos quatre-cylindres, en particulier sur certains F. N.

Le réglage de la distribution d'un quatre-cylindres ne présente aucune difficulté puisque, si la distribution est correctement réglée pour un cylindre elle l'est *ipso facto* pour les autres. Sur beaucoup de moteurs de voitures, le volant porte des repères qui permettent de faire ce réglage très rapidement.

Nous croyons que, même avec le refroidissement par air, il n'y a que des avantages à enclaver les soupapes, même si elles sont en tête des cylindres : il ne faut pas perdre de vue que le refroidissement de la soupape par l'air qui lèche la tige et le ressort ne compte guère. La soupape se refroidit surtout par son guide et par son siège. Si on utilise un couvercle en aluminium assez épais et en contact intime avec la culasse, le refroidissement sera très bon. De plus, les soupapes fonctionneront dans un brouillard d'huile qui non seulement empêchera tout grippage, mais contribuera au refroidissement de la culasse.

Allumage

Nous n'avons pas à discuter ici les mérites respectifs de l'allumage par batterie et bobine et de la magnéto. Aucune difficulté en ce qui concerne le premier. Quant à la magnéto, elle possède deux canes et donne donc deux étincelles par tour, mais nous avons quatre cylindres dont chacun a un temps moteur tous les deux tours. Nous ferons donc

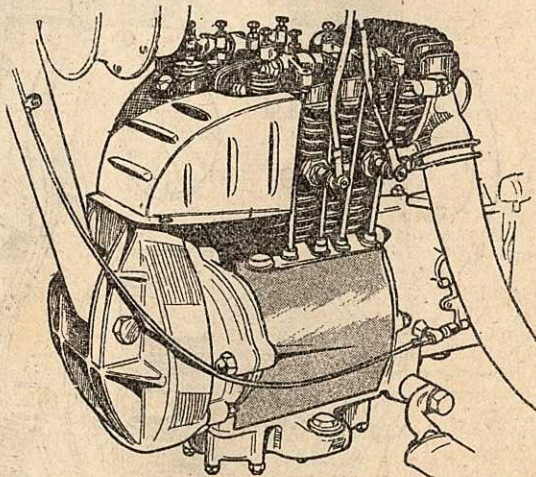
tourner la magnéto à la vitesse du moteur et nous lui adjoindrons un distributeur entraîné par engrenages et tournant à la demi vitesse du moteur. Ce distributeur possède un balai tournant qui passe en présence de plots reliés aux bougies des quatre-cylindres. Ces plots sont numérotés et on remarquera que les chiffres sont disposés dans l'ordre 1,3,4,2. Il sera donc facile de brancher les fils de bougies.

Refroidissements

On peut hésiter entre plusieurs modes de refroidissement : eau, vapeur, air canalisé, air ambiant. Le premier est lourd. Le radiateur est non seulement coûteux, mais fragile. Le refroidissement par la vapeur est coûteux et des fuites se produisent aisément. De plus il y a le danger du gel.

L'air canalisé a été utilisé avec succès sur les voitures (Sara et Franklin, par exemple). Deux quatre-cylindres français sont également refroidis de cette manière.

Nous pensons toutefois que le refroidissement par l'air ambiant est satisfaisant. On a souvent constaté, il est vrai, que les cylindres 2 et 3 chauffaient plus que les cylindres 1 et 4, ce dernier étant lèche par les filets d'air qui se rejoignent en arrière du cylindre. Aussi beaucoup de quatre-cylindres ont-ils été traités en moteurs « mous » à faible taux de compression, particulièrement quand les cylindres sont séparés. Par contre avec un bloc bien étudié, à parois épaisses, ce défaut peut être éliminé... Ce qu'il faut éviter en effet, c'est beaucoup plus les variations élevées de température entre les divers points du moteur qu'une température élevée, mais égale. L'emploi d'alliages d'aluminium permet d'atteindre aisément ce but, surtout si on augmente la dimension des ailettes aux environs des points les plus chauds. Même avec la fonte on arrive à des résultats satisfaisants. Nous ne croyons donc pas que la difficulté d'un refroidissement inégal des quatre cylindres soit rédhibitoire et constitue un obstacle au succès du quatre-cylindres en ligne, même à haut rendement. H.-P. BORESTROKE.



La société des moteurs Chaise sort aussi un 4 cylindres, celui là est en V, à culbuteurs, et refroidissement par ventilation forcée assuré par une turbine de grandes dimensions placée à l'avant. Le refroidissement énergique ainsi censuré permet d'employer ce bloc sur un cyclecar, sous un capot. Les triangles de culbuteurs sont disposés sous par quatre de chaque côté des cylindres.

Le grand Mérite des Employés de la Préfecture



L'AN dernier, après avoir entendu les récriminations d'un de ses amis, un rédacteur avait fait paraître dans nos colonnes un article dont le moins qu'on puisse dire est qu'il était peu aimable et injuste pour les employés de la Préfecture au service des cartes grises. Ceux-ci avaient été comparés entre autres à la faune des temps passés et autres gracieusetés de ce genre.

Le moins qu'il eût pu faire eût été d'aller se renseigner sur place et alors il eut fait des constatations qui l'eussent certainement empêché d'écrire de semblables choses.

Voyons les chiffres, car eux seuls sont éloquentes et indiscutables.

Nous fournirons tout d'abord, la statistique des véhicules neufs mis en service dans le département de la Seine (le seul qui nous intéresse en l'occurrence), depuis 1913, en mentionnant dès maintenant que les années de guerre ne sauraient figurer dans ce tableau puisque la vie du pays se trouvait paralysée pendant cette même période.

Voici donc les chiffres des véhicules neufs immatriculés dans le département de la Seine (en l'espèce à la Préfecture de Police):

Années :	Nombre de véhicules
1913	9.330
1921	24.440
1922	29.510
1923	36.318
1924	49.468
1925	51.000
1926	56.640
1927	54.255
1928	68.674
1929	71.831
1930	74.225

Il suffit de lire.

Voyons maintenant les voitures d'occasion c'est-à-dire, les véhicules qui ont fait l'objet d'un transfert sur les registres d'immatriculation de la Préfecture.

Encore un vélomoteur

DE jour en jour, le nombre des petits moteurs devient de plus en plus grand. Parmi ceux-ci, voici un des derniers-nés, le moteur Horst Stuedel. C'est tout simplement un monocylindre deux temps de 75 cmc. de cylindrée (exactement 72). Il comporte en embrayage et présente deux vitesses par engrenages. La puissance effective du moteur est légèrement supérieure à 1 cheval. Tous les arbres sont montés sur roulements à billes. Le poids du moteur est d'environ 8 kilos. Signalons que le constructeur peut en faire l'expédition par colis postal. Ce moteur peut s'adapter aisément à tous modèles de bicyclettes qu'il transforme en motos légères. C'est là un de ses avantages et non des moindres.

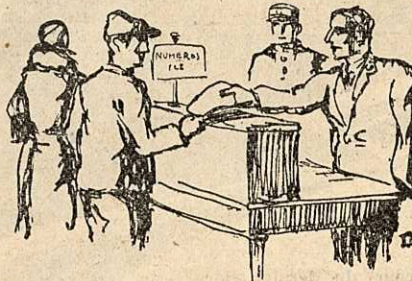
Bons constructeurs... et bons commerçants

Nous sommes toujours heureux de signaler ici à nos lecteurs les maisons qui font preuve de largeur de vues envers leurs clients. Voici une lettre qui, à vrai dire, ne nous surprend pas :

... Je lis sur votre n° 423, qu'un possesseur de moto Terrot 250 cmc., est enchanté de

Années :	Nombre de transferts
1913	12.495
1920	11.318
1923	21.211
1924	24.956
1925	29.987
1926	39.740
1927	43.805
1928	52.512
1929	61.897
1930	64.245

Effectuons maintenant quelques additions et nous pourrions ainsi nous rendre compte de



la progression dans le travail demandé aux guichets du service de la carte grise à la Préfecture.

1913	21.825
1923	57.529
1924	74.424
1925	80.987
1926	96.380
1927	98.060
1928	121.186
1929	133.728
1930	138.470

Ces chiffres nous dispensent de tout commentaire !

Mais, nous direz-vous, que nous importent vos chiffres ! Si le nombre des véhicules immatriculés a augmenté dans la proportion de 21.825 en 1913, à 138.470 en 1930, il est certain que le nombre des employés chargés d'assurer le service a dû suivre la même progression !

C'est là qu'est l'erreur profonde, car voici les chiffres officiels, une fois de plus : en 1913, 4 employés occupaient les guichets de délivrance des cartes grises ; en 1930, 6 employés, c'est-à-dire, 2 de plus, doivent

suffire aux demandes présentées à ces mêmes guichets !

Ceci résulte de cet état d'esprit bizarre et injuste qui veut que le nombre des fonctionnaires soit sans cesse diminué et qui, dans le même temps, désire que le nombre de ces mêmes fonctionnaires soit augmenté pour satisfaire le plus rapidement possible à toutes les demandes.

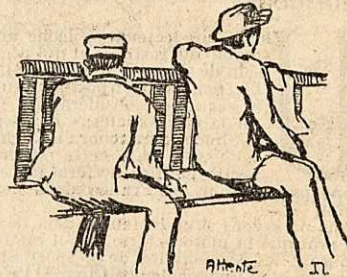
Tels sont les termes du dilemme, dont la solution ne pourrait être obtenue qu'au prix d'un peu de bon sens, de logique et de bonne foi.

Mais qui peut se vanter de parler sans passion dès qu'il s'agit de matières touchant à l'administration ?

Il n'en demeure pas moins vrai que c'est au prix d'un effort constamment soutenu, que le personnel des cartes grises peut suffire à sa besogne.

Son mérite apparaîtra encore plus grand quand nous aurons dit que sur les 6 employés, 5 sont de grands mutilés de guerre.

L'administration a, en effet, accueilli dans son sein des hommes héroïques, que de graves blessures ont à jamais détournés de leur destinée primitive. Leur nombre s'élève à 20 % des unités composant chaque service, et quel que soit leur bonne volonté et leur dévouement à la chose publique, ces hommes ne sauraient donner le même rendement qu'un nombre équivalent de leurs camarades jouissant de la plénitude de leurs facultés physiques.



Soyons donc justes et disons nous que, même s'ils sont aidés dans les moments de grande presse par des camarades inexpérimentés, il n'en demeure pas moins vrai qu'ils ont droit à notre sympathique considération et aussi à notre bienveillante patience.

Moto Revue se fait un devoir et un plaisir de le reconnaître ici.

ce que la maison Terrot lui répare gratuitement son moteur.

Son cas n'est pas une exception, puisque moi-même je suis possesseur d'une Peugeot P. 108, 3 CV. depuis trois ans et demi, qui en a vu de dures.

Mon cylindre étant rayé, la maison Peugeot m'a simplement envoyé cylindre, piston et soupapes gratuitement et sans aucune réclamation, par l'intermédiaire de son agent de Rive de Gier... GOUTAREL, à Trèves.

Sans commentaires, n'est-ce pas ?...

Boetsch à l'étranger

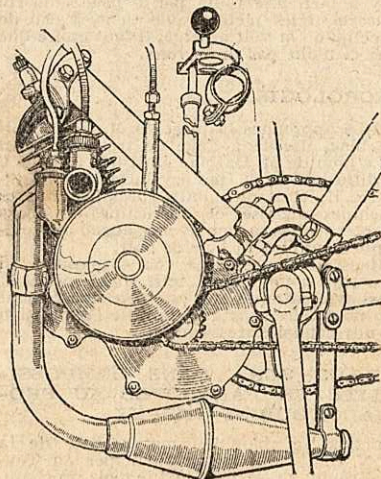
LE champion bien connu de Terrot, le Nicols Boetsch est un globe-trotter de grande envergure, et il n'a jamais beaucoup le loisir de séjourner longtemps dans sa ville natale.

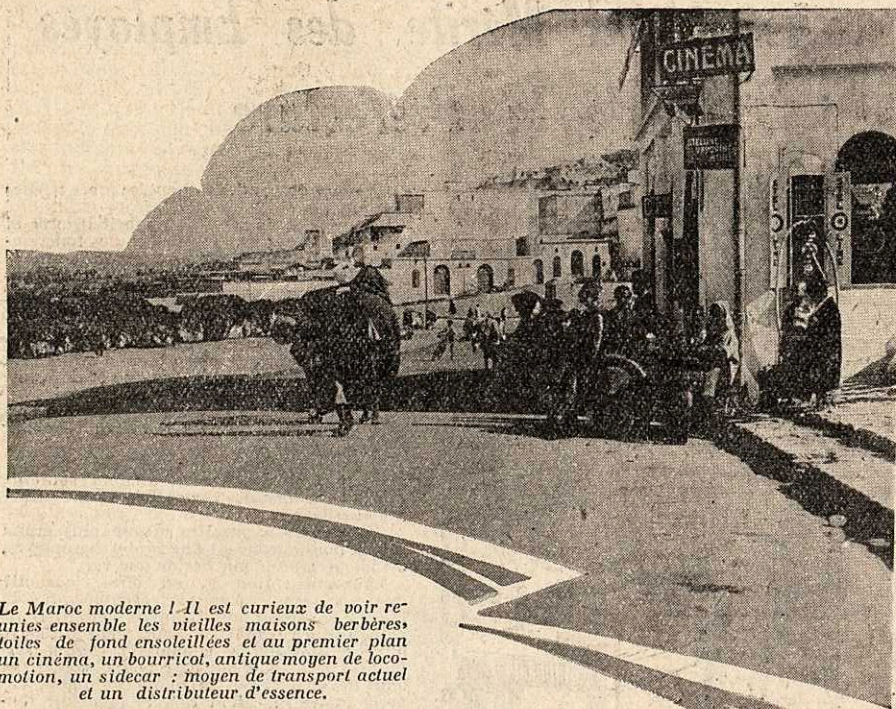
Il y a quinze jours, il prenait part, en Espagne, à la course de la Rabassada.

Dimanche dernier, il a participé avec succès à la course de côte Zbraslav-Jiloviste, en Tchéco-Slovaquie, qui compte pour le championnat de la Montagne.

Enfin, il sera au départ du Tourist-Trophy tchécoslovaque en 250 et en 500.

Nos couleurs seront encore bien représentées dans cette épreuve.





Le Maroc moderne ! Il est curieux de voir reunies ensemble les vieilles maisons berbères, toiles de fond ensoleillées et au premier plan un cinéma, un bourricot, antique moyen de locomotion, un sidecar : moyen de transport actuel et un distributeur d'essence.

A PROPOS DE LA TENTATIVE DE SIMCOCK

UN de nos lecteurs — lâche anonyme du reste — et qui prend soin de signer d'une façon illisible, nous écrit, en post-scriptum, à certaines considérations sur un de nos articles: « Je ne sais si Simcock marchera à 320 km. à l'heure, mais cette (sic) imbécile joufflu, ne ferai (sic) sûrement pas le Tour de France dans cette position ».

Nous ne savons si ce lecteur a déjà beaucoup pratiqué la motocyclette et s'il est très au courant des personnalités de ce sport. Simcock est en effet un ingénieur distingué et c'est lui-même qui a établi sa machine, en collaboration avec d'autres techniciens.

Nous ne savions pas qu'un « imbécile » pouvait obtenir le diplôme d'Ingénieur.

D'autre part, il est évident que Simcock ne ferait pas le Tour de France dans cette position, mais il est non moins évident qu'avec une position de Tour de France, on ne battrait certainement pas un record de vitesse pure.

POUR UNE MEILLEURE VISIBILITÉ, DES PLAQUES DE SIGNALISATION.

LES membres de la Commission mixte de la signalisation étaient convoqués un de ces derniers soirs au Bois de Boulogne, dans l'enceinte d'un des parcs automobiles de Longchamp, afin d'assister à des essais sur la visibilité nocturne de certaines plaques de signalisation.

Ce n'est que lorsque tous ces essais seront terminés, que la Commission mixte pourra délibérer utilement sur la luminosité des signaux d'obstacles, de direction ou de signalisation, et en recommander l'emploi définitif sur les routes de France.

LA PARTICIPATION DE L'ÉQUIPE JONGHI EST ASSURÉE POUR LE GRAND PRIX DE LA F. I. C. M.

Nous pouvons d'ores et déjà affirmer que la jeune firme française Jonghi, participera en 350, au Grand Prix de la F.I.C.M.

Les pilotes ne sont pas encore désignés, mais il est hors de doute qu'il s'agisse de l'équipe officielle Perrin, Jeannin, Lemoine, qui firent une si belle démonstration au

cours du dernier Bol d'Or.

Les premières courses de la saison ont montré que les hommes et les machines étaient en constant progrès et la course merveilleuse de Jeannin, dans les 18 premières heures du Bol d'Or où il mit à bas tous les records, est encore présente à la mémoire de tous.

Que fera cette équipe extrêmement rapide, au Grand Prix de la F.I.C.M. ? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Nous aimerions que toutes les marques françaises soient aussi sportives que cette maison, et nous osons espérer qu'elle ne sera pas la seule à répondre à l'appel des organisateurs.

CIRCULATION

LA Préfecture de Police a fait éditer suivant les directives de M. Chiappe, un opuscule fort bien fait concernant les règles générales de la circulation et destiné à l'éducation des automobilistes, motocyclistes et cyclistes. Il y a bien une toute petite page à la fin concernant les piétons, elle tient si peu de place qu'on la voit à peine, il faut croire que ceux-ci n'ont pas de devoirs.

NÉCROLOGIE

Nous apprenons la mort de M. Félix Dalbiac, décédé à l'âge de trente-six ans.

Le nom de M. Dalbiac était très attaché à la diffusion de la motocyclette de l'après-guerre, il s'était entre autre spécialisé dans les machines anglaises et américaines de stocks pour lesquelles sa compétence et son approvisionnement étaient hors de pair.

Il est douloureux de voir disparaître, si jeune, un homme aussi actif, aussi sportif et aussi sympathique et c'est bien sincèrement que nous adressons à sa famille l'expression de nos condoléances émues.

BULLUS SERA DANS L'IMPOSSIBILITÉ DE PARTICIPER AU PROCHAIN TOURIST-TROPHY

BULLUS, le champion motocycliste de la N. S. U., qui devait participer au Tourist-Trophy qui se déroulera le mois prochain, dans l'île de Man, ne pourra s'aligner dans



INFORM

l'importante course anglaise qui constitue également la plus grande compétition motocycliste du monde.

Il vient, en effet, d'être victime d'une chute au cours de laquelle il s'est fracturé le poignet gauche et, selon toute vraisemblance, il ne pourra remonter en selle avant trois mois.

Bullus, sur sa N. S. U., était l'un des grands

Paysage
traitement
d'autres,
qui a lais
chine ne cr
rigneurs de
froide. Les
hivernales o
me



ATIONS

hiver. Con
à beaucoup
motocycliste
é la sa ma-
aint pas les
e la saison
promenades
nt leur char-
e !

favoris du Tourist-Trophy, et son abstention enlèvera certainement beaucoup d'intérêt à l'épreuve.

UNE ROUTE A ÉVITER

C'est la route départementale n° 29 à 11 km. de Paris, à Valenton. A cet endroit la route forme cuvette et une source



venant des hauteurs y débouche, aussi s'est formé un cassis très dangereux. Il ne se passe pas de dimanche qu'il ne provoque des bris de machine ou des accidents. Ne pourrait-on rien faire pour que cette route ne dépare pas notre beau réseau routier ?

UN MILLÉNAIRE

Les pays neufs n'ont pas d'histoire. La paroisse de Old Levisham, à Londres peut se vanter d'en avoir une ! Elle fête en effet son millième anniversaire cette année. Son origine remonte au delà de l'invasion des Normands. Un masque représentant les douze scènes principales de l'histoire de cette paroisse a été représenté dans les jardins du presbytère les soirs du 3 mai et des 2 et 4 juin. On y voit entre autre la conversion de Leof le Saxon qui fonda la paroisse.

LES PERMIS DE CONDUIRE SONT EN RÉGRESSION CE PRINTEMPS

Il paraît que le nombre de permis de conduire qui ont été pris au cours du printemps a été un peu moins élevé que d'habitude. Nous ne pouvons expliquer cela que par le fait que la plupart des gens qui étaient susceptibles de venir à l'automobile se trouvent maintenant pourvus de leur brevet et ce n'est guère que parmi les tout jeunes que l'on recrute maintenant les candidats. Le temps froid que nous avons subi en février et en mars a pu décourager nombre de néophytes et d'autre part la crise économique que nous subissons actuellement y est peut-être pour beaucoup.

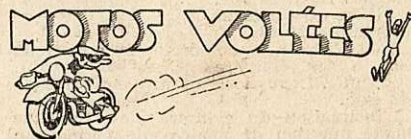
ÇA TOURNE !...

Les vitesses de rotation de nos moteurs vont en s'accroissant constamment. La puissance d'un moteur en effet est le produit d'une force par une vitesse, autrement dit de la pression moyenne sur la surface du piston par le chemin que parcourt ledit piston en une seconde. Comme on ne peut pour la course du piston dépasser une certaine valeur, on est donc fatalement conduit à tourner de plus en plus vite et nous en sommes arrivés aujourd'hui à des régimes de 7.200 tours environ pour des moteurs tant soit peu poussés, c'est-à-dire 120 tours du moteur par seconde. Une paille !

Nombre de gens prétendent que la moto est sale, quelle erreur ! Regardez plutôt les invités de cette noce originale à Sfax. Les hommes sont en smoking et les femmes en toilette claire. Ils n'ont en effet à craindre aucune projection d'huile avec nos machines modernes.

ATTENTION AUX FRAUDES

DERNIÈREMENT un garagiste de la région parisienne doutant de ses capacités de pilote délégua à sa place un ancien coureur pour passer son permis moto, il fut reçu d'emblée, mais la supercherie ne tarda pas à être découverte et le garagiste ainsi que le pilote furent délégués devant le Tribunal correctionnel. Motocyclistes attention, il vaut mieux être fin-prêt et se présenter soi-même que de se faire remplacer par un tiers à l'examen, ce qui est dangereux.



Un de nos abonnés, M. Dessert, 5, rue Vincent-Compoint, à Paris (18°), nous signale que sa moto lui a été volée le 3 juin, par son commis : M. René Barrée, âgé de 16 ans et demi.

Voici le signalement de la moto : Terrot, type H. S. C. réservoir ordinaire. N° d'ordre dans la série du type : 77.405. N° d'immatriculation : 7288 Y. A. Puissance 4 CV, émail noir.

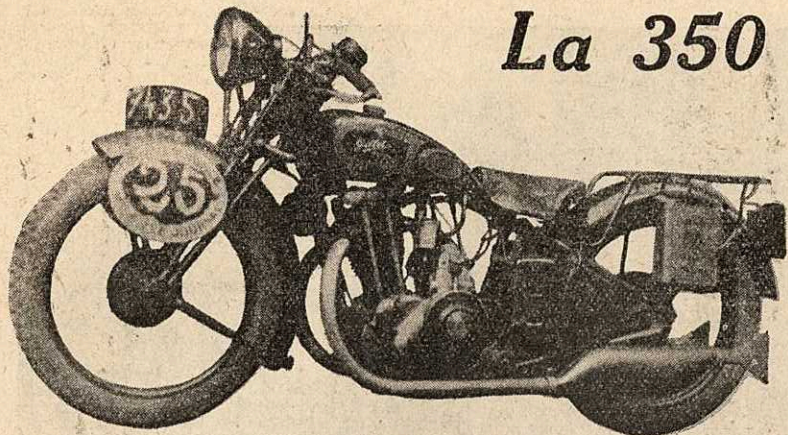
Les deux roues sont recouvertes de flasques en tôle ; mallette arrière : 40 de haut et 28 de large, fermant à clé.

Boîte à outils supplémentaire, à droite, sur le flasque du garde-boue arrière. Bidon de secours supplémentaire, en laiton ; fourche avant légèrement tordue ; la mallette était également cabossée, le feu rouge brisé ; tansad Terry ; compteur O. S. silencieux hors série, de grande capacité, pare-jambes très renforcés ; panneaux grenat sur le réservoir d'essence, la boîte à outils, mallette, réservoir d'huile et pare-jambes également ; filets rouges sur les flasques des roues.

Signalons que, selon la loi, toute personne se rendant acquéreur de cette moto, sera passible de poursuites pénales.

Les personnes susceptibles de fournir des renseignements, seraient bien aimables de les envoyer, soit rue Vaucanson, à Carrières-sur-Seine (S.-et-O.) ; soit, 5, rue Vincent-Compoint Paris (18°).

La 350 Gillet-Herstal supersport



LA 350 cmc. Gillet-Herstal à culbuteurs est vraiment une belle et bonne machine qui, tout en répondant bien à son titre de « supersport » possède des qualités de manabilité, de silence mécanique et de silence à l'échappement que l'on souhaiterait rencontrer chez bien des machines de simple tourisme.

Pour ses premières armes sur les routes françaises, aux mains de Moutret, la 350 cmc. supersport termine le Tour de France dans d'excellentes conditions. Celui de cette année n'a pas été précisément une ballade puisqu'il a été couru sous un mauvais temps à peu près continu, et puisque les nouveaux règlements de vitesses, maxima et minima, limités, interdisaient pour autant dire la moindre panne. Avec la même machine et les mêmes plombs, Moutret dispute le circuit d'Artois et se classe 1^{er} ex-æquo. C'est cette machine même qui m'a été confiée pour essai, encore tout équipée, si l'on peut ainsi dire, de ses plombs.

LA 350 cmc. Gillet tout en dérivant dans sa technique générale des réputées 500, en diffère sensiblement par maints détails.

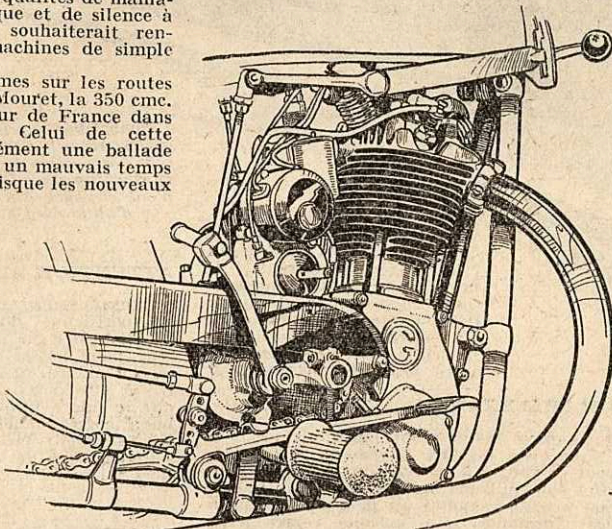
Tout d'abord, le moteur, dans ce nouveau bloc, a son cylindre incliné sur l'avant. C'est un 70x90 donnant une cylindrée de 348 cmc.

L'inclinaison du cylindre n'est pas une simple question de mode; elle permet un cadre moins haut, une plus judicieuse répartition des poids, un plus facile accès aux culbuteurs et un empattement plus court.

Le bloc est assis dans le double berceau du cadre auquel il est relié en trois points. Les différents organes sont accessibles immédiatement, grâce à un couvercle qui, du côté droit libère le changement de vitesses, du côté gauche les organes de distribution et de transmission. Signalons, dès maintenant, que le graissage du changement de vitesses, à l'huile épaisse, est entièrement indépendant. Les pignons sont toujours en prise et engagés par clabots. Les vitesses sont commandées par un secteur à grand levier se déplaçant parallèlement au réservoir et très accessible. Le kick-starter est également modifié par rapport aux autres modèles, le demi-tour de la manivelle correspondant à trois tours du moteur, ce qui assure un meilleur départ. Comme dans les modèles précédents, l'embrayage bien personnel à Gillet, à disques métalliques et cuivre amianté alternés, logé également dans le carter du bloc, est extérieur et néanmoins entièrement protégé.

Cet embrayage est très doux de commande et ne patine pas, il est, de plus, aisément réglable. J'ai signalé au début de cet article la remarquable silence de fonctionnement de cette 350 Gillet; il est dû en grande partie à ce que tous les pignons de cette machine

sont rectifiés par le procédé dit de « brunissage » destiné à assurer le fonctionnement le plus silencieux; inutile de signaler que



On aperçoit de ce côté le levier des vitesses nouveau type, la nouvelle commande de l'embrayage, réglable à la main, le Kick repliable et le palonnier conjuguant le frein avant et le frein arrière. Le carter de chaîne est très enveloppant.

la vieille expérience de Gillet a su lui faire sélectionner les meilleurs aciers pour sa fabrication.

Le vilebrequin est supporté par trois portées. Le pignon moteur, ainsi placé entre deux roulements à billes, ne subit aucun des efforts de torsion de la transmission. La bielle est montée sur double rangée de galets, le piston est en alliage léger et pourvu d'un segment râcleur qui permet un graissage intensif sans risque de remontée d'huile.

Pour le graissage de ce supersport, la maison Gillet est restée fidèle à sa ligne de conduite, donc au graissage par double pompe à pignons avec réservoir d'huile séparé et en charge. L'huile est envoyée à travers le vilebrequin et le volant jusqu'à la tête de bielle, d'où elle est projetée sur tous les

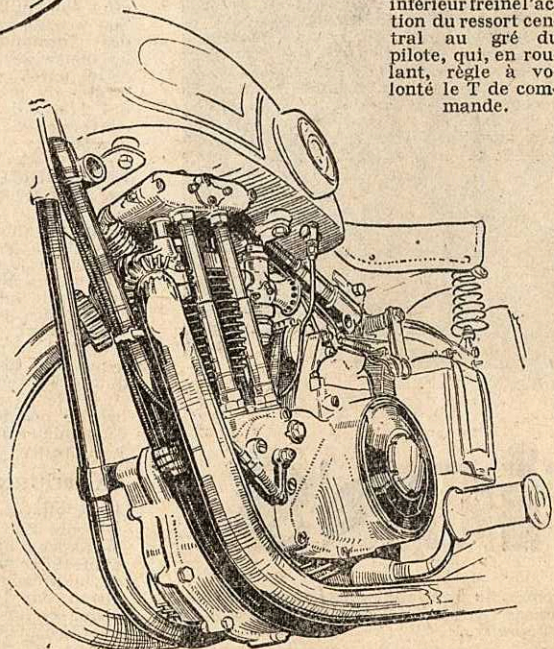
organes en mouvement; à sa retombée, elle est aspirée par la pompe de refoulement qui la renvoie au réservoir où elle se refroidit; avant d'entreprendre un nouveau circuit, elle traverse un filtre qui la débarrasse de ses impuretés.

Malgré que le réservoir soit séparé, la partie inférieure du carter-moteur comporte des ailettes destinées à activer le refroidissement. Les culbuteurs sont naturellement enfermés; les tiges de commande sont encloses sous des gaines télescopiques et un graissage séparé assure la bonne lubrification de tout le dispositif.

L'ENSEMBLE pèse environ 130 kilos et, malgré la position très surbaissée de la selle, la partie la plus basse de la machine est à 13 centimètres du sol, permettant d'affronter sans risques, les « terrains variés »; il ne faut pas oublier, en effet, que Gillet, grâce à ses raids retentissants, a une grosse diffusion en toutes régions, même celles où les routes n'existent qu'à l'état embryonnaire. Cette hauteur au-dessus du sol, sera également appréciée des amateurs de virages rapides.

La fourche élastique, du type à parallélogramme mérite une mention toute spéciale; elle comporte un ressort central dont les réactions sont freinées, non par des rondelles de friction aux jumelles, mais par un dispositif breveté: deux cylindres télescopiques en acier, fixés l'un à la fourche, l'autre à la tête de direction, à l'intérieur du ressort, renferment le système amortisseur de chocs. Une tige fileté, avec commande par un T au-dessus du ressort, descend par l'intérieur du cylindre supérieur, dans le cylindre inférieur. Elle porte en bout deux mâchoires en bronze s'écartant sous la pression d'un cône que la rotation du T placé immédiatement devant le guidon fait monter ou descendre à volonté.

La friction de ces mâchoires contre les parois du cylindre inférieur freine l'action du ressort central au gré du pilote, qui, en roulant, règle à volonté le T de commande.



Le double berceau avant du cadre sur lequel repose, bien attaché le bloc moteur; le boîtier enfermant les culbuteurs, le lève-soupape; en arrière l'embrayage et au-dessus l'orifice de remplissage de la boîte de vitesses.

Afin d'éviter l'usure prématurée et d'écartier tout danger de grippage, tout le dispositif amortisseur de chocs est plongé dans un bain d'huile contenue dans les deux cylindres en acier.

Le frein de direction monté sous la tête à billes, est réglable par une commande au-dessus du guidon.

Les moyeux des roues absolument étanches, sont montés sur roulements coniques « Timken » d'origine.

Les freins puissants, réglables à la main sans aucun outil, ont des mâchoires intérieures complètement protégées de la pluie par un plateau à recouvrement.

Ces freins sont ancrés par de longues pattes de fixation aux fourches.

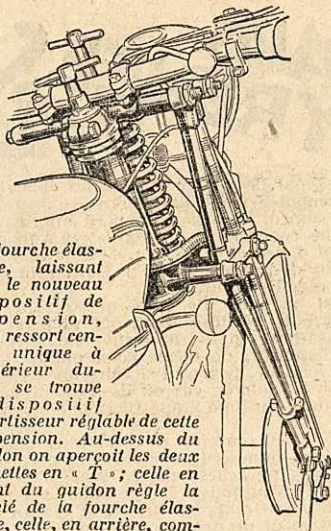
Le cadre est complété par un harmonieux réservoir à cheval à panneaux de couleur au choix sertis de chrome; le porte-bagages, indépendant du garde-boue, est amovible; enfin, ce modèle est muni d'une béquille centrale ramenée par un ressort et accrochée par une pince.

LA vitesse de cette 350 cmc., dans des conditions normales de réglages et équipée de pneus 26x3,5 est de 115 à l'heure; sa consommation de route est d'environ 3 litres d'essence aux 100 kilomètres.

Tout de suite à l'aise, bien en selle, le levier des vitesses très accessible, l'embrayage très doux, on sent dès les premiers 100 mètres que l'on « possède » sa machine. Elle colle littéralement à la route et donne dans les virages une merveilleuse impression de sécurité. Ses excellentes accélérations, la façon dont elle nargue la côte, ne sont pas ses deux moindres agréments; il faut y ajouter celui signalé au début: son si extraordinaire silence de fonctionnement; on n'entend ni ronron, ni sifflement, mais tout juste le léger tac-tac régulier et point désagréable des culbuteurs.

Il faut savoir gré à Gillet d'avoir travaillé utilement à la recherche du silence intégral: silence du mécanisme, silence de l'échappement; si cet usage, comme il est à souhaiter, se généralise, les motocyclistes finiront par comprendre que le bruit n'était pas le principal agrément de la moto; une machine silencieuse, je m'en suis aperçu avec celle-ci, est reposante en ce sens que, ne couvrant plus les bruits étrangers, elle permet à l'oreille de percevoir normalement et sans attention extrême tous les bruits annonciateurs d'un véhicule qui va doubler, qui va sortir du virage masqué, etc..., bref, tout ce qu'il est indispensable de percevoir pour rouler avec le plus grand coefficient de sécurité.

Il faut bien, également, se pénétrer d'un autre avantage du silence à l'échappement: quand celui-ci est aussi absolu que possible, il ne masque plus les mille cliquetis de la mécanique: distribution bruyante, pignons qui chantent, pistons qui claquent, embrayages qui siffent, etc... Un échappement aphone oblige donc les constructeurs à étudier



La fourche élastique, laissant voir le nouveau dispositif de suspension, avec ressort central unique à l'intérieur duquel se trouve le dispositif amortisseur réglable de cette suspension. Au-dessus du guidon on aperçoit les deux manettes en « T »; celle en avant du guidon règle la dureté de la fourche élastique, celle, en arrière, commande le frein de direction.

une mécanique silencieuse par elle-même à son tour, cette recherche de la suppression des bruits oblige à un meilleur et plus rigoureux usinage, donc à une machine plus parfaite à tous points de vue, puisque l'usinage de chacun des organes composants aura été poussé au summum de la précision. Indépendamment de l'amélioration de rendement qui en résulte, j'ajouterais que ce silence mécanique facilite la marche aux grandes allures: le ferraillement et les vibrations aux régimes élevés influent, en effet, sur le moral et la vitesse paraît effrayante ou dangereuse en fonction des bruits et trépidations qu'elle provoque avec des moteurs et des boîtes insuffisamment soignées.

Tout au contraire, on se sent sûr, à l'aise, maître de soi et maître de sa machine, quand on roule en sourdine. Pour employer une image frappante, le 90 sur une moto silencieuse comme cette Gillet n'est pas plus impressionnant, pour son pilote, qu'un 70 trépidant sur une mécanique mal usinée.

Il serait donc à souhaiter que la technique si sûre de Gillet-Herstal servit, une fois de plus, d'indication et que, une fois de plus, ce remarquable et incontestable progrès qu'elle a réalisé, fit école.

J'ai une suffisante expérience de la Gillet grâce à la 500 si sûre avec laquelle j'effectuai plus de 20.000 kilomètres pour en conclure que, comme sa grande sœur, la 350 super-sport est à la fois robuste et vite et peut donner pour tous usages: tourisme rapide,

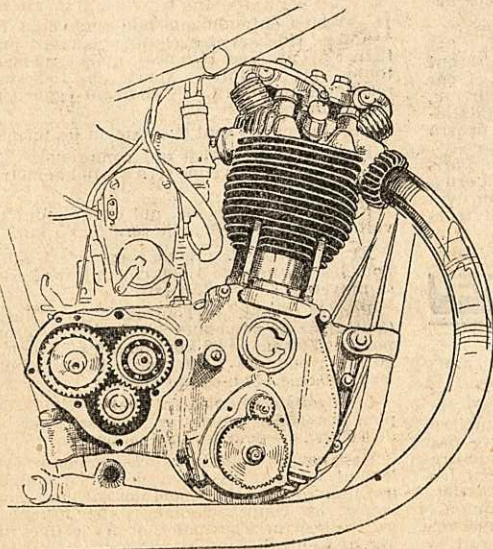
sport, promenades, etc... le maximum de satisfaction pour le minimum d'entretien. C'est, en effet, le caractère saillant de la fabrication Gillet-Herstal d'avoir su réaliser des machines très rapides et à la fois solides et ne nécessitant pas plus d'entretien que la plus rustique des motos rustiques.

Les innombrables kilomètres que mon camarade Sexé a accomplis du pôle à l'équateur, de l'extrême-ouest à l'extrême-est, sur les routes, les sentes, dans le sable des déserts et le roc des chaînes montagneuses est une éclatante et indiscutable affirmation de la robustesse et de la sécurité de marche de toutes les Gillet, puisque ces raids ont été effectués tour à tour sur la 350 deux-temps, la 500 culbuteurs et la nouvelle 500 latérales; d'autre part, le glorieux et si divers palmarès de Gillet dans les compétitions, les épreuves de tourisme, ses nombreux records du monde de vitesse, sont autant d'autres preuves irréfutables; si les réglages et les adaptations de machines ne sont pas les mêmes suivant qu'il s'agit de course ou de grand tourisme, il faut néanmoins reconnaître que, dans un cas, comme dans l'autre, c'est du même type de moteur commercial, que sont tirés ces résultats si probants et si divers. Gillet, en effet, utilise les épreuves sportives, non pas seulement pour s'entourer de l'auréole des victoires, mais comme banc d'essai pour étude des solutions qui, satisfaisantes, seront, par la suite, adaptées aux machines des clients.

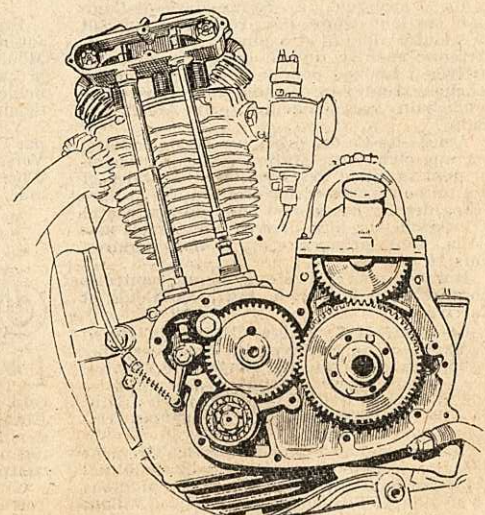
C'est toute cette méthode d'expériences, tout ce passé de fabrication scrupuleuse qui permet à Gillet de sortir à coup sûr chacun des nouveaux modèles qu'il met sur le marché; c'est cette constance dans le progrès qui permet d'affirmer pour ainsi dire sans crainte d'erreur, que tout nouveau modèle doit donner satisfaction s'il est utilisé pour les fins qui ont présidé à son élaboration. Comme les autres modèles, la 350 dont il est question aujourd'hui, n'a été livrée au public qu'après de longs, minutieux et sévères essais et c'est tout ce travail préparatoire, inconnu du grand public, mais suivi attentivement par les initiés qui permet, dès sa parution, d'affirmer: la 350 Gillet super-sport, par ses qualités, connaîtra un succès mérité.

La raison d'être de Gillet-Herstal semble, en effet, résider dans la recherche continue et obstinée du progrès. Les ateliers d'Herstal ont puissamment contribué, pour leur part, à faire admettre qu'une machine très rapide pouvait être également une machine très sûre, très maniable et très robuste, ne demandant pour l'entretien qu'un minimum de connaissances et de soins. La renommée mondiale de Gillet-Herstal et l'hommage même de l'Angleterre, qui n'est pourtant pas tendre pour les productions qui lui sont étrangères, me sont un singulier appoint qui atteste la sincérité de mes personnelles affirmations.

Max END.



A gauche, le couvercle du carter enlevé (quelques boulons à desserrer) libère immédiatement toute la pignonnerie de la boîte; à l'intérieur du grand pignon de gauche le dispositif d'encliquetage du kick. A la base du carter mouteur les engrenages de la pompe à huile.



A droite, l'autre couvercle aussi aisément retiré donne accès à la distribution. Le boîtier des culbuteurs est également ouvert; l'une des tiges est montrée « à nu », l'autre recouverte de sa gaine. A la base du carter, les ailettes complétant le refroidissement de la circulation d'huile.

Quelques commentaires

DANS notre dernier numéro, nous avons donné, les lignes principales de nos règlements, qui ont été envoyés à l'U. M. F. Nous ne pensons pas que cette dernière apporte de grosses modifications — si toutefois elle en apporte — à nos règlements.

Pour ceux qui ont déjà fait l'épreuve l'an dernier, nous signalons ci-après les principales modifications qui y ont été apportées; tout d'abord au point de vue des étapes: Les concurrents iront cette année à Biarritz, qui sera fin d'étape. Les moyennes sont exactement les mêmes qu'en 1930. Une heure d'arrêt obligatoire est prévue à Libourne. Toutefois l'itinéraire entre Libourne et Mont-de-Marsan a été modifié, de façon à éviter les pavés de Bazas. Les concurrents prendront la route G. C. 118 et viendront aboutir non loin de Captieux, en évitant ainsi Bazas et ses vilains pavés.

Bien entendu, l'après-midi du dimanche et toute la journée du lundi 13 juillet, seront consacrés au repos et aux plongeurs, à Biarritz.

Dans l'étape suivante: Biarritz, Pau, le Col d'Aubisque, le Tourmalet et Tarbes, aucune modification n'a été apportée, si ce n'est toutefois que les moyennes seront différentes pour la montée du Tourmalet pour les motocyclettes à soupapes latérales et pour les motocyclettes à culbuteurs ou avec moteur à deux-temps, ces deux derniers types de motocyclettes marchant à la même moyenne.

Nous rappelons ci-après ces moyennes qui ont été ainsi envisagées:

	Soupapes latérales	Culbuteurs et moteurs 2 temps
Motos 175 cmc.	30	33
— 250 cmc.	35	38
— 350 cmc.	38	42
— 500 cmc. et au-dessus	42	46
Sidecars 350 cmc. ..	30	33
— 600 cmc. ..	35	38
— 1.000 cmc.	38	42
Cyclecars 350 et 500.	30	33
— 750 cmc.	35	38
— 1.100 cmc.	42	46

Le 15 juillet au lieu de faire Tarbes-Perpignan en une seule étape, nous avons fait une profonde modification: Les concurrents partiront de Tarbes vers 6 heures du matin et, au lieu de monter sur Bagnères et le col d'Aspin, ils tourneront sur la droite à la sortie de Tarbes, passeront à Lourdes, et, de là, remonteront la splendide vallée du Gave jusqu'à Luz-Saint-Sauveur, où une **deuxième** montée du Tourmalet aura lieu, aux mêmes moyennes que la veille.

A la descente du Tourmalet, les concurrents tourneront à Sainte-Marie-de-Campan, sur leur droite, pour reprendre aussitôt la montée du Col d'Aspin, la descente sur Arreau; montée du col de Peyresourde et arrivée à Luchon pour le déjeuner. Séjour à Luchon tout l'après-midi, pour repartir le lendemain vers 6 heures, sur Amélie-les-Bains.

Amélie-les-Bains, est-il besoin de le dire, est une charmante station balnéaire, certainement la perle des Pyrénées-Orientales et où nos concurrents trouveront, après la dure étape des Pyrénées, une oasis de verdure et de fraîcheur; les arrivées à Amélie-les-Bains sont prévues d'après nos horaires, vers 15 heures.

Il n'y a, dans cette étape, comme contrôles horaires, que le Col de Port, Montlouis et l'arrivée.

Le vendredi 17 juillet, l'étape du Massif Central sera particulièrement dure, certainement plus dure que les années précédentes, car les concurrents auront à accomplir les 502 kilomètres qui séparent Amélie-les-Bains de Clermont-Ferrand, aux moyennes respectives de 40-45-50.

Ces moyennes seraient particulièrement délicates à soutenir sur l'itinéraire habituel qui passe par Aurillac et Mauriac, mais nous avons adopté l'itinéraire par Béziers, Millau,

PARIS PYRÉNÉES PARIS

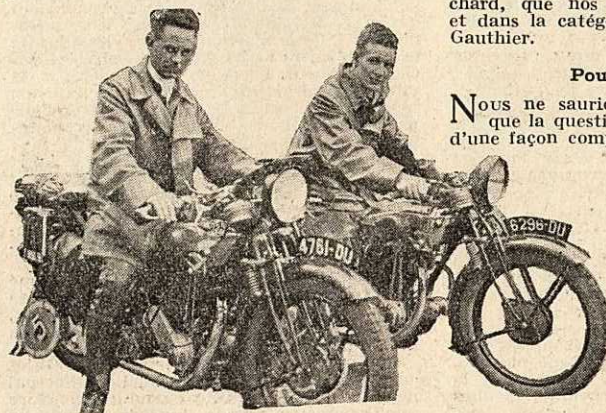
Saint-Flour, le viaduc de Garabit et arrivée à Clermont-Ferrand par Issoire.

Le samedi aura lieu un petit amusement pour les concurrents qui consistera à monter de 2 à 4 heures les 4 km. 500 de la route du Puy-de-Dôme qui, on le sait, grimpe à 12 % régulièrement.

C'est au cours de cette montée que les concurrents pénalisés pourront racheter les pénalisations qu'ils auraient pu encourir précédemment, de même ceux qui ne l'auraient pas été, pourront se faire une réserve de points, dans le cas où ils seraient pénalisés, dans l'ultime étape Clermont-Ferrand-Paris.

Il y a lieu toutefois de remarquer que les moyennes imposées pour cette montée sont les mêmes que celles imposées pour la montée du col du Tourmalet. Puisque nous avons ici les chronomètres officiels, il n'y aura pas le battement de deux minutes que l'on doit observer avec les pendules enregistreuse.

Notons également que le rachat des points ne pourra être fait qu'à raison d'un point par kilomètre-heure, au-dessus de la moyenne de base majorée de 10. Ce rachat, en somme, est fait pour permettre le rachat de quelques points dus à une crevaisson ou à une futilité: Il ne faut pas que le concurrent, fortement pénalisé, puisse racheter la totalité de ses points.



En 250 Coulon et Fraichard, les coureurs bien connus de la firme Dijonnaise ont retenu les premiers numéros de notre grande épreuve annuelle.

Enfin, le dimanche, les départs seront sonnés entre 4 et 5 heures du matin et par Moulins, Cosnes, c'est-à-dire la route directe, la caravane des rescapés rejoindra Fontainebleau (à midi au plus tard) où elle pourra déjeuner tranquillement.

Vers 15 heures, le retour se fera sur Paris par l'itinéraire classique: La Croix de Berny, Versailles et la Porte Maillot, où un vin d'honneur attendra les vainqueurs et leurs amis.



LES ENGAGEMENTS

Les règlements ne nous ont pas encore été retournés par l'U. M. F. et, malgré cela, nous avons déjà reçu une lettre des Etablissements Terrot, nous faisant connaître de bien vouloir noter, quels que soient les règlements acceptés par l'U. M. F. **dès maintenant**, l'engagement de deux équipes.

Ce n'est pas la première fois que la maison Terrot fait ce geste sportif, et il serait à



Ce sont encore deux coureurs de Terrot, le nippois Bœtsch et Gauthier qui sont les premiers engagés en 350 cmc.

souhaiter de voir tous les constructeurs agir de même, au lieu d'attendre la veille de la clôture des engagements.

La maison Terrot a donc engagé, en tête de catégorie, en 250 cmc.: Coulon et Fraichard, que nos lecteurs connaissent bien, et dans la catégorie 350 cmc.: Boetsch et Gauthier.

Pour s'engager:

Nous ne saurions trop conseiller à ceux que la question intéresse, de se préparer d'une façon complète dès maintenant et de ne pas attendre la dernière heure pour régulariser leurs inscriptions. Les engagements devront être adressés à nos bureaux.

Ils ont été fixés à 150 francs pour les constructeurs ou agent et professionnels et à 20 francs pour les indépendants. Toutefois, ils seront clos le 25 juin, c'est-à-dire dans une quinzaine de jours.

Pour les voitures

Il est bien entendu que non seulement les motos, sidecars et cyclecars pourront participer à Paris-Les Pyrénées, mais également toutes les voitures, sport et tourisme, reconnues par l'A. C. F. pourront également y prendre part.

Les règlements sont exactement les mêmes.

Pour le groupe bleu qui comprendra 350 et 500 cmc., la moyenne sera de 40 kilomètres à l'heure.

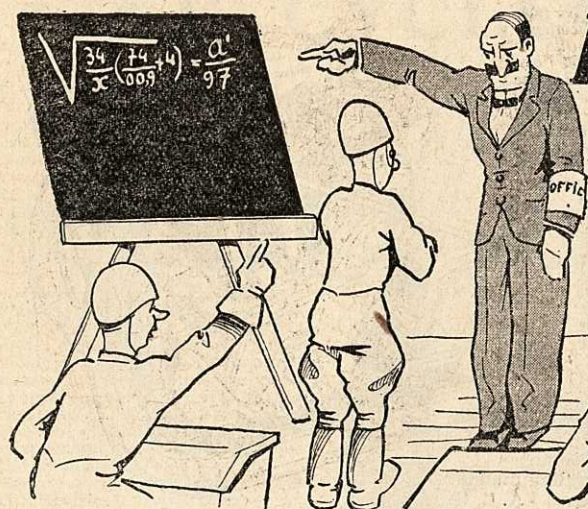
Pour le groupe blanc, qui comprendra les voitures 750 et 1.100, elle sera de 45 km.

Et enfin, pour le groupe rouge, c'est-à-dire pour les voitures de 1.500 cmc. et au-dessus, la moyenne sera de 50 km.

Pour la montée du Tourmalet et du Massif Central, les moyennes respectives seront pour les 500 cmc.: 28 km.; pour les 750 cmc.: 30 km.; pour les 1.100 cmc.: 32 km.; pour les 1.500 cmc. et au-dessus: 35 km.

Les droits d'engagement sont de 200 francs pour les constructeurs et professionnels et de 100 francs pour les indépendants.

Des coupes viendront récompenser également les équipes et, à défaut d'équipes, les individuels: le **Championnat des montagnes**, les coupes challenges des Pyrénées, les coupes du Tourmalet et les coupes du Massif Central.



Faut-il compliquer nos concours de régularité ?

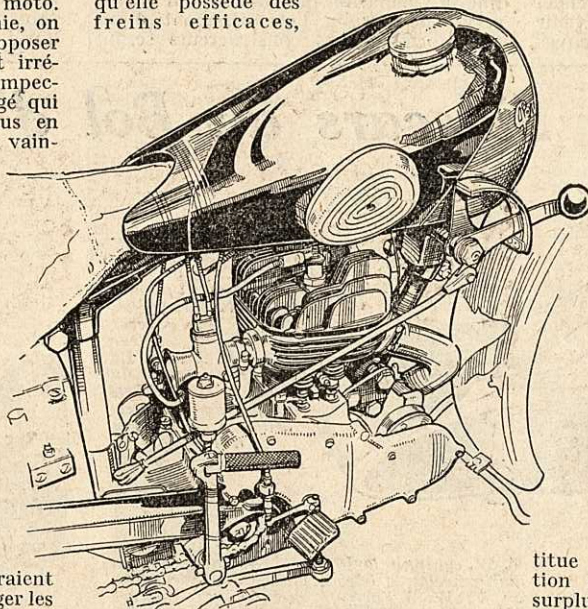
MALGRÉ la sévérité croissante des concours de régularité, on voit, sauf dans des conditions exceptionnellement dures, diminuer le nombre des éliminations. Ce n'est pas là quelque chose dont il y ait lieu de se plaindre. C'est, en effet, la preuve manifeste des progrès effectués par nos constructeurs. Cette régularité de marche n'est pas sans impressionner heureusement le public. Il n'y a pas si longtemps, on n'avait aucune confiance dans la moto. Si on ne discutait pas son économie, on mettait quelque complaisance à opposer sa fragilité et son fonctionnement irrégulier à la solidité et à la marche impeccable des voitures. C'est un préjugé qui a fort heureusement disparu. Nous en avons malheureusement d'autres à vaincre. Mais nous ne pouvons espérer venir d'un seul coup à bout de toutes les erreurs, de toutes les injustices, de toutes les campagnes dirigées contre la popularité de la motocyclette. Il faudra pour cela du temps, de la persévérance et de l'énergie. C'est déjà une victoire que d'avoir persuadé au public que la motocyclette ne connaît plus de défaillance, qu'elle permet de vaquer normalement à ses occupations ou d'entreprendre sans aucune appréhension les plus longs voyages. Et si nous avons pu le prouver, ce n'est pas au moyen d'affirmations téméraires, mais grâce aux résultats des épreuves de régularité.

Certaines personnes regrettent cependant ces distributions abondantes de récompenses, et elles voudraient qu'il existât des moyens de départager les *ex æquo*, et d'opérer ainsi une sélection plus sévère parmi les concurrents et les machines. Elles estiment qu'ainsi les épreuves de régularité auraient une signification plus nette et que la victoire, récompensant un nombre plus restreint de concurrents, aurait une valeur plus grande.

Comment opérer cette sélection plus sévère ? En ce qui concerne la résistance des machines, cela est assez simple. Rien ne vaut pour cela un parcours à grande allure sur piste. Quoiqu'on en puisse dire, l'autodrome est un terrible banc d'essai, et le moteur qui a tenu sans défaillance sur la route, lâchera sur piste s'il présente des points faibles. L'épreuve finale à moyenne accélérée, nous apparaît donc

comme le complément indispensable de tout concours de régularité.

Nous ne méconnaissons pas, d'un autre côté, l'intérêt qu'il y aurait à démontrer d'autres qualités que le public apprécie, mais nous croyons qu'il faut le faire avec beaucoup de prudence. Il est évidemment désirable qu'une machine dispose d'un bon éclairage, qu'elle soit facile à mettre en marche, qu'elle ait de bonnes accélérations, qu'elle possède des freins efficaces,



Une des Peugeot commerciales qui firent une si belle démonstration la P. 107 vue du côté distribution. Un seul carter à enlever pour accéder à la commande de la dynamo, des came et de la magnéto. La transmission est à droite, entraînée par un pignon bien protégé.

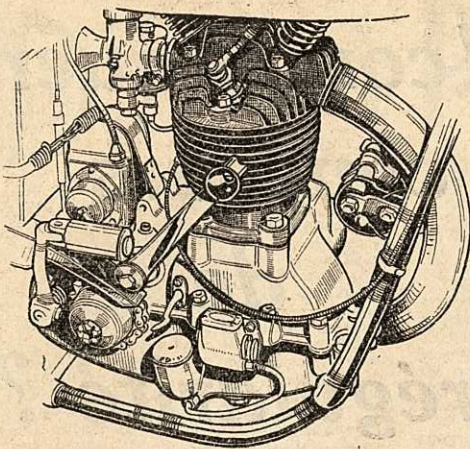
qu'elle soit silencieuse, propre, confortable, etc... Mais la démonstration et plus encore l'évaluation de ces qualités au moyen d'un coefficient numérique intervenant dans le classement est des plus délicats.

La première difficulté, c'est de déterminer l'importance de ces épreuves annexes par rapport à l'épreuve principale. Elles ne pourraient assurément servir qu'à départager les *ex æquo*. Mais

cela même nous semble exagéré. Est-il juste, pour une fraction de seconde dans une épreuve d'accélération, d'établir une différence entre deux concurrents qui ont effectué des milliers de kilomètres sans aucune pénalisation ?

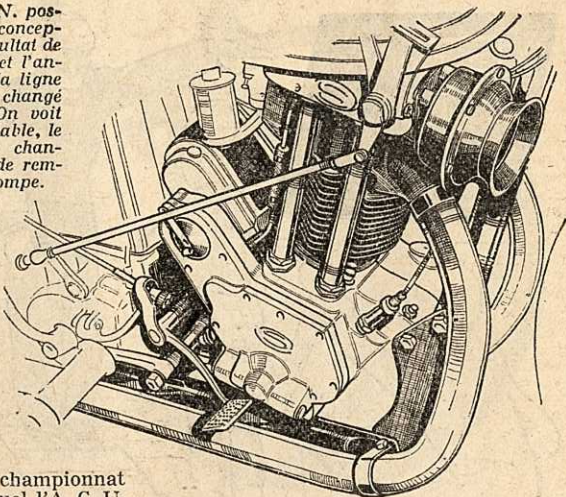
Peut-être même y a-t-il lieu de craindre que l'introduction de ces épreuves annexes n'ait pas des conséquences très heureuses. On a proposé, par exemple, un départ en côte avec mesure de l'accélération. Cela existe dans quelques épreuves anglaises. Que se produit-il dans ce cas ? On voit les coureurs prendre le départ avec des machines spéciales, amenées en camion au point de départ. Ce sont de vrais racers modifiés en vue de l'épreuve, montés sur des pneus spéciaux inutilisables en service normal. Les rapports de multiplication sont spéciaux, etc. Sans compter la part si importante qu'occupe l'adresse du conducteur, on arrive à des résultats tout à fait artificiels et on utilise des machines qui non seulement sont spéciales, mais qui ne contribuent en rien à l'amélioration des types courants. Même pour la catégorie de machines commerciales, les résultats donnés par une épreuve d'accélération ne prouvent pas grand-chose. Certains moteurs sont insuffisamment rodés, les garnitures d'embrayage ne sont pas encore tassées. Des constructeurs équipent leurs machines avec des volants plus lourds pour obtenir une machine plus douce et plus souple, ce qui est excellent pour l'utilisation courante, mais constitue dans une épreuve d'accélération un handicap sérieux. Est-il, au surplus, nécessaire de démontrer qu'une motocyclette peut, en 1931, repartir dans la côte la plus dure. Faut-il pour ne rien démontrer de vraiment utile incorporer dans un classement des résultats arbitraires et favoriser l'apparition dans des concours de tourisme, de machines vraiment trop spéciales.

Et encore dans une épreuve d'accélération y a-t-il deux facteurs exactement mesurables, le temps et la distance. Mais que dire du départ à froid ? Ils peuvent donner lieu à toutes sortes de truquages difficiles à démasquer. Les voitures seront équipées de démarreurs spéciaux. On utilisera certains carburants plus volatils. Il y a des concurrents plus adroits, plus roublards ou plus musclés. On emploiera des magnétos plus puis-



A gauche : La 500 cc F. N. possède un bloc-moteur dont la conception très moderne est le résultat de longues études. C'est en effet l'ancien bloc perfectionné dont la ligne extérieure si connue n'a pas changé depuis plus de cinq ans. On voit sur ce cliché le kick repliable, le grand levier recourbé du changement de vitesse, l'orifice de remplissage d'huile et la pompe.

A droite : La Saroléa, s'est révélée comme une des meilleures 500 cc actuelles, la seule terminant les Six Jours d'Hiver sans point de pénalisation à racheter. On admirera le dessin très pur du nouveau moteur à carter d'huile, le cylindre incliné, la commande de la magnéto et la pédale de frein arrière avec ajustage de la tige par bouton moleté.



santes que celles montées en série. Un moteur est plus ou moins capricieux. Le même moteur partira un jour au premier coup de kick-starter et le lendemain au deuxième ou au troisième.

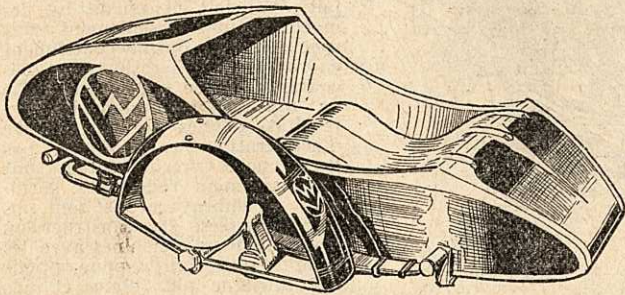
Et qui peut vraiment trouver un mode de classement équitable pour le silence ou l'éclairage ? L'audiomètre est un instrument intéressant mais dont les résultats n'ont pas une valeur absolue. Quant à l'éclairage, l'intensité lumineuse n'est pas tout et la répartition de la lumière est au moins aussi importante.

Nous croyons donc que dans des épreuves ayant une portée commerciale, il serait dangereux de faire intervenir dans le classement une série d'épreuves

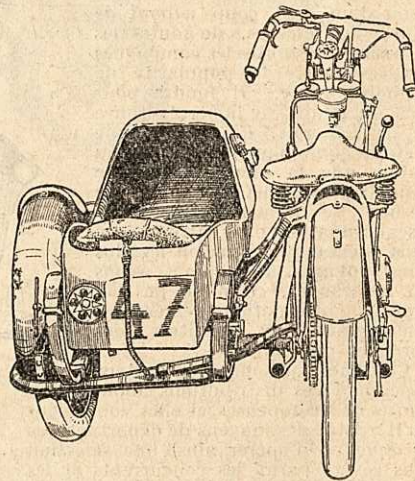
annexes. L'échec complet du championnat de la machine utilitaire auquel l'A. C. U. dut renoncer faute d'un nombre suffisant d'inscrits, doit nous rendre très prudents. Dans une épreuve d'amateurs, où les noms des machines ne sont pas publiés et où l'adresse des concurrents est seule en jeu, on peut adopter n'importe quel règlement. Mais dans une épreuve qui vise à prouver la valeur des machines, il convient de faire preuve d'une extrême prudence. Nous devons nous en tenir à une formule claire, simple, donnant des résultats indiscutables ; il n'y a guère que la régularité de marche qui puisse servir de base à l'établissement d'une telle formule. Les constructeurs seront

toujours prêts à s'engager dans une épreuve de ce genre, et d'autant plus volontiers que les conditions sont plus sévères. Mais ils hésiteront devant une formule plus compliquée et plus ou moins arbitraire. Si on veut mesurer accélération, freinage, silence, etc., rien ne nous en empêche, à condition que les résultats de ces épreuves annexes n'aient pas à intervenir dans le classement général et qu'elles soient dotées de prix particuliers. Elles doivent rester en marge de l'épreuve principale, basée uniquement sur la régularité de marche. H.-P. BOBESTROKE.

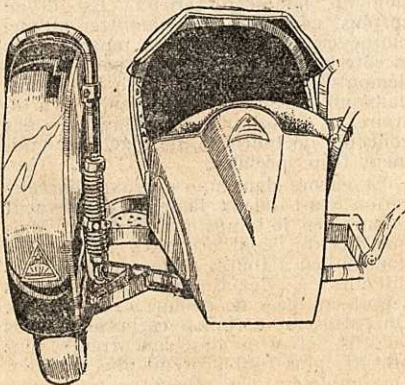
Les Sidecars au Bol d'Or



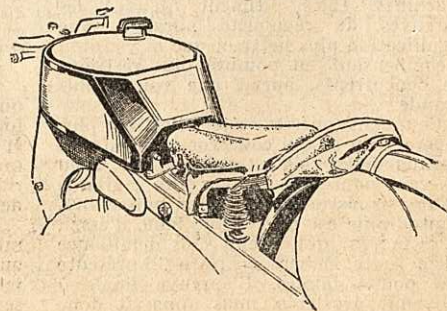
Chéret fit l'admiration de tous les spectateurs pour son endurance. Il pilotait pendant l'épreuve des motos, un sidecar Sphinx à moteur L. M. P. 350 cm. La voie très étroite du véhicule et l'habileté du passager lui permettaient des virages très serrés.



V. W. équipait la Prester de Mainquet qui fut malchanceux et bûcha, mais nous retrouvons un V. W. à l'arrivée premier des sidecars 350 cc associé à Calthorpe. La caisse, de ligne très plaisante fut remarquée pour sa grande propreté qui s'alliait si bien à la belle présentation de la Calthorpe.



Voici le Vannod course que nous avons aperçu au dernier salon. Le Bol d'or le vit premier des 600 m, avec une Norton. Son châssis à roue suspendue ajouta au confort du passager qui avait muni son dossier d'une chambre à air gonflée.



L'énorme réservoir de La Mondiale et son aménagement de selle faisaient prévoir de belles performances. Des ennuis de moteur obligèrent le sidecar à damier à se retirer de la compétition.

LE CYCLECAR MICRON

Les premières informations parues sur l'intéressant cyclecar Micron, ont suscité un gros intérêt chez nos lecteurs qui nous ont accablés de demandes complémentaires. Nous sommes aujourd'hui en mesure de donner les plus amples renseignements sur cette voiturette essentiellement populaire par sa conception, sa réalisation et par son prix.

Le châssis de forme triangulaire est constitué par des tubes carrés assemblés par goussets et rivets, ce qui permet en cas d'avarie l'interchangeabilité des éléments. Les deux demi-ressorts droits de suspension, sont fixés à même les longerons. Le mécanisme forme un bloc homogène comprenant le moteur et ses annexes : carburateur, magnéto, radiateur, dynamo d'éclairage, embrayage, changement de vitesses, différentiel, transmission, suspension et roues AV, ces dernières motrices et directrices, freins, timonnerie, etc... Tout ce bloc mécanique compact se fixe à l'AV du châssis par six boulons. Les roues AR sont simplement porteuses.

Moteur. — Le moteur est un monocylindre, largement refroidi par circulation d'eau et radiateur (thermo-siphon).

Pour une cylindrée de 350 cmc, la course est de 79 mm., l'alésage de 75, la culasse est détachable, et les soupapes en tête sont commandées par culbuteurs, le taux de compression est de 5,5 environ.

Il est visible que les caractéristiques de ce moteur concourent à la souplesse et à la marche satisfaisante à bas régime, ce qui procure un agrément de conduite indiscutable.

Le piston est en alliage léger.

La bielle est montée sur galets, tandis que les portées du vilebrequin sont en bronze. Le vilebrequin est d'une seule pièce, et matricié dans un acier spécial de haute résistance.

Distribution. — La distribution a lieu par chaîne légère et pratiquement inextensible (Brampton W. pas 9,525) constamment lubrifiée par le « reniflard » du moteur qui débouche en un point convenablement choisi.

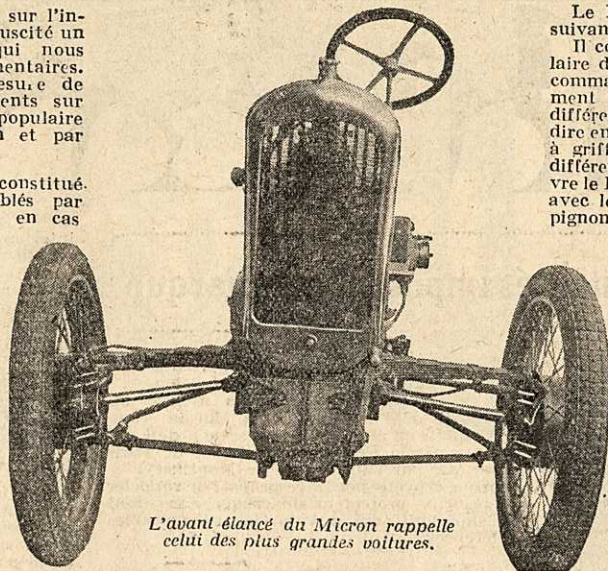
Les pignons de commande et la chaîne, fonctionnent sous carter étanche ; l'arbre à cames est situé derrière le cylindre et enfermé dans un boîtier étanche ; ce dernier comporte des bossages dans lesquels sont percés les alésages des poussoirs de culbuteurs.

Par une de ses extrémités (côté volant-embrayage) l'arbre à cames commande la pompe à huile, par l'autre extrémité, il commande la magnéto. Cette dernière est bien accessible, et est fixée sur un socle, venu de fonderie avec le carter de distribution. Sur ce même carter, on remarque, très accessible également, l'orifice de graissage du changement de vitesses et du différentiel.

Sur la culasse est fixée une pièce de fonderie supportant l'axe des culbuteurs. Le réglage de ces derniers a lieu par tige filetée et contre écrou. Les soupapes situées dans l'axe transversal du cylindre travaillent verticalement, et sont parallèles entre elles. Leur diamètre est de 32 mm. ; elles sont en acier spécial, très résistant. Par ailleurs elles fonctionnent dans de parfaites conditions de refroidissement.

Graissage. — La pompe commandée par l'arbre à cames, alimentée par un réservoir d'une contenance de 2,5 environ, assure le graissage du boîtier de l'arbre à cames et du moteur proprement dit.

Allumage par magnéto à haute tension, avec avance fixe ou

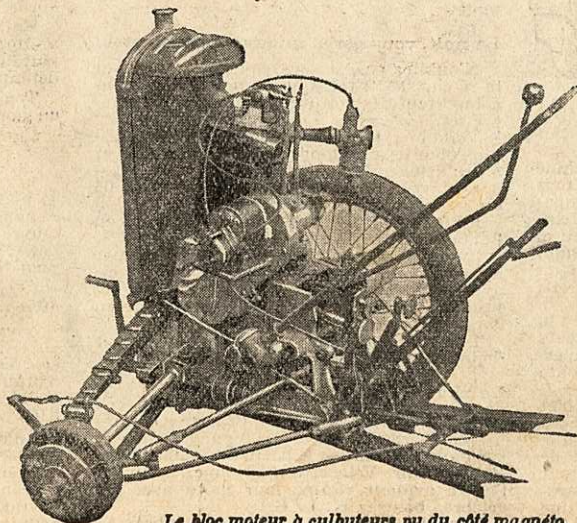


L'avant étancé du Micron rappelle celui des plus grandes voitures.

variable. Carburateur automatique avec commande par câble souple et pédale d'accélération. — L'embrayage est logé dans le volant du moteur, et il est du type dit : cône inverse. Le volant est extérieur, ce qui procure un bon retroidissement de tout le système d'embrayage, et permet en outre le montage de la poulie de commande de la magnéto d'éclairage entraînée par simple courroie trapézoïdale. La commande du débrayage s'opère par pédale exactement comme sur une voiture classique.

Changement de vitesse et de marche. — Un premier pignon alternativement fou et solidaire du moteur par la manœuvre d'embrayage attaque un deuxième pignon de grand diamètre dit : pignon démultiplicateur. Ce dernier est servi de l'arbre primaire de la boîte. Sur une extrémité de l'arbre primaire, côté pignon démultiplicateur, est fixé par clavetage un pignon à griffes.

Sur l'autre extrémité se trouve un pignon à griffes, monté fou. Entre ces deux pignons l'arbre primaire est lisse et sur cette partie lisse peut coulisser un pignon baladeur, portant sur ses faces externes les logements des griffes des pignons de petite et de grande vitesse.



Le bloc moteur à culbuteurs vu du côté magnéto.

Le baladeur présente les caractéristiques suivantes :

Il comporte une rainure centrale et circulaire dans laquelle s'engage la fourchette de commande ; d'autre part, il engrène constamment sur la couronne à denture droite du différentiel, et il peut se déplacer, c'est-à-dire encocher avec l'un ou l'autre des pignons à griffes sans dégrèner de la couronne du différentiel. On conçoit que lorsqu'on manœuvre le baladeur jusqu'à venir le faire encocher avec le pignon à griffes, situé du côté du pignon démultiplicateur et à proprement parler solidaire de ce dernier, on se trouve en prise directe.

Parallèlement à l'arbre primaire, on trouve l'arbre secondaire, à chaque extrémité duquel est fixé par clavetage un pignon. Chacun de ces pignons engrène constamment et respectivement avec le pignon de petite et de grande vitesse situé sur l'arbre primaire, de sorte que le pignon monté fou sur l'arbre primaire, tourne à environ 60 % moins vite que l'arbre primaire lui-même. Par la manœuvre du baladeur en direction de ce dit pignon, on obtient donc la petite vitesse.

La marche arrière s'obtient par pignon inverse basculant.

Dans la masse de l'arbre secondaire on a taillé un pignon au module de la couronne du différentiel ; ce pignon engrène constamment avec l'inverseur basculant. En manœuvrant l'inverseur jusqu'à le faire engrener, avec le baladeur, on obtient le changement de marche.

Comme une voiture complète le Micron est muni d'un différentiel.

Prolongeant les deux demi-arbres du différentiel, viennent les arbres de cardan lesquels commandent, par l'intermédiaire de rotules, les fusées des roues AV motrices et directrices, l'extrémité externe de la fusée se terminant par une partie conique sur laquelle est fixé le flasque supportant la roue détachable. L'axe de l'articulation du cardan passe exactement par l'axe de pivotement des roues. La combinaison de suspension par les ressorts transversaux est réalisée de telle façon que les roues sont indépendantes.

La direction très étudiée est irréversible, sans jeu et combinée de telle sorte qu'elle peut se monter à volonté à droite ou à gauche et même s'incliner au goût du conducteur.

Les freins à mâchoires internes agissent sur les quatre roues.

Le poids du Micron est de 175 kilos en châssis et de 260 kilos, voiture complète et carrossée.

La voie est à l'AV de 1 mètre à l'AR de 0 m. 90 pour un empattement de 1 m. 815. L'encombrement est de 2 m. 75 en longueur et de 1 m. 15 en largeur. Les carrosseries qui sont montées sur le châssis Micron sont du type Spider à deux places côté à côté. La largeur intérieure au maître-couple est de 1 mètre ; l'emplacement disponible du dossier à la planche-tabliser est également de 1 mètre. Un vaste coffre est prévu à l'AR, qui, outre les bagages, reçoit la roue de secours et l'outillage. Une capote, prévue dans le prix, transforme élégamment ce torpédo en cabriolet bien fermé pour les jours de pluie ou de froid.

Comme nous l'avons dit dans un précédent numéro, le prix de la voiture carrossée avec ses cinq roues garnies et sa capote est fixé à 6.950 francs ; il existe à 7.450 francs, un Spider luxe et un autre modèle en type Sport est également prévu. Au point de vue commercial, Micron a réalisé également une fourgonnette de livraison transportant une charge utile de 200 kil.

Nos fabricants



Les deux casques Amo. A droite le nouveau avec visière rigide.

Des qualités imposent une marque

« En conséquence, les coureurs qui en seront munis seront admis sans observation. »

C'est une belle référence à ajouter au palmarès déjà copieux de la Maison Amo.

On sait, en effet, que ce casque a déjà été adopté par la Préfecture de Police de Paris ainsi que par l'autodrome de Montlhéry.

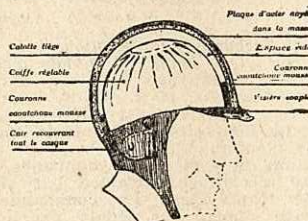
Nous croyons bon, à ce propos, de rappeler le principe protecteur du casque Amo dont la supériorité lui a valu de si honorables références.



Il est heureux de constater que nos fabricants français savent mettre au point des articles dont le fini et les qualités les font apprécier sur les marchés étrangers. Et, à ce propos, nous n'étonnerons peut-être pas nos motocyclistes français en leur apprenant que la renommée du casque Amo ayant franchi les frontières, celui-ci est également très apprécié en Belgique, en Allemagne, en Tchéco-Slovaquie et en Suisse.

Dans ce pays, en particulier, la marque Amo vient de recevoir une consécration officielle qui est tout à son honneur. On nous transmet, en effet, le rapport suivant émanant de l'Union Motocycliste Suisse, affiliée à la Fédération Internationale des Clubs motocyclistes :

« Monsieur, Le Bureau de la Commission Sportive a examiné le casque Amo que vous lui aviez soumis. En ce qui nous concerne, nous déclarons qu'il répond parfaitement aux conditions exigées par notre Fédération.



Coupe du Casque.

Le principe consiste à employer une calotte en liège comprimé qui a le gros avantage d'être extrêmement légère, d'être imperméable et isolant, à la fois, de la chaleur et du froid. Cette calotte déjà résistante est encore renforcée par la plaque d'acier noyée dans le liège qui constitue le blindage et qui est la grande nouveauté qu'Amo a introduite en matière de casque. Ce blindage (breveté S.G.D.G.) évite qu'un objet tranchant (pierre pointue, ferraille, bris de glace) ne transperce la calotte de liège. A noter que la plaque

interposée entre les feuilles de liège ne peut, en aucun cas, atteindre la tête.

Ainsi cette calotte imperforable est un bouclier à la fois très résistant et très léger. A l'intérieur du casque, un espace vide et du caoutchouc mousse achèvent d'amortir le choc.

La formule est très bonne et l'on ne s'étonne pas de la vogue si rapide du casque Amo. Elle est due sans doute aussi à l'aspect élégant qui donne l'impression, non d'un casque, mais d'un serre-tête cuir.

Nous ne saurions mieux terminer cette petite étude que par ces quelques mots de M. Chéret, qui, courant les deux épreuves du Bol d'Or 1931, a porté le super-casque Amo pendant 48 heures sans le quitter :

« J'avais, bien entendu, mis mon casque Amo, sachant qu'il est extrêmement léger, et je n'ai ressenti aucune fatigue, bien que je n'aie pas quitté mon casque pendant les 48 heures de la course. D'ailleurs, j'ai adopté le casque Amo depuis deux ans déjà, il m'a sauvé la vie au Circuit des Vosges et je n'ai que des compliments à en faire. »

A la bonne heure, voilà une marque française qui a su s'imposer par ses qualités et son succès est bien mérité.



Le Casque Amo pour dame est à la fois efficace et séyant.

DIVERS

Ceretti au Bol d'Or

DANS ce dixième Bol d'Or, nombreux sont les concurrents, tant motocyclistes qu'automobilistes, qui avaient équipé leur machine des spécialités Ceretti, bien connues de tous les motocyclistes. Le courageux et sympathique Lengagne, qui fut contraint d'abandonner, ayant eu des ennuis avec son cadre, avait tourné sans encombre jusque là, muni des silencieux Ceretti. Bouvet, qui cassa un segment, avait également monté des Ceretti dont il s'est, d'ailleurs, déclaré satisfait.

Lengagne et Dubois (vainqueur de la catégorie 175 cmc.) avaient équipé leurs machines des fameux repose-pieds super-souples Ceretti qui leur épargnèrent toute fatigue superflue.

Dans la catégorie autos, le vainqueur Violet qui, sur sa Violet-Huascar, battit le record du circuit, catégorie voitures, avait également monté le super-silencieux Ceretti, de série et absolument complet. Du reste, tout le monde a pu remarquer le silence impressionnant de sa machine. Ce qui prouve, une fois de plus, que, malgré son efficacité, le

silencieux Ceretti ne freine nullement le moteur.

La nuit, vous serez mieux en couchettes!

N'oubliez pas, si vous voyagez de nuit sur le réseau de l'Etat, que de nombreux trains comportent des voitures couchettes de toutes classes.

Voilà bien le confort à portée de tous puisque, pour les plus longs parcours, vous n'avez à acquiescer qu'un supplément de :

En hiver : 33 fr. 80 en 1^{re} classe ; 27 fr. 05 en 2^e classe ; 22 fr. 55 en 3^e classe.

En été : 42 fr. 80 en 1^{re} classe ; 36 fr. 05 en 2^e classe ; 31 fr. 55 en 3^e classe.

En outre, si vous revenez d'Angleterre par le service de nuit Newhaven-Dieppe, vous avez la faculté de rester dans votre couchette jusqu'à 7 h. 30 bien que votre train entre en gare de Paris-Saint-Lazare à 5 h. 23.

Tous renseignements désirables vous seront donnés dans les gares du réseau de l'Etat.

Le nouveau succès des bougies K. L. G.

Au Bol d'Or, le record de l'épreuve toutes catégories établi en 1930 par Debaisieux sur moto 500 cmc., est battu cette année par Patural sur Vélocette 350 cmc. L'un et l'autre avaient équipé leur moto avec les célèbres bougies K. L. G.

Dans la catégorie 175 cmc., Dubois se

classe premier sur Monet et Goyon grâce encore aux K. L. G.

Enfin, dans le Bol d'Or des cyclocars et voitures, c'est toujours K. L. G. qui équipait la voiture sport de Mme Violette Morris, détentrice de la Coupe des Dames.

Tous ces succès ajoutent une nouvelle palme au glorieux palmarès des Bougies K. L. G.

Notre librairie

IL nous faut signaler parmi les brochures que nous sélectionnons pour nos lecteurs, une œuvre intéressante de M. André Magnoux, qui par ses hautes fonctions est des plus qualifiés pour traiter le sujet :

L'Automobiliste (pour éviter les accidents et leurs conséquences).

A une époque où il est si délicat de rouler en toute sécurité, où il faut non seulement être sûr de soi, mais également redoubler d'attention à l'égard de toutes les embûches de la route, ce livre est d'une brûlante actualité.

En des pages claires, avec appui de croquis frappants, M. A. Magnoux nous indique les dangers et les moyens de les éviter, de les prévenir et de les éviter. A nos guichets, cet ouvrage est vendu 15 francs ; ajouter 1 fr. 25 pour le recevoir par poste à domicile.



Le Circuit de Provence



Voici les résultats de cette épreuve qui avait commencé vendredi par l'étape Marseille-Nîmes, et qui s'est terminée le 7 par Nice-Marseille. 42 concurrents restèrent en présence.

Résultats :
 175 cmc. — 1. Caviglia, 6 points de pénalisation ; 2. Supps, 11 points.
 250 cmc. — 1. Lurate, 1 point ; 2. Thomel, 10 points ; 3. Rivero, 27 points.
 350 cmc. — 1 (ex æquo). Santelli, Bonifay, Seauda, Eymont, Piscaglia, Oliva, de Castello, Ravautte, Grimaldi, Nicolas, Usleugh, Aguilon, Onda, Chemi, tous sans pénalisation ; 15. (ex æquo) Verges, Balestre, 1 point ; 17. Audemar, 2 points.
 500 cmc. — 1. (ex æquo) Dallest, Jannru, Legal, Caus, tous sans pénalisation ; 5. Durant, 1 point.
 Sidecars 350 cmc. — 1. (ex æquo) Perraud et Majolo, sans pénalisation.
 Sidecars 600 cmc. — 1. (ex æquo) Soracci, Garrigue, Rospide, tous sans pénalisation.

Liège-Milan-Liège

CETTE grande épreuve qu'organise annuellement la Motor Union se déroula sur le parcours Liège-Milan-Liège. Au total, 2.130 kilomètres. Dix-huit concurrents ont quitté Seraing

le 5 à minuit, ils atteignirent Milan le 6, dans l'ordre que voici :

Giltay, à 18 h. 50 ; Tilkin et Lovinfosse, à 18 h. 52 ; Norbert, à 19 h. 3 ; Boutchen, à 19 h. 7 ; Robertfroid-Masson, à 19 h. 18 ; Dawirs, à 19 h. 41 ; Dumont, à 19 h. 43 ; Campis-Hobé, à 19 h. 44 ; Alberda, à 20 h. 11. C'est devant une foule énorme qu'eurent lieu à Seraing, les arrivées de Liège-Milan-Liège, dimanche après-midi, dans l'ordre que voici :

Moutchen, à 16 h. 31 (heure idéale 17 h. 25) ; Tilkin, à 16 h. 33 ; Lovinfosse, à 16 h. 46 ;

Course de côte de Saint-Julien-de-Ratz

Voici les résultats de la course de côte de Saint-Julien-de-Ratz, qui a eu lieu le dimanche 7 juin à Grenoble :

Sport 175 cmc. — 1. Barthélémy, 3' 46" 3/5. Course. — 1. Petitpierre, 3' 51" 2/5 ; 2. Mady ; 3. Froissard.
Sport 250 cmc. — 1. Barbier, 4' 0" 3/5 ; 2. Veras. Course. — 1. Boitreaud, 3' 44" 3/5 ; 2. Petitpierre.
Sport 350 cmc. — 1. Barisier, 3' 49" 1/5. Course. — 1. Debaisieux, 3' 4" 1/5 ; 2. Gergot ; 3. Romey.
Sport 500 cmc. — 1. Marguit, 3' 27" 1/5. Course. — 1. Debaisieux, 2' 53" (meilleur temps toutes catégories, record général battu).
Sidecar 350 cmc. — 1. Petitpierre, 5' 23" 3/5.
Side course 600 cmc. — 1. Marguit, 4' 22" 1/5.

La course de côte de Cézanne

LA course de côte de Cézanne a eu lieu dimanche dernier sur 1 kilomètre. La réunion fut contrariée par une pluie torrentielle et un fort vent déboulé.

Voici le résultat :

175 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 42" 4/5 (moy. hor. 84 km. 110).

250 cmc. — 1. Fraichard (Terriot), 40" 2/5 (moy. hor. 89 km. 110).

350 cmc. — 1. Hommaire (Monet-Goyon), 37" 3/5 (moy. hor. 95 km. 740), meilleur temps.

500 cmc. — 1. Jacquier (Terriot), 52 s 4/5 (moy. hor. 72 km 100).

Cyclecars 1100 cmc. — 1. Ladurantie (Morgan) 43 s 1/5 moy hor. 83 km 330.

La course de côte de Mazamet

CETTE course, organisée le 25 mai, par l'Automobile-Club du Midi et l'Union Motocycliste du Midi, fut particulièrement réussie.

Voici les résultats de l'épreuve des motocyclettes :

Epreuve réservée

Motocyclettes. — Catégorie 350 : 1^{er}, Rey ; 2^e, Jacquemin ; 3^e, Torrès ; 4^e, Garrigues. Catégorie 500 : 1^{er}, Aubert ; 2^e, Bonnéfous ; 3^e, Saunié.

Voitures. — Catégorie 1.100 : 1^{er}, Louet. Catégorie 2.000 sport : 1^{er}, Trébut. Catégorie 2.000 et au-dessus : 1^{er}, de Scorbiac ; 2^e, Bergé.

Epreuve ouverte

Motocyclettes. — Catégorie 175 : 1^{er}, Torres, 87 km. 160.

Catégorie 250 : 1^{er}, Bassanetti, 80 km. 520 ; 2^e, Terrance ; 3^e, Cantier.

Catégorie 350 : 1^{er}, Vié, 74 km. 680. Catégorie 500 : 1^{er}, Clermont, 98 km. 620 ; 2^e, Langlois ; 3^e, Mialhe ; 4^e, Boyer.

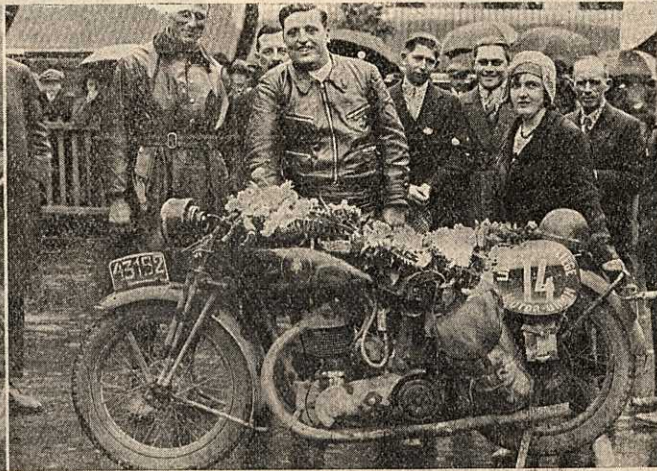
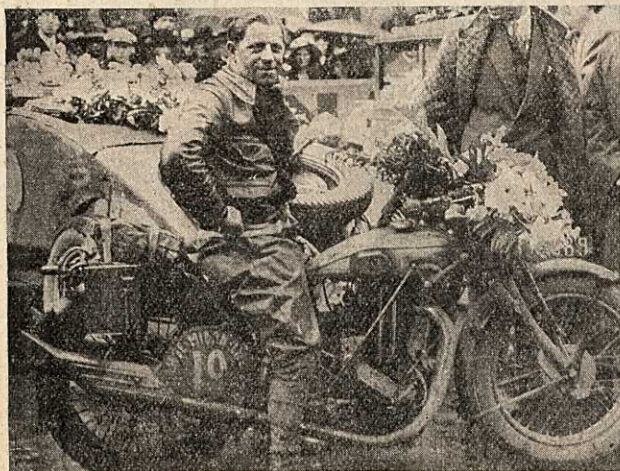
Catégorie 750 : 1^{er}, Laborie, 98 km. 360. Sidecars 350 : 1^{er}, Vié, 72 km. 580 ; 2^e, Soubie.

Sidecars 600 : 1^{er}, Langlois, 75 km. 300 ; 2^e, Topaze ; 3^e, Delbreil.

Le rallye de l'A. M. A. T. a remporté un gros succès.

LA coupe de l'Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports, organisée avec le concours du « Petit Journal » s'est déroulée sur le parcours Boissy-Saint-Léger-Provins et retour, soit 150 km. 50 concurrents étaient présents sur la ligne de départ et tout se passa le plus régulièrement du monde. Voici le classement :

1. Larché (A. M. A. T.) ; 2. Bertin (Manola) ; 3. Français (Lilas) ; 4. Zimmel (Lilas) ; 5. Bampton (M. C. S.) ; 6. Schwerder (Lilas) ; 7. Mortasse (A. C. C. F.) ; 8. Deléglise (A. C. C. F.) ; 9. Molléte (Lilas) ; 10. Baudry (Lilas) ; 11. Merckel (A. M. A. T.) ; 12. Lousteau (M. C. S.) ; 13. Tillain (A. C. C. F.) ; 14. Skakouch (Lilas) ; 165. Sinose (M. C. S.) ;



L'ÉPREUVE LIÈGE-MILAN-LIÈGE. — La grande épreuve belge du Motor Union s'est déroulée sur les 2.000 kilomètres qui réunissent Liège à Milan. On voit, à droite, le vainqueur de l'épreuve, Tilkin, sur Saroléa 500 cmc. A gauche, le brillant second Lovinfosse qui, cette fois, pilotait une machine française, la 500 cmc Motobécane.

La Grimpée du Puy de Dôme



Le dimanche 21 juin, de 9 heures à 11 heures, se disputera la fameuse grimpée du Puy de Dôme, organisée par le Moto Club d'Auvergne, avec les concours de l'*Avenir du Plateau Central*.

La route automobile est une véritable autostrade, elle est due à l'initiative de M. Claret qui la met très sportivement et très aimablement chaque année à la disposition du M. C. A.

Cette route, sur une longueur de 5 kilomètres, offre une rampe continue de 12%. On voit qu'elle met à rude épreuve les changements de vitesses des voitures et l'eau des radiateurs. Seules, les rapides motos peuvent l'escalader à toute allure.

Rappelons à cette occasion que c'est sur cette même rampe que se fera l'attribution des coupes et challenges de Paris-les Pyrénées-Paris, qu'organise *Moto Revue*.

Les droit d'engagement pour la grimpée du Puy de Dôme sont de :

Amateurs : 5 francs.

Experts : 10 francs.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Challes, rue de Gonod, à Clermont-Ferrand.

Moto Club de Villeurbanne

Le Moto Club de Villeurbanne, organise au Stade municipal, au profit de la fête de la mutualité et des sports, une fête motocycliste comprenant : acrobaties, course poursuite, courses sur herbe, chasse au renard, match de moto-ball, exhibition du plus jeune motocycliste : 7 ans.

Tous les motocyclistes sont cordialement invités à cette fête.

En outre, le Moto Club de Villeurbanne organise le 21 juin à 14 heures, un rallye ballon.

Cette épreuve est ouverte à tous les motocyclistes de Lyon et de la région.

Aucun droit d'engagement.

De nombreux prix dont, au premier : une moto.

Pour tous renseignements s'adresser : 14, avenue Jean-Jaurès, au Siège du M.C.V.R. ou à M. Pouzol, 33, cours Lafayette et au secrétariat, 41, rue de la Bourse, à Lyon.

La Course de côte d'Harfleur

C'est le 28 juin qu'aura lieu cette épreuve, organisée par l'Automobile Club de l'Ouest et le Motocycle Club de la Seine-Inférieure.

De nombreux prix en espèces sont affectés aux différentes catégories.

Les engagements sont reçus dans tous les bureaux de l'A. C. O.

La course a lieu sur 1 kilomètre avec une lancée de 600 mètres.

Chaque véhicule aura droit à 2 essais ; le meilleur comptant seul. 1^{er} départ : 14 h. 30

CLUBS

A propos du Tour de France, le Club motocycliste Nantais proteste

Nous relevons dans l'organe officiel du C. M. N., *L'Ouest Motocycliste*, une vigoureuse protestation contre les organisateurs du Tour de France qui, au passage dans cette ville, organisèrent les parcs fermés de telle façon qu'il était impossible aux fervents des sports mécaniques d'admirer les machines.

Le C. M. N. se plaint d'avoir été invité, à grand renfort de publicité, à admirer les banderoles multicolores d'un journal, et les bâches qui recouvraient la plupart des motos.

L'Amicale des Motocyclistes Croix-Roussiens

L'AMICALE des motocyclistes Croix-Roussiens a tenu séance le 3 mai 1931, séance au cours de laquelle eut lieu le renouvellement du bureau.

Voici la formation du nouveau bureau :
Président : M. Suchet ; Vice-Président : M. Recorbet ; Secrétaire : Sauvagnat ; Secrétaire adjoint : Cavalhié ; Trésorier :

Roux ; Trésorier-adjoint : Meunier ; Archiviste : Morizot ; Commission des Fêtes : Recorbet, président ; Meyraud, Mottrot, membres ; Commission Sportive : Battendier, président ; Meunier, Cavalhié.

Circuit de Vitesse de Vaucluse

Le grand prix du Moto Club d'Avignon, se courra le 5 juillet, sous la dénomination de « Circuit de Vitesse de Vaucluse ».

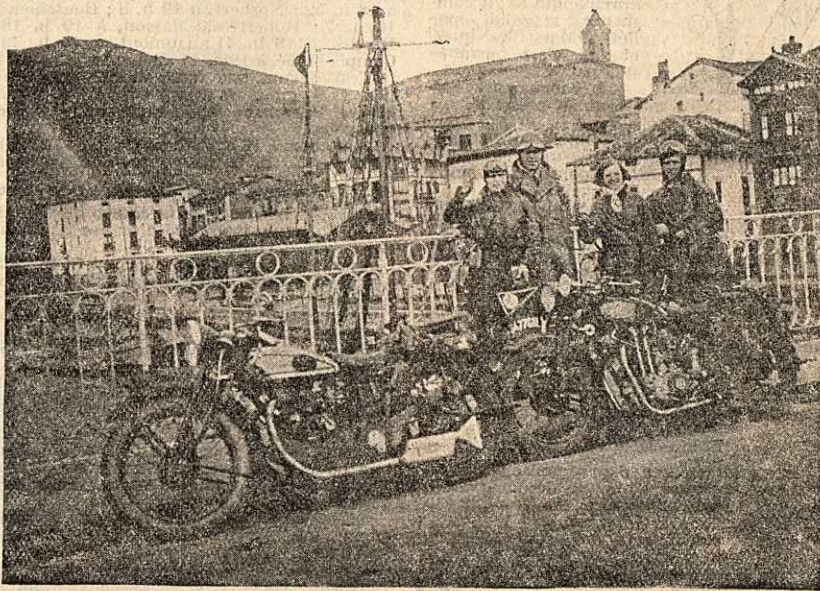
Tous les coureurs y participent généralement chaque année et la grande foule des amateurs de sports mécaniques, ne manquera pas, comme d'habitude, d'y assister.

Les engagements sont reçus chez M. René Amort, 21, boulevard St-Ruf, à Avignon, jusqu'au 20 juin : à droits simples ; jusqu'au 25 juin, à droits doubles.

A l'Amicale Motocycliste du 19^e

Voici le calendrier Sportif de l'AMC pour le mois de juin.

14. — Sortie : Dormans départ à 6 h. du Siège.
21. — Sortie : Pierrefonds départ à 6 h. du Siège.
28. — Sortie en direction de Melun et Forêt de Fontainebleau, départ à 6 h. du Siège.



Quelques membres du Moto Club de Bordeaux en sortie vers Bilbao.



Le Moto Club Peugeot de Narbonne groupe de nombreux possesseurs de motos de la même marque. Voici quelques participants de la sortie que ce groupement fit dernièrement.

NOS PRIMES

Nos lecteurs et nos abonnés sont habitués depuis longtemps aux primes que nous avons l'habitude de leur offrir à des prix bien en dessous de ceux pratiqués ordinairement dans le commerce.

Cette semaine, la liste en est particulièrement longue et nous trouvons, parmi celle-ci, des objets d'utilité motocycliste, d'autres, comme les pipes, qui seront particulièrement agréables aux fumeurs, et la plupart seront livrés à nos lecteurs avec une réduction d'un minimum de 50 %, parfois beaucoup plus.

Nous avons également à nos bureaux des opuscules où tous les motocyclistes et cyclecaristes même avertis, pourront toujours puiser d'utiles conseils pour l'entretien ou la modification de leurs machines.

Voici, groupée en un tableau très clair, la liste de nos primes avec leur valeur commerciale, les prix auxquels nous les laissons à nos abonnés, à nos lecteurs, et la somme qu'il faut ajouter pour le port.

Regardez bien, amis lecteurs, vous trouverez certainement, dans cette liste, quelque chose qui vous manque.

	Valeur	Abonné	Lecteurs	Port
ALLUME-CIGARES.	50 fr.	25 fr.	30 fr.	2 50
RASOIRS APOLLO.	12 »	3 »	5 »	1 »
MAIN FATHMA (fétiche porte-bonheur).	13 »	6 »	9 »	1 50
TARGOL.	28 »	15 »	20 »	3 »
LANTERNE AMO	38 »	20 »	35 »	2 »
CAMPHONINE.	20 »	14 »	18 »	2 »
STYLO.	50 »	25 »	35 »	1 50
SKOPEOGAPHE	18 »	8 »	12 »	2 »
CLINOTO	37 »	20 »	28 »	2 »
PIPES.	35 »	20 »	30 »	2 »
S. D. A.	6 »	3 »	5 »	2 »
MIROITO	15 »	8 »	12 »	2 »
STOP RUTILA.	170 »	Pour nos abonnés : 125 fr.		
LUNETTES	35 »	20 »	30 »	2 »
ENTOMOS.	20 »	10 »	15 »	2 »
MONTRES E. D.	165 »	120 »	140 »	5 »
CLÈS VERJOUX.	25 »	15 »	20 »	5 »
FILTRE ESSPUR	32 »	20 »	28 »	2 »
CORNET AVERTISSEUR.	20 »	12 »	18 »	2 »
FIREZONE	9 50	5 »	7 »	2 »
CONTROLEUR DE PRESSION	30 »	16 »	22 »	2 »
TROUSSE	65 »	40 »	55 »	5 75 (colis postal)
CYCLECARS ET VOITURETTES	10 »	6 »	7 50	1 50
CLASSEURS	15 »	9 »	12 »	2 »
VADE MECUM.		10 »		1 50
				(Etranger 3 30)

MEUREZ VOUS A
MOTO
REVUE



Quelques Tarifs aux Tiers

Cette colonne indique la force du véhicule, portée sur la carte grise (motos ou voitures)	Paris, Seine, Seine-et-Oise, Marseille, Lille, Lyon, Bordeaux, Saint-Etienne, Nantes, Rouen		Les autres départements ou villes non désignés dans la colonne ci-contre	
	GARANTIE 100.000 fr.	GARANTIE 200.000 fr.	GARANTIE 100.000 fr.	GARANTIE 200.000 fr.
3 CV	162.50	202.50	111.25	140 »
4 CV	194.50	242.10	118.50	148 »
5 CV	218.50	273.10	145.50	181.85
6 CV	259 »	323.75	157.50	196.85

LA MOTO
DE L'ÉLITE
SPORTIVE...

Jonghi

Vitesses
Garanties :

130 Kms : CULBUTEURS
105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES

LES CONSTRUCTIONS
MECANIQUES

Jonghi

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS. MOTOS. BREVETÉS

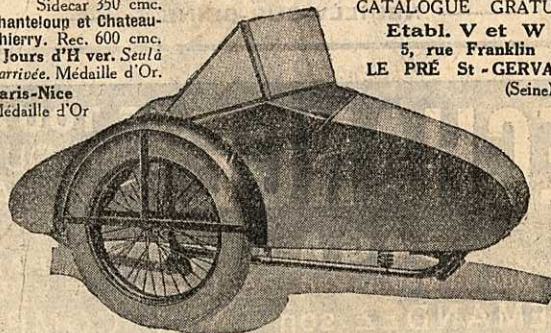


Le **SIDECAR V et W**
LÉGER et SOLIDE

accouplé à la **CALTHORPE** 350 cmc. de Lavinne
GAGNE LE BOL D'OR
faisant le plus fort kilométrage toutes cylindrées
SIDECAR DE SÉRIE

Record Gometz
Sidecar 600 cmc.
Coupe Armistice
Sidecar 350 cmc.
Chanteloup et Chateau-Thierry. Rec. 600 cmc.
6 Jours d'H ver. Seul à l'arrivée. Médaille d'Or.
Paris-Nice
Médaille d'Or

CATALOGUE GRATUIT
Etabl. V et W
5, rue Franklin
LE PRÉ St-GERVAIS
(Seine)



BUFFLIER

Agence Générale

FAURNÉ V & W

LES SIDE-CARS

ont confié leur représentation au

GARAGE RENOUVIER

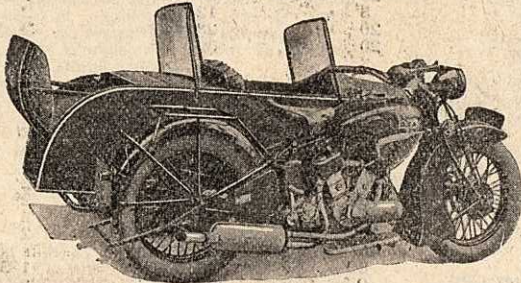
4, Rue Charles Renouvier — PARIS (20^e)

La Seule Maison organisée pour avoir un **STOCK**

constant de 30 modèles de carrosseries, et dont l'outillage permet, sous 24 h., un montage parfait.

SIDE-CARS BUFFLIER

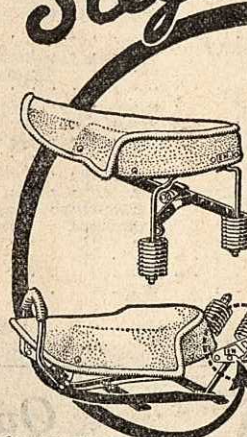
2, Rue Claude-Rampon - LYON
Téléphone : MONCEY 04-74



Dépositaires : Paris : BRISSONNET, 2, r. Charles-Renouvier.
Marseille : VACHE, Plan-de-Cuques - Bordeaux : ALBISUA, 293, Avenue Thiers - Avignon : AMORT, 21, Bd S^t-Ruf
Alger : SPECIAL-MOTO, 32, rue Sadi-Carnot - Genève : GIROD, 9, rue de la Terrassière.

Catalogue contre 1 fr. 50. Gratuit aux agents

Les Sièges E.N.



se signalent par les avantages suivants:

- 1^o Le réglage de l'assise
- 2^o Le réglage pour le poids du passager.
- 3^o Son assise entièrement souple.

AGENCE EXCLUSIVE

TOUCHET & DUPIEUX
31 rue de la chapelle 31^{ème}
PARIS 18^{ème}

catalogue gratuit 1931

LA NOUVELLE BOUGIE

SIMON

Transformable longitudinalement

— ISOLANT MICA —

Un type Unique - Un réglage différent

POUR TOUS MOTEURS : PRIX 30 FR.

CHAPUIS Frères, Commissionnaires-Stokistes

24, Avenue de Neuilly (face Porte Maillot)

NEUILLY-SUR-SEINE

LE SILENCIEUX WILMAN

Le plus esthétique, facile à démonter et nettoyer.

Malgré un SILENCE PARFAIT
NE FREINE PAS
LE MOTEUR.

Un essai démonstratif au banc est fait à tout acheteur.

27, Av. de la République, COURBEVOIE (Seine) Téléphone : Diéness 10-12

LE SILENCIEUX WILMAN est appliqué par les brigades motocyclistes de POLICE MUNICIPALE DE PARIS et par les meilleurs coureurs gagnants de PLUSIEURS COUPES et MÉDAILLES D'OR.
Prix de Vente : 54 fr. - 60 fr. - 70 fr. suivant les dimensions
Modèle démontable à partir de 78 francs

ÉCHANGE

DE TOUTES MAGNETOS QUEL QUE SOIT LE TYPE... LA MARQUE...

SAGA

71, Rue du Moulin-Vert, PARIS (14^e)

DEMANDEZ son TARIF COMPLET POUR AUTOS, MOTOS, MOTEURS INDUSTRIELS

L'ANCIENNETÉ... ...PAR UN TYPE A GRAND RENDEMENT GARANTI

APERÇU DU TARIF

175 cmc. . .	200 fr.
250 — . . .	220 »
350 — . . .	255 »
4 cylindres	325 »



641



... et qui voulez entretenir efficacement et économiquement vos pneumatiques, utilisez les spécialités RUSTINES : Meilleures et moins chères que les produits similaires, elles vous permettront de réparer d'une façon rapide et absolument définitive vos chambres à air et enveloppes de vélo, moto ou auto.

Mais, dans votre intérêt, exigez bien la marque RUSTINES, garantie de succès et de durée, et refusez impitoyablement toute imitation.

Les spécialités RUSTINES ne sont en vente que dans les bonnes maisons de cycles et d'automobiles.

BON A DÉCOUPER

L. RUSTIN, 16 bis, rue du Bois à CLICHY (SEINE)

Veuillez m'adresser échantillon de RUSTINES. (Spécifier Moto ou Auto : 2 fr., Vélo : 1 fr.), montant inclus ainsi que votre brochure « L'Entretien des Pneumatiques » et la composition de vos trousseaux Vélo, Moto ou Auto.

Nom
Adresse



GRATTEZ BIEN

RÉPARATION INSTANTANÉE DES CHAMBRES

A PA

RÉPARATION INSTANTANÉE DES CHAMBRES A AIR PAR LES

RUSTINES

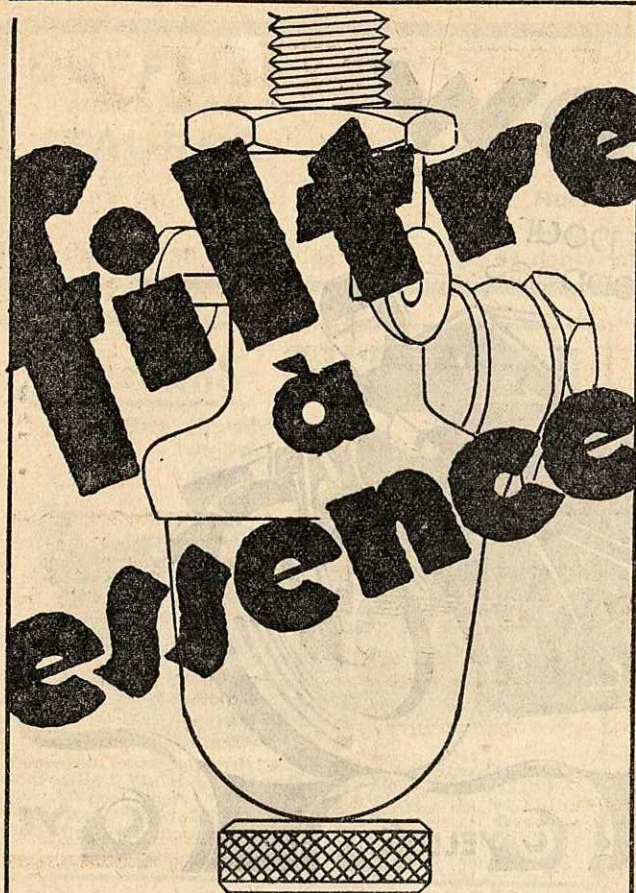
VULCANISATION AUTOMATIQUE

SE POSENT MÊME SANS DISSOLUTION SANS ESSENCE SANS RIEN

RUSTINES

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



démontable à la main et formant robinet d'essence

Prix 30^f

Notice sur demande
à M^r

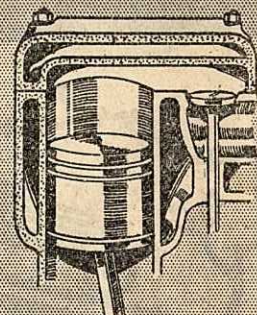
TÉCALÈMIT
18. rue Brunel
PARIS

H. I. filtre à essence



*Dans un ménage soigné
le haut des meubles est aussi
bien entretenu que le bas*

*Un moteur soigné
doit avoir le haut
de ses cylindres
aussi bien graissé
que le bas*



EMPLOYEZ
CASTROLLO

C'EST

UN PRODUIT



Castrol

MAISON FONDÉE EN 1865
Société des Huiles Castrol
20, rue du Moulin de Brogezet, Courbevoie



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.

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

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.

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

ACHAT - VENTE - ECHANGE
10 machines en mag. Ilots 1 fr.
S'encieu - neufs pour motos. 25 fr.
Carburants nrs doubles manettes 75 fr.
BEAUSOLEIL, 9, r. Saint-Sabln, PARIS

Maison F. TOUTIN Téléphone : Péreire 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
SPECIALITÉ DE RÉALÉPAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES
La Maison se charge des réparations. — Travail soigné

BMW
OCCASIONS
750 tourisme R 62 équipée. 9.500
750 sport R 63 équipée. . . 10.500
750 tourisme R 11 équipée. 10.500
Machines vendues avec garanties
BASTIDE
56, Ed de Clichy — PARIS

LA 5 CV ROSENGART
s'achète ou s'échange à **CRÉDIT** CONTRE VOTRE MOTO chez le concessionnaire
B. GODART
116, Bd de Grenelle
PARIS — Ségur : 61-76
Stock des 1^{re} Marques de Motos neuves en Magasin — Accueil tout particulier aux Lecteurs de **MOTO REVUE**

MOTOS A VENDRE
Achetez votre moto de occasion chez Pierre qui vous offre un choix incomparable de machines sport et tourisme
B. M. W. 500 culbut. 7.000
Ariel 500, 2 tubes. 5.500
Royal Sport 350 Koehler. 3.800
F. N. 500 culbutée. 5.500
Monet et Goyon 500 Mag, 2 tubes 3.800
Monet et Goyon 500 Mag. 3.800
Peugeot P. 107. 2.800
A. J. S. spécial 350. 3.200
Vingt autres machines de marques diverses en magasin. Toutes ces machines sont équipées électriquement sur pneus impeccables Le Garage Renouvier 4, rue Charles Renouvier, Paris (20^e).

Réelle occasion Dollar 350 cmc. 1930 comme nve 400 Kl. vend 3.500 plus t-sad s'adres. Lefort, 25, quai de Billancourt, Billancourt (Seine).
Dollar R. 2, 1930 350 cmc. culb. él. élect. Soubitez, dyn. accu klax. 3.500 fr. Lebas, 5, rue Bosio, Paris (16^e), le soir et 26, rue de Verdun, Suresnes. Tél. 88, le jour.
Dollar 500, 2 tubes mars 31 sous gar. roulé 400 km. él. avert. élect. compt. access. caisse sante 5.000 fr., Michel, 38, r. Meslay, Paris (3^e).
Douglas 350 E. W. parf. ét. méc. ét. ext. pneus exc. ess. 2.500 fr. Douglas 11, rue Marius Aulan, Levallois, Milien.
Moto lat. 3 CV 3 vit. 1.500 Dresch 3 CV 1.200 Radco Burman 1.200 Motobécane Griffon, Peugeot, 500 Propul-Cycle, 2 CV 4 tps 3 vt 1.200, 2 pn. 27 x 4 chambres 100, Talon Cerurier. Postier bureau Paris 29^e.

LATSCHA
16, Rue Auguste Bailly - ANNIERES
(à 150 mètres de la gare) Seule adresse Spécialiste de la **F.N. GILLET-HERSTAL**
BMW
SAROLÉA
MOTOBÉCANE - GNOME
CRÉDIT UNIQUE MÊME PRIX qu'au COMPTANT
COMPTANT : conditions spéciales
RÉPARATION PIÈCES DÉTACHÉES ACHAT - ÉCHANGE
Ouvert Dimanches et Fêtes jusqu'à 20 h.
Téléph. : Gréville 17-93

Ariel 500 très rapide 140 ess. benz. pièces rech. cyl. pist. soup. ch. etc. 6.000 fr. Bugnet 84, bd Crétel, Parc-Saint-Maur.
Automoto 175 dble échpt. cmc nve équip. él. él. 1.500 Henriot, 80, rue du Mont-Cenis, Paris (18^e).
Automoto 500 act. équip. compl. Marchal. mont. compt. 9.000 km. c. nve 4.200 Vis. t. l. j. à part. 18 h. 30, Cherier, 35, rue Cronstadt Bécon (Seine).
B. S. A. ; 500 culb. gd. sport 1930 nve débray. pied et main, freins conl. pied et freins main él. Lucas et radios klax. mont. compt. stop. t-sad E. N. sac. p. carte et bidon, nfs. malle, access. Ecr. Williams, 22, rue Caumartin.
Motocyclistes, une visite s'impose à Belleville Motos qui reprend en cpte toutes motos récentes même accidentées vend ses occasions de reprises 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 compt. prix spéc., 85, rue Julien Lacroix, Paris (20^e). Tél. Ménil 77-03.
Moto B. S. A., 5 CV magn. Bosch. fourche spéc. gros pn. t-sad, rep. pieds parf. ét. garanti d'usine 2.500 Renaudin, 46, rue des Envierges (20^e).
Moto Dollar 350, 4 CV, culb. mod. 1930, él. él. él. nf. s'adres. Forest, 251, rue Marcadet.

F. N. M. 60 350 cmc. culb. 4 tps 4 CV. bloc mot. él. Novi, t-sad ét. nf. prix 2.900. S'adres. Francineau, serv. vétérinaire abat. Villette t. l. j. 12 h.
Moto F. N. 350 cmc. bloc moteur ch. en parf. ét. t-sad, etc. prix 1.700 fr. S'adres. Munier, 7, rue Balagny, Paris (17^e).
Gillet Herstal 500, 2 thes, él. Bosch. compt. mont. klax. siège AR. 5.200 Mas, 12, rue Mandar, Paris (2^e).
F. Nistes ayant des 350 lat. faites gonfler votre moteur 105 k. à l'heure garantie sans aucune usure prématurée devis sur demande. Agence F. N. service réparation 28, rue Henri Poincaré, Paris (20^e). Tél. Ménil. 49-43.
Gillet Herstal T. D. M. Mars 31 Mag. dyn. Lucas, sous garantie Cse santé soir 7 h. 30, H. Guize, 37, av. rapp. (7^e).
Gladiator berceuse 1931 susp. AR. cadre spéc. course Jap 500 culb. 2 thes bte Sturmey 4 vit. rés. 16 l. él. batterie 6.000 fr. coûté 9.500, Henri Carre, Saint-Martin-sur-Ouanne (Yonne).

GROS DETAIL
CHAINES YELLOW
STOCK O.C.F.
54 R. LOUIS BLANC
PARIS X^e

BORGO Les Pistons des RECORDS
1, R. Parmentier, NEUILLY-sur-SEINE
TOUS MODÈLES - - - RECTIFICATION CYLINDRES

BARRE
123, Avenue Foch, 123
SAINT-MAUR (Seine)
Téléphone : Gravelle 09-66
Velocette
DOLLAR
Magnat Debon
BMW
GILLET HERSTAL
Ultima Agence Gén. pour la Seine
MOTOBÉCANE ALCYON
GNOME ET RHONE
STYL'SON
STOCK IMPORTANT
DE MOTOS D'OCCASION
2, 3, 4, 5 CV.
VENUES AVEC 12 à 18 MOIS DE CRÉDIT
Réparations en tous genres
REPRISE EN COMPTE de toutes motos récentes

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)

JEANJEAN MOTOS

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

500 Gnome lat. 27 ecl. élect. 2.800. Ecr. Louart, 7, rue Crozatier, Paris.

Les Vélocitateurs des meilleures marq. avec freins tamb. ayant la ligne d'une moto sont liv. à vue par le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Gnome et Rhône. 500 D. S. ecl. élect. Lucas très bon état 3.800 fr. Lefebvre, 106, rue Rivoli. Central 30-83.

Automoto 5 CV culb. élect. équip. abs. compl. exc. état 3.250. Psalty, 271, bd Péreire, Paris.

A vendre Gnome et Rhône 500 cmc. 4.500 fr. parf. état de march. ecl. élect. Balderacchi, 55 bis, rue d'Angoulême, Paris (11^e).

Gnome D. 4, ecl. klax. élect. Mag dyn. Lucas compt. t-sad peu roul. 4.500. Cse ach. voit. Bussy, 75, rue Villars, Denain (Nord).

Gnome 500 D. Ch.-ch. maglum t-sad et. nf. 2.500. Merot, 34, r. Châteaudun, Asnières.

Gnome et Rhône 500 soup. lat. roul. 500 K à vend. occas. S'adres. Maxime "Paris soir", 5, rue Lamartine.

Cause voit. Gnome et Rhône 500 D. 3 ecl. élect. t-sad rep. pieds très peu roul. t. ess. à vend 3.800 ou éch. c. moto 350. F. N.-dern. mod. même-ét. P. Bailly 108, quai Jemmapes (10^e).

Griffon, 3 1/2 CV culb. élect. équip. compl. parf. état 2.850 fr. Psalty, 271 bd Péreire.

Le Grimpeur 175 t-sad, très b. ét. 1.000 fr. Valance, 19, avenue Lecorbeiller, Meudon (S.-et-O.)

Majestic spéc. nve 7 CV 2 cyl. 6.800 ou éch. c. voit. 5 CV parf. état. Georges rue Leforestier, L'Hay-les-Roses (Seine).

Motobécane 2 CV monovit. exc. ét. 900 fr. Mesny, 48 bd Barbès, Paris.

Motobécane, prise directe, 175 t. b. ét. 600 fr. Jacquemin, 14, rue Torricelli Vis. 19 à 20 h. et dim. mat.

Motoconfort, 250 cmc, Jap 4 tps parf. état bas prix, Libert, 22, rue Ledion (14^e).

Motoconfort 4 CV très bon état moteur nf 1.500 Boffy, 56, rue de la Révolution Montreuil (Seine).

New Motorcycle 500 arbr. à cames tte équip. parf. état valeur 8.000 prix 5.500, app. photo reflex pliant 9x12 objec. Tessar Zeiss 4. 5. obt. rideau val. 2.500, prix 1.300. Pocket kodack val. 300 prix 100 Fontana, 48, rue Nollet, Paris (17^e).

Norton 500 culb. : 1930 équip. élect. ét. neuf, à enl. prix très inter. Maury, 118, rue d'Avron Paris (20^e).

Moto 175 O. S. A. Liberty b'. mot. roul. 3 mois s'adres. Férent, 46, r. du Chateau Rueil Malmaison (S.-et-O.)

O. S. A. Liberty cadre D. B. t-sad, pn. nf. 800 fr. s'adres. Noguès, 19, rue Eugène Jumin, Paris.

Départ urgent P. 107 gd luxe roues à interch. bien équipée ecl. estamp. peu roul. 2.995 fr., Prunet, 179, rue du Vieux-Pont, Billancourt.

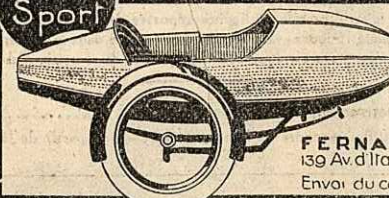
Moto nve 350 cmc. soup. en tête mod. 1930 laissé à 3.800. Interdiction médecin. Cosson, 4, avenue Fernand, Le Perreux.

Peugeot 3 CV 1/2 culb. élect. équip. exc. état 2.850. Psalty, 271, bd Péreire, Paris.

Le Super Sport

SIDE-CAR

carrosseries en tous genres
chassis capotes
pare-brise



FERNAND RICHARD
139 Av. d'Italie Paris 13^e Tel. Gob. 25 00
Envoi du catalogue contre 0^e 50

LE CASQUE PROTECTEUR BAYARD

VÉRITABLE PARE-CHOC
contre les risques de la vitesse.

L'absence de toutes parties métalliques.

Sa solidité à toute épreuve.

Son élégance.

Sa légèreté (Poids : 350 gr.).

Son Protège-Oreilles "ACUSTON" (Bté SGDG).

En font la coiffure idéale du Motocycliste.

Brochure n° 7 franco sur demande aux

Éts DUPUY-CHAUTARD 28, R. de Château-Landon
PARIS

FN OCCASIONS

Vraiment révisées, et garanties comme les Neuves, 350 et 500 cmc.

Agence **FN SERVICE RÉPARATIONS**
28, Rue Henri-Poincaré - PARIS (20^e)
Métro St-FARGEAU

L'Agence **INDIAN** anciennement 8, rue Lebon, Paris
informe sa clientèle qu'elle a cédé tout son stock aux

Etablissements FILLIAT

22, Rue Victor-Hugo, LEVALLOIS (Seine)
ET L'INVITE A S'Y ADRESSER

TOUTES LES PIÈCES

DRESCH

RÉPARATIONS IMMÉDIATES
VENTE - ÉCHANGE
6, Boulevard Richard-Lenoir
Ouvert jusqu'à 20 h. Dimanche midi

Peugeot 350 lat. éc. élect. moyeux à br. freins tambours t-sad compt. pn. 27 x état neuf, Hourdeau, 18, rue Brillat-Savarin (13^e).

P. 107 comme nve tte équip. ecl. Marchal gdes sac. caval. compt. klax. montre stop 3.800. Vis Maison Daventure, 33 allée de la Chasse, Aulnay-sous-Bois.

A Amiens belles occasions vendues avec douze mois de créd. 20 mach. 2, 3, 4 CV vendues au prix cout. Demandez liste gratuite, Leguay, 3, pl. du Marché aux chevaux, Amiens.

Ravat mot. Koehler 500 parf. état tte équip. 3.750 fr. Lacroix, 43 bd. Voltaire, Paris. Roq. 76-04.

René Gillet 750 cmc. side bi-pl. mod. 1930 pn. conf. roue sec. méc. parf. état ess. à vol. bas prix. Vis. t. l. j., 35, Villa Reine Henriette, Colombes.

Terrotistes ! sachez que Moto Agency 24, bd de Charonne, spécialiste de la Terrot travaille et répare soigneusement. Motocyclette "Rhony" x A. 2. 2 1/2 tps, transmission à cour. catal. à 1.775 fr. nve et gar. à céder à 1.200. Ecrire M. à Moto Revue.

Saroléa 500 cmc. culb. type 23 km. b. ét. b. équip. à enl. 2.800. Ecr. ou voir, G. Bouteillier, 78, rue Castagnary.

Styl'son 350 Blackburne à culb. dble échapt. boîte Burman fin 1930 peu roul. ttes les ap. midi, 9, rue Jeanne à Champigny (Seine), 3.900 fr.

Achète au mieux motos modernes. Agency, 24 bd de Charonne.

Styl'son 350 Jap lat. boîte burman ecl. Soubitez accus t-sad poign. tourn. compl. roulé 5.000 mod. 1930 prix 3.200 fr., Bussy, 37, rue Sainte-Croix-de-la-Breconnerie (Hôtel-de-Ville).

A vendre Terrot 350 cmc. 1930, ecl. élect. Drettos, 6, rue Quentin-Bauchart (8^e)

Terrotistes ! Si vous désirez acheter, vendre ou faire réparer au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto Agency, 24, bd de Charonne.

Terrot 350 nve roulé 1.200 km. équip. compl. ecl. luxe 3.500 fr. Cse achat voituce, s'adres. samedi ap. midi, 9, rue Ferragus, Aubervilliers.

Terrot 500 Jap culb. parf. état roulé 5.000 km. Cousin René, Marly-le-Roi (S.-et-O.).

Terrot 500 cmc. ecl. élect. rév. usine jamais roul. impôts payés prix 3.200. Vis. t. l. j. ap. midi et dim. tte journée. R. Richard 22, rue du Théâtre, Pierrefitte.

Achats vente 500 D. S. 1930 side 3.500, Dresch 500, 4.000 Magnat 350, 2.200 47, avenue de la République.

Terrot 350 Jap lat. ecl. élect. Soubitez compt. t-sad, état méc. gar. nomb. access. exc. occas. 3.200 fr. Auvray, 45, gd rue, Longjumeau.

Terrotistes ! votre maison : préférée doit être et sera Moto Agency, 24 bd de Charonne, ouvert le dimanche.

Utilia, 3 CV et. nf. 1.800. ess. à vol. Vis. t. l. j. Gueulet, 37, rue du Poteau (18^e).

Grand choix de motos d'occasions, vendues à crdt en 6 et 12 mois machine, révisées dans nos ateliers et garanties 6 mois sur facture en F. N. 500 cmc. ecl., 4.750 fr. ; en 350 cmc. 1931, 4.000 fr. ; 350 cmc., Sarha, 2.250 fr. ; en Motoconfort,

ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE. FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)

(Face Métro Nation)

NEW-MAP

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES RÉPARATIONS
Agence Générale Paris et Nord
F. FROTEY 12, Rue Jean Nicot, 12 — PARIS
Téléphone: Ségur 20-09

2,500 culb. black. d. tube 4,950 fr. ; 3,500 black lat. 4,600 fr. ; 2,350 cmc. black dble tube, culb., 4,000 fr. ; 5,350 cmc. lat. black, 3,800 fr. ; 3,250 cmc. Jap. 2,600 fr. ; 3,308 cmc. équipée, 2,800 fr. ; 1,308 cmc., écl. 1,800 fr. ; 4 CV avec sidéc. Peuple nve 3,850 fr. ; en Monet-Goyon, 1,500 cmc., Mag culb., 4,900 fr. ; 1,500 cmc. lat. ; 4,350 fr. ; 2,350 cmc. Mag, lat., 3,900 fr. ; une D F. R., 350 cmc., écl. compl. mont. av. sidéc. sport, 4,650 fr. Une Moto-Rhony x 350 cmc. Jap, 3,600 fr. ; 3 Dresch cardan nve, 4,500 fr. ; en 100, 250, 350 et 500 cmc., plusieurs autres occasions, Toutes nos occasions sont garanties 6 mois, et du mod. 1930. A Belleville-Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20°).

Alycon, 350 cmc. neuve, 2 tubes sup. culb. écl. T. S. 3,800 fr. Faghino, 5, rue Gare Aubervilliers (Seine).

Automoto 500 et 350 cmc. 1930, élect. et équip. compl. à enl. bas prix 198, rue de Bécon, Courbevoie.

B. S. A. 350 cmc., culb. enf. 1928, compt., écl. él. Maglum, roulé 13,000 km., parf. état. 2,900 fr. Magnat Debon, 350 cmc lat. 1928, écl. élect. Marchal, peu roulé, bon état, 3,800 fr. Clément, 4, rue des Chantiers, Paris (5°).

D. F. R. 4 CV exc. état t-sad, phar-luxor, 1,400 fr. - Ecr. Bara, 4, rue de Dune kerque, Paris.

Dollar 4 CV mot. Jap, équip. compl. S'adres. Mme Smit, 149, rue de Vanves (14°).

500 Dollar, suspension arrière, gd luxe, sortie usine, 20 mai 31, toute équip., pas roulé. 5,200 fr. cause voiture reprend. plus petite. René, café place de la Gare, Champigny.

Dollar 500 f. 1930, r. 4,000 km. c. nve 2 tubes réserv. chromé, écl. Marchal, compt mont. t-sad, sac. caval. 4,500 fr. Braud, boulanger, 205, rue Philippe-Briaire, Nanterre.

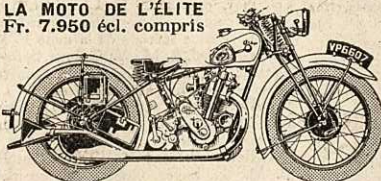
Dollar, 4 CV, 1 vers. 300, prix net 2,600
Dollar, 5 CV, 1 vers. 300, prix net 3,400
Styl'son, 4 CV, 1 vers. 300, prix net 3,500
Terrot, 4 CV, 1 vers. 300, prix net 3,700
Peugeot, 4 CV, 1 vers. 300, prix net 3,300
Dresch, 3 CV 1 vers. 300, prix net 1,900
178, route de la Révolte; Levallois.

Dollar, 350 cmc. 1930, p. roul. écl. accu-2,900 fr., 13, r. Victor-Hugo, Montrouge.

CALTHORPE

4 VIT. 1931

LA MOTO DE L'ÉLITE
Fr. 7.950 écl. compris



Établissements
"MOTO-SPORT"

119, Fg St-Martin
Nord 81-07

AGENTS : Peugeot,
Triumph, Alycon,
Soyer, Terrot, Mo-
to-Confort, Dollar.

CONDITIONS DE CRÉDIT
INCONNUES
ACHAT - REPRISES

ACHAT **PONT DE CHARENTON** ÉCHANGE

**TERROT -- DOLLAR
MOTO-CONFORT, etc.**

AGENCE DIRECTE : R. LARGEOT

4, Grande-Rue - SAINT-MAURICE (Seine) - Tél. : 59

Toutes Marque : 6 et 12 Mois
- Tous Prix - OCCASIONS - de Crédit -

SAINT-GERVAIS-MOTOS

CONCESSIONNAIRE SPÉCIALISTE



DOLLAR MAJESTIC

7, Rue du Pré-Saint-Gervais (Métro : Place des Fêtes) - Nord 93-46
63, Rue Oberkampf (Métro : Parmentier) - Roquette 42-59
OUVERT DIMANCHES et FÊTES LEÇONS GRATUITES à tout ACHETEUR

HALL-PARMENTIER

158, Avenue Parmentier (coin Faubourg du Temple)

GRAND CHOIX DE MOTOS Neuves et d'Occasions

AGENT toutes MARQUES Monet-Goyon - Rovin - Koelher
Escoffier - Prester - San Sou Pap
Dédé - O. S. A. Liberty - D. S. - Gnome et Rhône - Peugeot

GRAND CHOIX d'Équipements Motocyclistes
VENTES comptant CRÉDIT

Pendant 1 mois il sera offert à tout acheteur 1 Montre
8 jours ou 1 Compteur de vitesse



LE CASQUE MÉTALLIQUE

"GÉNO"

En Métal extra léger, alliage spécial à haute résistance est le

Bouclier imperforable au choc

- Prix - 120 F. EN VENTE
imposé PARTOUT

Notices et Gros Éts GUENEAU

6, Rue du Fg St-Honoré - PARIS

Dresch 29, 3 CV rév. chaînes nves comp. sac., écl. housse t-sad, très b. ét. 1,800 fr. Voir dim. 14 ap.-midi. Guignet, 1 bis, a. Longchamp, Boulogne-sur-Seine.

Dresch 500 cmc., 2 cyl. bloc-moteur, transmission par cardan, 3 vit. cadre et fourche en tôle emboutie. Dresch, 350 cmc. monocylindrique, 4 tps, boîte 3 vit. cadres en tubes triangulés réservoir à cheval, machines entièrement neuves et sous garantie. S'adres. à *Moto Revue*.

Part vend F. N. 350 cmc. surb. état parf. 3,200 fr. Conc. 5 rue de Prague (12°).

Gnome et Rhône, 500 cmc., gd sport, avec sidéc. cme nve. 2,600 fr. Bourdin-26, rue Frémicourt (15°).

Monet Goyon cmc. peu roul., parf. état, méc. écl. élect., acces. bas prix. Delarue, 3, rue du Ponceau, Paris (2°).

A. J. S. 350 cmc. 1929, culbuteurs, écl. Garreau, 289, rue de Vaugirard (15°).

A Vendre, état neuf, Monet-Goyon supersport, 350 cmc. 4 CV tte équip., 4,000 fr. Desplaces, 2 pl. des Peupliers (13°)

Jeanjean Motos la plus importante agence de la banlieue ouest pour la vente et la réparation des motocyclettes. 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

Monet-Goyon, 350 cmc. Villiers, sup. conf. 2,750 fr. équip. affaire conf. Segard, 16, rue Paul-Bert.

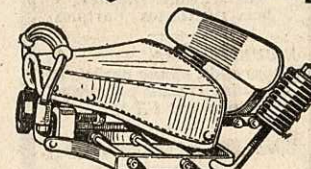
Rhony x 1930, bloc-moteur, abs. nve 3,800 fr., écl. élect., klax. Garreau, 289, rue de Vaugirard (15°).

Motoconfort 2 CV 2 t. 2 vit., ch. ch., nve roulé 300 km. écl. Novi, pn 25x3 fr. à tamb. der. mod. cse dlbe empl. 1,900 fr. repr. vélo touriste sur ball. préf. Bobier, Vert-en-Drouais, près Dreux (E.-et-L.).

Motoconfort les nouveaux modèles, bloc culbuteur, double échappement sont visibles et livrables de suite à Belleville-Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20°).

Motopédale, 100 cmc. Aubier Dunne nve 1,475 fr.; Monet-Goyon 350 cmc. Mag burman 2,200 fr.; Dresch, 250 cmc., écl. Soubitez, peu roulé. 2,000 fr. Motobécane, 250 cmc. écl. altern. 1,800 fr.; 175 cmc. 550 Ravat 175 cmc, 2 échap., écl. Soubitez estamp. 3 v. ch. ch., freins moyeux, 1,800 fr. reprise échange motocyclettes Aureole, 7 bd., Victor-Hugo, Saint-Ouen.

Monet-Goyon, la 350 bloc M. G. 35



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
Sièges P. B. 9, Rue Fale-Félix VINCENNES (Seine).

PIÈCES DÉTACHÉES
d'origine pour moteurs 350 cmc.
et pièces adaptables pour tous
moteurs

Qualité **JAP** Prix
garantie français

PERTUISOT

23, rue des Acacias
PARIS (17°)

Réalésage cylindres
avec pistons complets

Toutes pièces à la demande
fourniture chaîne, magnéto
carburateur, silencieux, etc.

Agent général
des pièces **STAUB**

Réparations boîtes et moteurs

Pendant les mois
de Mai et Juin

DRESCH-COURCELLES

G. Gauthereau
directeur

Vous offre, 1° - Reprise en compte de toute moto ou voiture.
2° - Leçons de conduite et carte grise gratuite.
3° - Siège arrière et repose-pieds gratuits.

4° - Bon de révision gratuite à 1.500 km.
5° - Mise au point avant Livraison (60 km.).
6° - Et 12 mois de Crédit.

Demandez catalogues aux Magasins de Vente : 174, Rue de Courcelles, PARIS (XVII°). - Métro : Péreire. - Tél. : Carnot 80-87.

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

MOTOCYCLETES

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. —

DEPREZ**Visitez son Stand**

24, Rue Meslay
PARIS (3^e)

(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)

FN - TERROT

MONET-GOYON

MOTOCONFORT

GNOME & RHONE

ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT

COMPTANT REMISE
ACHAT - ECHANGE
Occasions garanties 6 mois
Réparations rapides
Pièces de toutes Marques

N'OUBLIEZ PAS...

J'apprends, donne permis de
conduire gratuitement et garage
pendant UN an.

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

USINE MODERNE:

187 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)

F.N. visible à PARIS

BELLEVILLE-MOTOS

Agence Exclusive

MOTOCONFORT

MONET et GOYON

DRESCH - STYL'SON

Crédit 6 à 18 mois. - Ouv. Din. et Fêtes

Atelier spécial de Réparations

Pièces détachées

85, rue Julien Lacroix - PARIS - 20

F.N.

Tél. Ménéil. 77-03

Métro: Belleville ou Couronne

**PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODELES
HARLEY-DAVIDSON**

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

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

est livrable instantanément ainsi que tous
les modèles, grand stock à Belleville-
Motos, 85, rue Julien-Lacroix, Paris (20^e)

A profiter de suite, motos Peugeot,
garanties neuves, type P. 105, P. 108 et
P. 109, modèles d'exposition soldés, très
bas prix. Les Garages Modernes, 19, rue
de Passy.

Monet-Goyon, 2 tubes, 2 cuves équipées,
350 cmc., réserv. à cheval à profiter.
3.400 fr. Georges, 89, rue de Tocqueville,
Paris.

Motos R. Gillet, 6 CV état n^o, side et
toutes pièces détach. orig. et motos tss
cyl. repr. en comp. Anzel, 119, rue de
Flandre (19^e).

Royal Moto 2 CV, 2 v. parf. éta. 600 fr.
Dozande, 36, Gd. rue Meriel (S.-et-O.), le
dimanche.

Saroléa, 500 cmc. culb., parf. état, à
enlev. 2.400 fr. Vis. sam., dim. Total, 13,
rue Sully, Charenton.

Soyer Jap. culb. juillet 29, bon ét.,
prix int. Masse, 4 bd. de la Mairie, Croissy-
sur-Seine (S.-et-O.)

Terrot 500 cmc. Jap 28, avec sidécar
gd luxe, abs. neuf. Garreau, 289, rue de
Vaugirard (15^e).

350 Terrot HSS, 30 gr. sport, culb.,
2 tubes, état neuf bas prix. Pastanella, 8,
rue des Abbesses, Paris.

Terrot 3 CV comme n^o 1.800 fr. Elec-
tricien, 43, rue du Long, Paris (17^e).

F. N. 350 écl. Novi, prix 1.900 fr. Soyer
350, 1930, Jap, écl. Novi, compt., prix
3.000 fr. Train 350, 1931, culb., état de
neuf, prix 3.000 fr. Train 250, 1930, par
fait état, prix 1.200 fr. Grimpeur 350,
écl. Novi prix 1.200 fr. Châssis Delage,
10 CV. compl., en bon état de marche,
800 fr. Agence spéciale de la moto F. N.,
Gillet-Herstal, B. M. W., Gnome, Saroléa,
Latscha, 16, rue Auguste-Bailly, Asnières,
seule adresse, ne pas confondre.

Gillet-Herstal 500, 1928, t. équip.,
écl. Marelli, parf. état, 3.950 fr. Marc,
79, rue Chardon-Lagache.

Gillet-Herstal, F. N., Terrot, Saroléa,
B. M. W., Soyer, Gnome, Motoconfort,
Remy, agence officielle, 21, rue de Tlem-
cen, Paris (20^e), tél. Ménéil. 76-39. Occas.
Motoconfort 500, blackburne, 2 thes,
30 écl., 3.850 fr. F. N. 350 et 500 surb.
Gillet-Herstal 500, coupe de France, écl.,
4.500 fr. Saroléa 350, culb., écl., 3.500 fr.
Terrot, 350, luxe, lat. 31, écl., 3.500 fr.
Stylson 350, Jap. lat., écl. 3.000 fr., etc.,
reprises, ouvert le dimanche.

Gnome et Rhone type M. I., chromée,
équip., selle E. N., compt., écl., mot.,
600 km., état impeccable, 4.500 fr., Seegman,
17, rue Capron, Paris (18^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Amilcar 6CV, cabr. 2/4 pl., abs. impeccable,
équip. luxe, à enlever, 7.800 fr., Salmon

Compteurs

**DECHELETTE
CHATILLON-S/S-BAGNEUX**

(Seine)

**Vélo
Moto
Auto**

Terrot, 250 Jap Racing, 2 échapp., écl.
élect., poign. tourn. filtre à air, fourche à
ressort central, 2 thes, silencieux, 2 gds
tubes exc. ét. 118 carb. 100 ess. Bayard
Robert, Pilogny, Jura.

Terrot 350 cmc. H.S.S. mod. 28, culb.
rév. équip., t-sad, compt. écl. élect., estamp.
pn.nfs. cmc nve, tte conf. 3.250 fr. (5.000
km.). Camus, 8, rue du Pré de l'Écat,
Blainville-s-L'Eau (M.-et-M.)

Achéterai comptant à part. 350 ou 500
F. N., Saroléa, ou autre bonne marque
récente, équip. Verchère, 21, rue de Tlem-
cen, Paris (20^e). Tél. Ménéil. 76-39.

Terrot, 4 CV tourisme luxe, fin 30,
roulé 2.500 km. tte beauté, écl. gd. luxe,
phare, réserv. chromé, compt. mont. jauge
t-sad, feu de position, etc. 4.500 fr. S'adres.
dim. 31, rue de la Pompe, 16^e demander
M. de Chanterac, tous essais.

Moto 500 nve, klax. écl. Bosch, 3.950 fr.,
31, avenue Montaigne.

Terrot 350 cmc. culb. équip. compt.
état n^o. 4.500 fr. Vis. ap. 6 h. 1/2 et sam.
ap. midi. Lamy, 38, rue des Rigoles, Paris
(20^e).

Dollar 500, 1931, roulé 500 km., équip.
Marchal, compt. mont. tansad. EN 4.500 fr.
Turpin, 48, rue Chance-Milly, Clichy.

Terrot 350, double tube, 1930, écl.
Marchal, luxe, nomb. acces., Garreau,
289, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

Automoto 250, g. sport, dble éch. pn.
27x4, parf. état, 2.400 fr., 49 bis, avenue
Michel-Bizot (12^e).

F. N. type 350, 1930, avec écl. selle ar.
comme neuve, prix 4.000 fr. F. N. type M.
67 500 cmc., 1931, écl. Marchal, compt.,
selle ar. comme neuve, prix 5.000 fr.
Terrot 350, 1929, Jap, écl., prix 1.900 fr.
Gillet-Herstal 350, t. m., prix 1.800 fr.
F. N. 350 écl. Bosch, parf. ét., prix 2.500 fr.

29, rue des Morillons, ap. 19 h. et dim.
Bignan-Salmson 7 CV, ét. méc. gar.
peint. pn. nfs. 5 r., équip. compl., 6.000 fr.,
Léon Muller, 29, rue Championnet, tél.
Nord 59-51.

Citroën 5 CV, torp. parf. état, peint.
nve. Mercant, 5, rue Paul-Albert, (18^e).

Clément Rochelle 6 CV, Ruby 30 gar.
B. N. C. 6 CV, Ruby type Mouza, 12.500 fr.
Amilcar C. G. S., surb. 7 CV, bas prix.
Peugeot 190 S et 201, tous modèles, repren-
drai moto Remy, 21, rue de Tlemcen,
Paris (20^e), ouvert le dimanche.

Darmont spécial, double all. scintilla,
140 km., gar. fin 1930, roulé 5.000 km.,
7.500 fr., le matin préf. Pesanti, 174, avenue
Galliéni, Bagnolet.

Cab. Peugeot 172 R. 5 CV, très bon
état gén., peint. neuve, 5.500 fr. Vis. t. l. s.,
à part. 18 h. 30 et sam. ap.-midi, Blanche,
36, rue Wilson, Levallois.

Peugeot 5 CV, torp. 4 pl. parf. ét.,
3.700 fr. Lebled, 11, rue de Solferino, Bil-
laucourt.

Cab. Peugeot 5 CV, 190 S., très bon
état, 7.500 fr., Louis, 51, rue Blomet (15^e).

Bordino 6 CV, gr. sport, mot. Sim, pn.
ball. com. nve, 5.800 fr., vendue crédit,
Belleville Motos, 85, rue Julien-Lacroix,
Paris (20^e).

Salmson bi 7 CV, torp. spt., 2.800 fr.,
on reprend. moto 3 ou 4 CV, Georges,
89, rue de Tocqueville, Paris au fond du
passage.

Salmson Bignan, écl., dém. 2.500 fr.
Garreau, 289, r. de Vaugirard, Paris.

Sandford gr. sport, 972 cmc., mod. réc.,
pn. nfs. 9.500 fr. 120 km. h. 9.000 k.
E. Scordel, Briare (Loiret).

D'Yrsan 6 CV Ruby 1930, écl., dém. él.
2 r. sec., t. à. équip., roulé 4.000 km., assur
pay. 1 an. Voir Tarlet, 38, bd Vaugirard
(15^e), ap. 19 h.

Au Bol d'Or 1931

STAUB

fait une

BRILLANTE DÉMONSTRATION
avec sa

BOITE 2 VITESSES

montée sur la

MOTOPÉDALE 100 cc.

de **RAPEAU**

qui bat les records

Boîtes **STAUB** spéciales
pour transformations de motos
à prise directe. Pose facile avec
la **MÉTHODE STAUB.**

**26 à 30, Rue Jules Ferry
— COURBEVOIE —**

Grande-Armée Motos

AGENCE DES MARQUES

DOLLAR - F. N.

GILLET-HERSTAL

MONET - GOYON

MOTOBÉCANE

MOTOCONFORT

Stock complet de pièces détachées
MOTEUR JAP - BLACKBURNE

Pièces pour Boîtes **ALBION - GM**

PICARD - STAUB - BURMAN

Pièces pour Carburateurs

AMAC - GURTNER

Chaînes **RENOLD - BRAMPTON**

Huiles **CASTROL - KERVOLINE**

Eclairage Électrique **NOV**

Tous les montages disponibles

et toutes les pièces en stock

Pneumatiques **DUNLOP**

HUTCHINSON - MICHELIN

A. PRÉVOST 26, Av. Grande-

Armée, PARIS 17^e

Métro: Obligado — Tél.: Wag. 54-81

THE MOTORIST

28, rue des Acacias, Paris



"JEFCO"
Ecran
Pare-brise
pour le
visage

Se pose sur le casque ou sur
le serre-tête. Nul pare-brise ne
peut rivaliser avec lui.



Nouvelle lunette **"205"** verre
incassable bombe pour la
vitesse **32 francs**

BON POUR UN SUROIT

expédition franco contre 3 en timbres-poste

avec le catalogue 1931, 20 gravures, 40 pages

PARMENTIER

119, Avenue des Batignolles - St-OUEN

livre toutes Marques de Motos

à **CRÉDIT** au même

Prix qu'au **COMPTANT**

MOTOCYCLISTES!

Exigez la selle arrière

CAMBRIDGE

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^e
Tél. : Vaugirard 41-42

Morgan surb. mag., parf.ét., à vend., bs px ou éch. c. moto réc. Bourdin 26, r. Frémicourt, Paris (15^e).

Le Garage Renouvier, 4, rue Charles Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67 détenteur en cyclocars de 4 records du monde, vous offre un choix incomparable de véhicules les plus divers et incompr. mis au point par ses ouvriers spécialistes. Avion de tourisme « Albert »

- | | |
|--|--------|
| mot/45 Anzani..... | 8.000 |
| Hors bord de course « Evinrude » | |
| 500 détenteur plus coupes..... | 10.000 |
| B. N. C. 1930 Ruby type K | |
| à turb..... | 16.000 |
| Amilcar C. G. S. surbaissé impeccable | 10.500 |
| Amilcar spécial chassis 6 cyl..... | 10.000 |
| Sandford spécial Ruby type K | |
| à turbo (record du monde)..... | 14.000 |
| Sandford Ruby 1.100 avec démar. | 14.000 |
| Tracta 1.500 neuve à déclarer..... | 25.000 |
| Bugatti typz 38 Roadster avec spider | 15.000 |
| Bugatti, type 27 carrosserie de Viscaya, 4 places..... | 10.000 |
| 50 autres véhicules à des prix surprenants, reprises en compte de toutes motos modernes. | |

Amilcar C. C. Bordino exc. état. prix à déb. Veuillez, 87, gde rue, Les Mureaux. Tél. 406 (2 à 6 h.).

Amilcar gd. sport et. parf. pn. nfs phares code 25 bis rue Saint-Honoré, Versailles.

Amilcar 6 CV cabr. spid. 2 x 4 pl. pn. et cap. nf. parf. ét. gén. 7.500. Philippe, 18, avenue Gallieni, Colombes.

Amilcar C. G. S. 3 pl., s. pres., ent. rév. à neuf, vend. av. garant. ou échange. c. F. N. 350 cmc. ou 500 surb. Tél. Ménil. 49-43.

Amilcar sport bordino 6 CV, parf. ét. méc., peint. nve. 5.000 fr. Pierre Dethiere Saint-Germain-les-Corbeil (S.-et-O.).

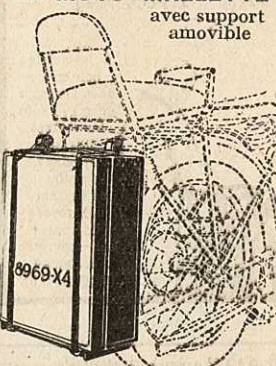
Amilcar 7 CV C. G. S., gd sport, 3 pl., ec. dém., sort. rév. 7.800 fr. Ducrey, 7, Villa Ermitage (20^e), sam. dim.

A vendre Citroën B. 14, torp., rid. ferm. éclair. b. ét. de marc., px déb. Worthington, r. du Cdt-Rolland, Le Bourget.

Citroën 5 CV, tréfle, parf. ét. 5.800 fr. Vis. dim. mat. Lepron, 17, r. de l'Europe, Paris (14^e).

A vendre C 6, p. roul., ét. méc. parf. S'adr. 12, r. du Centre, La Garenne (S.). Cabr. 5 CV Citroën, fr. av. parf. ét.

Pour votre Confort exigez :
LA SUPER MOTO-STRAP
LA MOTO-MALLETTE
avec support amovible



Ces 2 accessoires sont indépendants l'un de l'autre
Notice franco, BÉRARD, Ncuilly-sur-Seine
20, Rue d'Armenonville

SPECIALITÉS

V&W



SIÈGE-ARRIÈRE
Forme usée à ressort. Poignée caoutchouc. PRIX : 120 frs

REPOSE-PIEDS
Ajustable et pneumatique. Caoutchouc à gros boudin. PRIX : 35 frs

PORTE-BIDON
Serrage non ébranlé. Moteur à dévissage. PRIX : 14 frs

RÉTROVISEUR
Glace de 90. PRIX : 24 frs

Éts V. et W.
5 et 7, rue Franklin
LE PRÉ-SAINT-GERVAIS
Catalogue franco

MOTO-SPORT

119, Faubourg Saint-Martin - Nord 81-07

TOUTES MARQUES
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE

FINES RÉPARATIONS
PAR SPÉCIALISTES
RÉPUTÉS

DEVIS LES PLUS DOUX

méc. 4.300 fr., torp. 9 CV Talbot b. ét. méc. 4.500 fr. Camte L. Bollée 800 kg, écl. dém. 3.000 fr. 47, r. Liancourt, Paris.

Petite Citroën C. I. 2-3 pl., écl. dém., tr. b. ét. 4.800 fr. Vis. t. l. j. Filiaert, 20, r. Honoré, Pantin.

Darmont spéc. nf. équip. unig. et compl. outil, et accès. Rocher 23, r. Banès, Meudon (S.-et-O.).

Darmont spéc., sup. rév., com. nf. méc. et carr. bel équip., px int. Paramelle, 19, r. Ste-Claire, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

Darmont sport surb., écl. élect. fr. 3 V. parf. ét. Garage, 3 r. des Cottages (S.). E. H. P. 6 cyl., 4 vit., 7 CV, fx cabr. luxe, 2 pl. peint., pn. nfs. 9.800 fr. Toner, 30, r. Chevert, Paris.

Morgan sport, eau, ét. gar., ecl. Marhal, 2 acc. cap. p-br., essuie-gl., pn. 7x4, nomb. amél. 5.000 fr. Concierge, 0, bd Richard-Lenoir, Paris.

Morgan 6 CV eau, réc. 1/2 val. ou 5 Peugeot cabr. F. 29. 6.000 fr. 9, r. Fourcade (2^e), droit ap. 7 h.

Plusieurs cabriolets Peugeot quadri. ptes voit. et mot. réc. prov. de rep. Grand-champ, avec direct Peugeot, 35, r. Delescluze, Le Kremlin-Bicêtre. Italie 05-80.

A vendre torp. Renault 6 CV, b. ét. marc., px 4.800 fr. ou éch. e. voit. même marque 9-10 CV ou autre marq. b. ét. Voir M. Voyer, 28, r. de Poitou (3^e), sam. ap. 2 h. 30 ou dim. mat.

Renault 6 CV 27-28 C. l., soup., 4 pl. roul. seul été, ét. nf. larg. port., 4 er. gl. 7 r., nouv. ph. est. ph. côté orient. batt. nve. avanc. auto avert. spéc. rout. Bosch, télé. j. thermo ess. gl. aut., comp. km., mont. rétro., 2 ch. rech., outil., etc., imp. et ass. payés 1^{er} oct., net 7.500 fr. Voir seul. dim. mat. Georges, 3, r. du Plâtre (4^e).

Renault 6 CV C. I., 4 pl., parf. ét. 4.500 fr., nomb. acces. Vis. t. l. j., s'adr. Floux, 18, pas. Ménilmontant (11^e).

Sandford 6 CV, occ., car. sport, tr. jolie voit., exc., ét., gdes facil. de paiement. Palais de la Nouveauté, 24, r. Clignancourt, Paris.

Sandford alum. ruby, 6 CV culb. Tachet. 60 b., r. Dombasse, Paris (15^e), b. arg.

SIDECARS

Side René Gillet 6 CV, tr. b. ét. Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

Sidecar S.C.D., B.S.A., tr. b. ét., pn. nfs, malle, 300 fr. Frot, 73, r. de l'Ourcq, 500 Rhony x av. side Richard, équip., rep. en cpte une 250 4 tps. Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières.

SI VOUS AVEZ avec votre **COURROIE** d'éclairage

DE/ ENNUIS.... **ÉVITÉZ DONC....**

LA COURROIE-CHAÎNE CUIR "WHITTLE"
à maillons, détachable

PLUS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE

SÉCURITÉ ABSOLUE LA NUIT

en vente chez tous les AGENTS et GARAGI/TS pour tous renseignements

ÉTAB. ROULET et C^e
représentants exclusifs pour la FRANCE
64 rue de la folie-méricourt PARIS



"HALL DE LA VOITURETTE"

Établissements EDGARD BINET

99, AVENUE D'ORLÉANS, 99 - PARIS-XIV
TÉL. : GOB. 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX de VOITURETTES DE PARIS

OCCASIONS RÉVISÉES EN TOUTES MARQUES

CHOIX UNIQUE

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, PEUGEOT et Agent direct
le grand spécialiste de
est toujours à votre disposition.

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

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

UTILITAIRES - TOURISTES
- GRAND SPORT -

LES MOTOS DES CONNAISSEURS

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



SIDE-CARS
SPORT-TOURISME

ERNEST RICHARD
184 Avenue de Choisy Paris
16 Rue de Paris Tel Gob. 54 23
Ivry

CATALOGUE CONTRE O.S. D.L.A.E.



Tous les Pistons
fonte, aluminium
alliage spéciaux

200 Modèles
Axes - Segments
Soupapes
Rectification
Realésage - Réglage

6, Rue Gager-Gabillot
PARIS XV^e
-Vaug 21-88-

G. GOETZ

PRESTER VELOMOTEUR 1 CV. Moteur **AUBIER**
50, avenue Marceau, Courbevoie **SANS PERMIS** et **DUNNE**
catalogue gratis

495 fr.
et 11 versements de 100 fr.
AU COMPTANT : 1525 fr.

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, Motobé-
cane, Confort, Peugeot, Rhony'x, Alcyon - Auto-
mobiles Rosengart - Gd choix d'occasions revisées
199, Rue Hoche
A. FAIZANT COLOMBES (Gare)

Harley side, forme cigare, px avant, parf.
ét. Vincent, 25, r. Jussieu, Paris.

Moto side Indian, presq. pas roull, ét.
nf, acces. 1.600 fr. Bouquot Aristide, 4, rte
de Fontainebleau, Moret (S.-et-M.).

Moto Indian 6 CV, side bi-pl., b. ét., à
céder 1.200 fr. S'adr. Laborialle, 14, r. Jules
Guesde, Villeneuve-St-Georges (S.-et-O.).

Side Douglas 6 CV, tr. b. ét. 1.500 fr.
Jeanjean Motos, 133, av. d'Argenteuil,
Asnières.

Sup. occ. side nf. 800 fr., cse dép. Hou-
lié, 16, av. République, Courbevoie.

Cse ach. voit. tr. bel. moto sidec. 5 CV,
ent. rév., sacrif. 1.600 fr. Perrot, allée
Bellevue, Romainville (Seine).

René Gillet à vend., cse dép., 6 CV,
750, sup. occ., équip. gr. tour., nomb. ac.
écl. élect. Marchal, estamp., sidec. bi-pl.
Vannod, à prof., suite px dép. Ducarme,
11, r. de Saintonge, t. l. s.

René Gillet 6 CV side L.V., comp., rétr.,
p.-br., r. sec. 4.300 fr. ou éch. c. side 500
ou 350, t. l. s. à 6 h. ou sam. ap.-midi. Café
27, r. Cantagrel prolongée (13^e).

1.000 cmc René Gillet, susp. AR., pn.
715x115, juil. 30, ts les acces. pos., parties
brill. chromées, side Vannod, 2 pl., car.
gd luxe, cap. housse, coupe vent, peint. et
garn. spéc., r. de sec., etc., à enl. cse ach.
voit. Mousset, 5, r. Dupont-de-l'Éure, Paris.

Les sidecars d'occas. de Pierre : Gar.
Renouvier, 4, r. Ch.-Renouvier, Paris (20^e),
tél. Roq. 07-67.

Berceuse Clément Gladiator 350 culbutee
équip. éclat. av. sidec. spéc., caisse tor-
pille..... 5.000

Rhony'x Stainless 1931, équip. élect.
Bufflier..... 5.800

F. N. 500 culbutee, side Bufflier nf., 7.000

René Gillet 1.000, rés. en selle, équip.
élect. av. sidec., châssis suspendu, carr.
Bufflier tourisme luxe..... 7.500

Plusieurs autres modèles en magasin, tour-
isme et sport.

Bernardet roue enf. 1.100 fr. Bugnet,
84, bd de Créteil, Parc-St-Maur.

B. S. A. ch.-ch., b. ét., ass. payés, vend.
side ou moto séparée, 74, bd Carnot (métro
Porte Dorée).

Harley side bi-pl. Bernardet nf. delco
écl. code, mol. gros pn. 3.200 fr. Robin
Lucien, 12, r. du Buisson-St-Louis, Paris.

Harley 9 CV, side b. pl., mod. Delco, ph.
code klax. compt., t.-sad, exc. ét. 4.200 fr.
Magaud, 12, r. Jules-Vallès, Paris.

A vendre ens. ou sép. iolie moto 4 CV
sidec. Peuple, 1 pl. 1/2, a cap., ét. nf., peu
roull, méc. parf., gar., px intér. ap. 18 h.
ét sam. ap.-midi, 47, r. Olivier-Métra (20^e).

R. Gillet side sport, roull. 6.000 km.,
parf. ét. Anon, 32, r. Commerce (15^e).

Rover mot. Jap 5 CV, av. side ou sép.,
car. luxe, châs. inter. 1.500 fr., t. l. j. et
dim. mat. Schwach, 46, r. Popincourt (11^e).

Side V. W. entier. nf. à v., roull. 100 km.
Comtet, 1 r. Duhesme, 116, r. Lamarck

ECHANGES

F. N. Briquet éch. à des cond. ttes spéc.
cont. les nouv. mod. 31, 28, r. Henri-
Poincaré, Paris (20^e).

Monet-Goyon 4 CV, ét. impéc. Trilux,
Marchal, ts acces. 3.200 fr., éch. c. salle à
manger ou c. B. M. A. 1 CV et diff. Han-
notin, 23, r. Durand-Béneche, Fontenay-
aux-Roses (Seine).

Monet-Goyon 2 CV, écl. élect., tr. b. ét.
1.200 fr. ou éch. c. poste T.S.F. préf. sur
sect. Lallemand, 8, r. du 14-Juillet, Bois-
Colombes.

Torp. 5 CV Citroën, 3 pl. et C. I. 5 CV,
2 pl. 3.800 fr. ou éch. c. moto. Allain, 154,
rte de la Révolte, Levallois.

DEUX CONCOURS D'INVENTIONS
Deux Médailles d'Argent

FILTRE ÉPURATEUR D'ESSENCE ET DE PÉTROLE
Indicateur d'Eau
pour MOTOCYCLETTES et AUTOMOBILES

FILTRE "ESSPUR"
1, Rue d'Ivry - LYON (Rhône)

Ni l'eau
ni les saletés
contenues
dans l'essence
ne traversant
les feutres
filtrants
spéciaux
seule,
de l'essence
débarassée
de toutes
ses impuretés
arrive au
CARBURATEUR

De l'eau il doit avoir...
Fais point triste figure.
Mets à ton réservoir
Un de ces filtres "ESSPUR"
Puis, va-t-en rassuré
En gardant souvenance
Que l'eau qui peut rester
N'a pour toi d'importance

"MULTIPLAIT" permet d'exécuter chez soi
tous travaux de tour, perçage, sciage, polissage, etc
sur bois et métaux. — Notice Franco

IMER 11, Rue Lakanal, PARIS (15^e)

William RODIER

26, Rue Ernest-Renan - St-DENIS

Seule Maison où vous pourrez
admirer tous les types . . .

MOTOSACOCHE

Compétition 12.800
160 garanti tenue de route jamais égalée
Jubilé sport, 500 c.c. 10.750
Jubilé touriste, 500 c.c. 8.750

et livrable de suite

Pour un connaisseur cela vaut de passer
à St-DENIS (en face la gare). Mise au
point gratuite par Burgosare, méca-
nicien ayant fait un stage à la Chambre
de Course de Genève.

Seul stockiste des pièces Mag-Genève

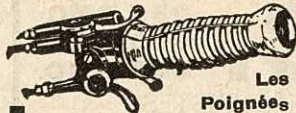
J.-M. PERNOT

Agent Commercial
de GNOME-RHONE

26, Rue des Écoles à Sceaux

SEINE

PRIME à tout acheteur
d'une GNOME-
RHONE, neuve,
à l'un des concessionnaires de
la marque dans la région pari-
sienne.

Les
Poignées

tournantes

MAGURA

sont

complètes et mécaniques

Edmond KAHN

9, rue Béliador, Paris

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue du Bac, 7
SURESNES

ON DESIRE ACHETER

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

Demande acheter sidecar tr. b. ét. de
5 à 700 fr., vend. b. pitit mot. élect. nf
Thomson 1/8 HP av. rhéostat tous courts,
convien. horloger ou autres pit. px.
R. Menthe, 12, r. du Pont, Chatou (S.-O.).

J'achète auto mouche Monet-Goyon
3 CV. Lombard, à Poligny, (Htes-Alpes).
F. N. suis ach. de suite 350 ou 500
surb. Briquet, 28, r. Henri-Poincaré, Paris
(20^e).

Suis acheteur écl. élect. d'oc. av. accus.
Ecr. Leroy, G. r. de la Gare, Aulnoye.

Achat compt. au maxim. motos, voitures
modernes. 21, r. de Tlemcen (20^e), tél.
Ménil. 76-39.

Side pour 350. Surre, 6, imp. St-Fran-
cois (18^e).

Achat moto moderne ou un 3 roues ra-
pide. Albert, 2, r. Jouffroy, Paris (17^e).

DIVERS

Baisse formidable :

Pneus 27x4.....	120
Chambres 27x4.....	22
Pneus 26x3,5.....	105
Chambres 26x3,5.....	20
Pneus 25x3.....	90
Pneus 700x80.....	95
Chambres 700x80.....	18
Pneus 600x55 vélomo eur.....	50

Le Garage Renouvier, 2 et 4, r. Ch.-Re-
nouvier, Paris (20^e), tél. Roq. 07-67.

Occasion, lot courroie ch. cuir pr dyn.
moto et voit. : 14 fr. le m. P. Bailly, 108,
quai Jemmapes 10^e).

Équipez vos mot. 175 et 250 d un carb.
nf. dles manettes, compl. pour 75 fr. Beau-
soleil, 9, rue St-Sabin, Paris.

Side Richard nf. val. 1.500 fr. p. 700 fr.
Mot. Monsard 175, b. ét., magn. et carb.
2 man. 300 fr. Debruynes, 77, r. de Paris,
Clichy.

Les huiles de première qualité s'ach.
chez Pierre qui vend le ricin prem. pres. le
litre 10 fr., l'huile demi-fluide pr 2 tps et
mot. sport 10 fr., la super huile pr le grais.
des part. sup. du mot. 20 fr., la Castrolx L.
10 fr. 50. Pierre, 4, r. Ch.-Renouvier,
Paris (20^e).

Cause maladie de cœur, vend 5 CV
susp. lat. Gnome-Rhône, piéc. rech. t.
équip., à peine roull. Vis. le dim. à Cesson,
chez M. Vincent, Ecole de Filles (S.-et-M.).

Pneus impécables Menjou, section
27x4, cond. spéc., aux abonnés et lecteurs.
S'adr. à *Moto Revue*.

Equip. de course servi une fois à enlev.
bloc ou détail, veste cuir jaune, culotte
peau, casque Cromwell, sac, lunettes spéc.
etc., b. px, créd. 16, av. Philippe-Auguste.

1 paletot cuir, val. 900 fr., 300 fr., 1 lot
bougies 30 fr., 2 sac., cav. 100 fr., t.-sad
Leda 80 fr. S'adr. mat. Bernis, 14, r.
Emile-Lepeu, (11^e).

3 magnétos 4 cyl. Saga et Ducellier en
parf. ét. de marc., val. 650 fr., cédées à
300 fr. S'adr. à *Moto Revue*.

Pneus à talons nfs, gar. p. roues 650x65
à 15 fr., autres dim. à bas px, cour. 22 mm.
à 15 fr. le m. Mærs, 56, fg St-Antoine,
Paris (12^e).

Moto, mallette Berard. 175 fr., casque
Amo 60 fr. De Chanterac, 31, r. de la
Pompe, Paris (16^e).

Moteur Aubier Dunne 1/2 CV. 2 tps,
refroidis. eau. conviend. pr jardin, ét. nf.
S'adr. Purier, 8, av. Hoche, Sevran-Livry
(S.-et-O.).

Solde 3 compt. kls, a pièce 60 fr. 178,
rte Révolte, Levallois.

Lorsque vous lirez ce
Numéro de

MOTO-REVUE

songez que son beau
supplément mensuel
de Juin...

L'ACTUALITE
AUTOMOBILE

est paru ou sur le
point de paraître.

Si vous ne l'avez pas
encore demandé à vo-

tre libraire, demandez-

le lui dès aujourd'hui.

Vous y trouverez de

beaux articles, des

illustrations abondan-

tes, une variété de

documentation très

grande, etc., qui com-

pléteront heureuse-

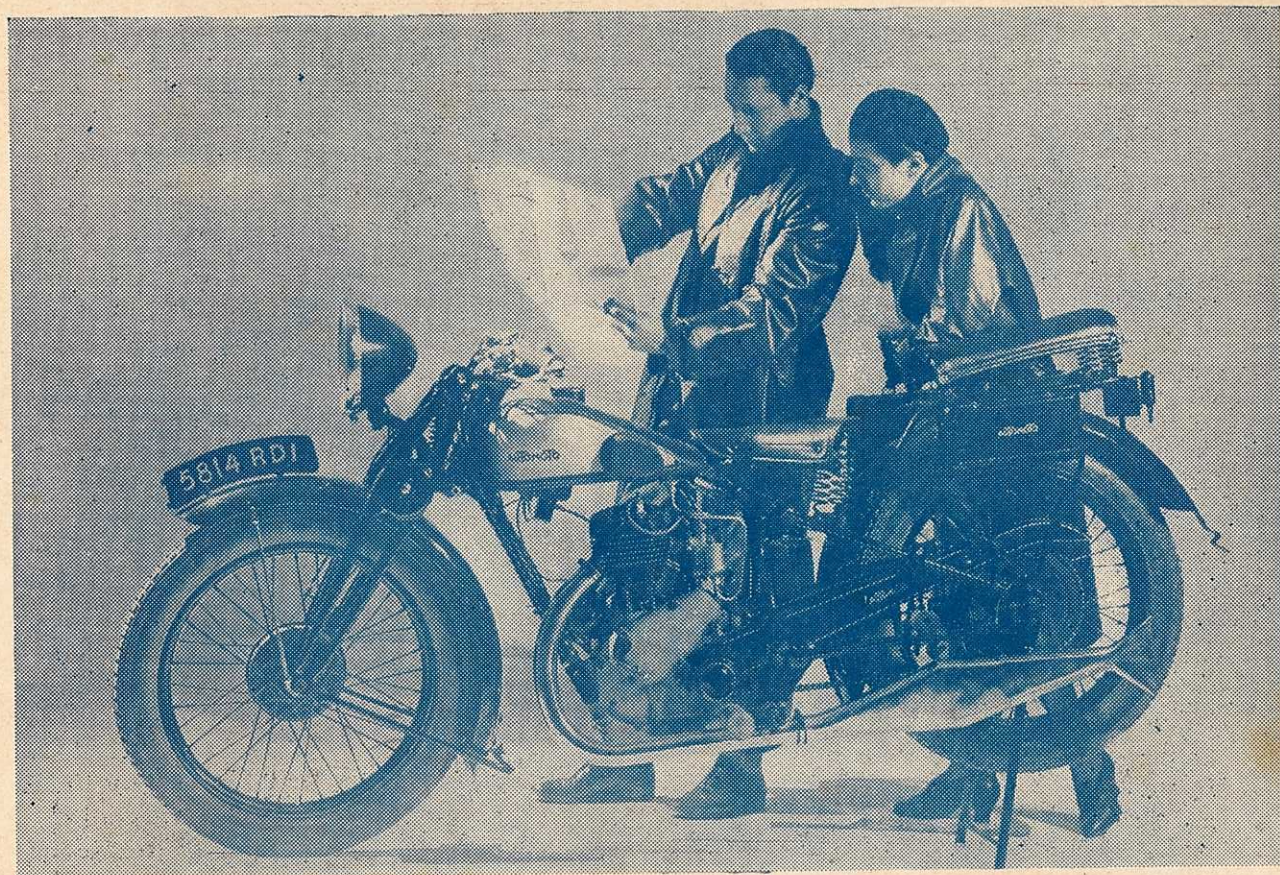
ment vos informations.

En un mot, c'est le

SUPPLÉMENT
DE
MOTO-REVUETiré sur rotative à l'Imprimerie spéciale de *Moto Revue*, 30, rue du Poteau Paris, (18^e)

Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris.

Le Gérant : C. LACOME.



MONSIEUR ET MADAME VONT PASSER UN BON DIMANCHE

.... sur leur **A. 16 AUTOMOTO.**

C'est une robuste 4 CV dont la grande réserve de puissance permet de supporter allégrement un tan-sad. Sûre et confortable cette machine leur fera goûter sans incident ni fatigue les joies du grand tourisme.

- **A. 16** - 4 CV - Bloc moteur nervuré 4 temps, 3 vitesses - graissage automatique - commande mécanique de la dynamo sous carter étanche - amortisseurs de suspension et de direction.

Prix : 4.450 frs

SUPPLÉMENT pour éclairage électrique par dynamo batterie : **550 frs.**

Catalogues, renseignements, essais chez l'un des 2.000 agents de la marque.

AUTOMOTO

SAINT-ÉTIENNE (Loire)





PI'S

MONET GOYON

TROPHÉE de PROVENCE (Marseille)



Cat. 500 cmc. **1^{er} GAUSSORGUES**

Meilleur Temps de la Journée et Record du Tour

Cat. 350 cmc. **1^{er} DEBAISIEUX**

Cat. 250 cmc. **1^{er} GAUSSORGUES 2^e DEBAISIEUX**

Graissage **KERVOLINE**

Catalogue franco

Demander nos conditions de Vente à crédit

MONET-GOYON

57 R. du Pavillon, MACON

SUCCURSALE A PARIS :

112, Boulevard de Courcelles



HAVAS